

## La Route des Loisirs à l'est de Paris : itinéraires et destinations touristiques au tournant du XX<sup>e</sup> siècle

## The Recreation Route east of Paris: Itineraries and tourism destinations at the turn of the 20<sup>th</sup> century

## La ruta de distracción al este de París: Itinerarios y destinos turísticos a comienzos del siglo XX

Eric Levet-Labry and Pierre-Olaf Schut

Volume 57, Number 162, December 2013

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1026526ar>  
DOI: <https://doi.org/10.7202/1026526ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (print)  
1708-8968 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Levet-Labry, E. & Schut, P.-O. (2013). La Route des Loisirs à l'est de Paris : itinéraires et destinations touristiques au tournant du XX<sup>e</sup> siècle. *Cahiers de géographie du Québec*, 57(162), 407–423. <https://doi.org/10.7202/1026526ar>

Article abstract

At the end of the 19<sup>th</sup> century, weekly touring excursions by train, bicycle, car, and even by canoe, were becoming popular eastward, along the Marne. The “Touring Club de France” and the “Canoe Club de France”, two Paris-based organizations established to promote touring, were active in the development of the fifty or so kilometer long Recreation Route between Paris and Meaux. The two clubs worked to upgrade the region and develop infrastructures to meet the needs of touring visitors. Rail and road access, a range of accommodation options and opportunities for leisure activities would seem to have been key factors in the planning for regional tourism destinations. Three areas in particular stand out: Nogent-sur Marne, the town of Lagny-sur-Marne and the city of Meaux. Tourism and travel guides contributed to the ascendancy of these destinations.

# La Route des Loisirs à l'est de Paris : itinéraires et destinations touristiques au tournant du XX<sup>e</sup> siècle

*The Recreation Route east of Paris:  
Itineraries and tourism destinations at the  
turn of the 20<sup>th</sup> century*

*La ruta de distracción al este de París:  
Itinerarios y destinos turísticos a  
comienzos del siglo XX*

---

Eric LEVET-LABRY et Pierre-Olaf SCHUT  
Université Paris-Est, ACP (EA3350), UPEMLV  
Eric.Lebet-Labry@univ-mlv.fr  
Po.Schut@univ-mlv.fr

---

## Résumé

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'excursion hebdomadaire et le tourisme en train, à bicyclette, en automobile ou en canot, s'organisent vers l'est, le long de la Marne. Le Touring Club de France et le Canoë Club de France, deux sociétés parisiennes d'encouragement du tourisme, participent à la construction de la Route des Loisirs sur environ 50 km, entre Paris et Meaux. Ces deux sociétés aménagent le territoire et développent des infrastructures pour accueillir des touristes. Le chemin de fer, la route, l'hébergement et les loisirs semblent être les points importants autour desquels se structure une destination touristique. Trois secteurs émergent : le secteur Joinville – Nogent – Le Perreux, la ville de Lagny-sur-Marne et la ville de Meaux. Les guides touristiques et de voyage valorisent ces destinations de loisir.

## Mots-clés

Paris, banlieue, Touring Club de France, histoire du tourisme, aménagement du territoire, canoë.

## Abstract

At the end of the 19<sup>th</sup> century, weekly touring excursions by train, bicycle, car, and even by canoe, were becoming popular eastward, along the Marne. The “Touring Club de France” and the “Canoe Club de France”, two Paris-based organizations established to promote touring, were active in the development of the fifty or so kilometer long Recreation Route between Paris and Meaux. The two clubs worked to upgrade the region and develop infrastructures to meet the needs of touring visitors. Rail and road access, a range of accommodation options and opportunities for leisure activities would seem to have been key factors in the planning for regional tourism destinations. Three areas in particular stand out: Nogent-sur Marne, the town of Lagny-sur-Marne and the city of Meaux. Tourism and travel guides contributed to the ascendancy of these destinations.

## Keywords

Paris, suburbs, Touring Club de France, history of tourism, regional planning, canoeing.



## Resumen

A fines del siglo XIX, la excursión semanal y el turismo por tren, a bicicleta, en auto o en canoa se organiza hacia el este, a lo largo de la Marne. El “Touring Club” de Francia y el “Canoë Club” de Francia, dos sociedades parisinas de estímulo turístico, participan en la construcción de la ruta recreativa de unos 50 km., entre París y Meaux. Esas dos sociedades organizan el territorio y desarrollan infraestructuras para recibir a los turistas. La vía férrea, la ruta, el hospedaje y las distracciones parecen ser los puntos importantes alrededor de los cuales se organiza una destinación turística. Emergen tres sectores: el sector Joinville – Nogent – Le Perreux, la ciudad de Lagny-sur-Marne y la ciudad de Meaux. Los guías turísticos y los guías de viajes valorizan esas destinaciones de recreación.

## Palabras claves

París, afueras, Touring Club de France, historia del turismo, organización del territorio, canoë.

## Introduction

La popularisation des moyens de transport au début du XX<sup>e</sup> siècle, leur rapidité et leur diversité (Bertho-Lavenir, 1999) offrent aux citadins l'accès à un espace de loisir proche de Paris tendant à satisfaire « un besoin socioculturel qui est une quête de distinction, une rupture avec la vie quotidienne de la société industrielle productiviste » (Boyer, 2005 : 318). Parenthèse dans le temps citadin (Baubérot et Bourillon, 2009), cet espace leur donne la possibilité de s'évader des villes industrielles et polluées (Lacassagne, 1891 ; Gastinel, 1894) en favorisant un retour à la nature, vu comme un espace sanitaire et un lieu de régénération (Csergo, 1995), tout en se cultivant et en découvrant le patrimoine culturel (Drouin, 2008). Dans cette proximité parisienne, l'excursionnisme et le tourisme constituent deux éléments de ce phénomène. Le voyage de loisir devient possible et s'organise, vers l'est à partir de Paris jusqu'à Meaux, le long de la Marne, grâce au développement des moyens de locomotion tels que le train, la bicyclette, l'automobile ou le canot. La Route des Loisirs, qu'elle soit terrestre ou fluviale permet la réalisation d'itinéraires particuliers, points de rencontre entre un espace physique et une culture, variable selon l'époque, jalonnée de savoirs, de devoirs et d'émotions (Devanthéry, 2011). Elle est à la fois, selon Rauch (2011), un espace de circulation engendrant un gain de temps pour sortir de la ville et un espace de visite, lieu culturel nécessitant du temps, à la fois support de pratique (Clary, 1976) et lieu de rupture utopique par rapport à l'univers urbain (Bourdeau, 2007).

En effet, cette pratique se structure grâce à l'action de sociétés d'encouragement telles que le Touring Club de France (TCF) ou le Canoë Club (CC) qui, constituées autour de la sociabilité à l'image des Grands Cercles du XIX<sup>e</sup> siècle (Agulhon, 1977 ; Grévy, 2003), recrutent leurs adhérents dans les classes aisées. Le TCF, créé en 1890, « fondé pour développer le tourisme »<sup>1</sup>, dans toutes ses formes (vélocipédie, automobile, nautisme, aérien,...) voit ses membres augmenter rapidement, passant de 400 en 1890 à 70 000 en 1898 puis à 137 000 en 1913 (Larique, 2006). Sa revue, la *Revue mensuelle du Touring Club de France* qui paraît à partir de 1896, et ses

1 *Revue mensuelle du Touring Club de France*, juillet 1900 : 292.



annuaires permettent une expansion rapide de cette pratique de loisir en proposant non seulement la découverte de destinations, mais aussi en organisant et structurant le tourisme sur le territoire national. Pour sa part, le CC, créé en 1904, quasiment au même moment que le comité nautique du TCF, veut être considéré comme une « société d'encouragement du tourisme nautique »<sup>2</sup>. Il participe à l'exploration des rivières de France et relève les freins au développement de la pratique nautique. Avec l'aide du TCF, il cartographie les rivières et les aménage tout en mythifiant le retour à la nature (Levet-Labry, 2012). Sa revue, le *Bulletin mensuel du Canoë Club*, crée la curiosité pour la chose nautique en rendant compte des explorations nautiques à travers les récits de croisière. Ses membres, bien que peu nombreux<sup>3</sup>, sont actifs et influents.

Ces deux sociétés, créées à Paris, participent à la mise en place de routes terrestres et fluviales sur environ 50 km entre Paris et Meaux (figure 1), créant ainsi les conditions favorables à l'émergence d'un excursionnisme parisien le long de la Marne. Les bornes de ce territoire correspondent à un déplacement en canot, à bicyclette ou en automobile pouvant s'effectuer dans la journée.

**Figure 1 Localisation du territoire de l'Est de Paris**



Adapté par le Département de géographie de l'Université Laval

L'objet de notre démonstration est de mettre en évidence la mise en tourisme des bords de Marne par ces sociétés. Ce processus s'organise autour de l'attractivité des lieux puis de leur aménagement progressif en ce qui concerne les circulations routières et fluviales et les services proposés aux touristes. Les sources utilisées sont issues de la

2 *Bulletin mensuel du Canoë Club*, mars 1906 : 1.

3 Le Canoë Club voit son effectif passer de 96 membres en 1906 à 281 en 1911.

*Revue mensuelle du Touring Club de France* de 1898 à 1914 et du fond d'archives du Canoë Club de France<sup>4</sup> et notamment du *Bulletin mensuel du Canoë Club* rendant compte des activités de la société nautique et des *Récits de croisière* centrés sur les excursions menées par les membres du club aux environs de Paris, et particulièrement sur la Marne. Nous faisons aussi appel aux guides touristiques qui paraissent au tournant du siècle pour comprendre les représentations des environs de Paris que peuvent avoir les touristes citadins. Il devient, ainsi, possible de découvrir l'émergence d'une organisation touristique visant à favoriser la création de routes terrestres et fluviales liées à l'excursionnisme à l'est de Paris. Une localisation cartographique des infrastructures d'accueil et des aménagements économiques ou de loisir permettra de faire apparaître les conditions nécessaires à une mise en tourisme de l'Est de Paris jusqu'à Meaux. La confrontation de ces routes avec les lieux considérés comme touristiques donnera des informations sur l'activité touristique et sa participation à la construction du territoire.

## L'Est de Paris : un territoire touristique ?

### Découvrir les environs de Paris : entre tourisme et excursionnisme

Dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, l'espace suburbain se peuple, devenant à la fois une terre d'exclusion et un espace de régénération, opposant une banlieue industrielle proche de Paris, qu'Alain Faure (1990) nomme la « banlieue noire », à une banlieue plus lointaine marquée par les utopies d'un retour à la nature, qu'il nomme la « banlieue verte ». C'est dans cette banlieue que se développe un phénomène de villégiature bourgeoise. En s'éloignant de la proche banlieue de Paris jusqu'à Meaux, la nature reprend ses aises. Les canaux permettent de couper les méandres de la rivière (le canal de Chelles est achevé en 1849, celui de Chalifert à Meaux en 1846) raccourcissant les temps de transport des marchandises par péniches au gabarit Freyssinet. Cette canalisation économique a l'avantage de laisser la rivière dans son état naturel sur le reste du parcours, qui demeure un havre de paix pour promeneurs et canoteurs. L'accès aux villages se fait par voie d'eau. Les canoteurs remontent la Marne depuis Joinville ou Nogent-sur-Marne, comme le fait G. Rodriguez en 1905, car la promenade est agréable et sans difficulté :

Le dimanche 19, je repartis pour rejoindre Joinville, mon port d'attache ; comme il s'agissait de 20 à 25 km, je fis route à la pagaie. Bien entendu, je me gardai d'emprunter le canal de Chelles, et suivis la Marne, si pittoresque à cet endroit. Le seul obstacle est le barrage de Noisiel, qui n'a pas d'écluse et qui nécessite un portage : il y a d'ailleurs un quai d'accostage amont et aval, plans inclinés et chariot ; donc toutes facilités.

Dans les îlots de Chelles, le courant est assez vif, et à certains endroits, de grosses pierres affleurent ; il est donc utile de faire attention. Ce sont les seules observations que j'aie à faire au sujet du parcours, extrêmement facile partout, et toujours agréable. Le paysage est sans cesse attrayant dans cette excursion, et certains endroits sont tout à fait pittoresques (*Bulletin mensuel du Canoë Club*, n° 10, décembre 1906 : 38).

Ce but de promenade nautique perdure puisqu'en 1911, la réunion nautique annuelle du Canoë Club a pour but de rejoindre Noisiel pour y déjeuner en camping.

<sup>4</sup> Archives de Créteil, cote 152J.

Dans le même temps, la vélocipédie devient un moyen de locomotion à la mode. La bicyclette permet aussi de découvrir les campagnes environnantes. Les cyclistes utilisent des cartes routières vélocipédiques (comme la carte routière vélocipédique des environs de Paris avec les profils des routes de 1894) sur lesquelles sont indiqués les profils des routes et la qualité de la surface de roulement. Les itinéraires des excursions amènent les Parisiens sur les bords de la Marne jusqu'à Nogent-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Saint-Maur-des-Fossés, soit un rayon d'environ une quinzaine de kilomètres de Paris. À partir de 1900, les excursions deviennent plus longues et s'étendent jusqu'à Meaux, soit sur une distance d'environ 60 km. Il semble que la ville de Meaux constitue une limite extrême de l'excursion dominicale. En effet, comme le montre Albert de Saint-Albin, seul un amateur exercé à la pratique de la bicyclette est capable de couvrir dans la journée les 30 lieues (environ 120 km) du trajet Paris-Meaux-Paris (De Saint-Albin, 1889). Les autres se rabattent sur l'automobile et sur le chemin de fer pour s'éloigner de Paris. Les destinations se caractérisent par la présence d'une gare de chemin de fer permettant ainsi d'allier le transport en train et la bicyclette.

Le développement des voies ferrées démocratise les voyages (Faure, 1993). L'expansion du chemin de fer est d'ailleurs remarquable puisqu'on passe de 0,8 milliard de voyageurs/km en 1851 à 14 milliards en 1900. Après cette phase de croissance, ce moyen de locomotion stagne puisque l'on constate 16,5 milliards de voyageurs/km en 1910. Grâce au chemin de fer, le tourisme et l'excursionnisme peuvent se développer en mettant de nombreuses destinations à portée des Parisiens qui, en une trentaine de minutes, peuvent accéder aux bords de Marne à Joinville-le-Pont, peuvent voir les maisons de campagne de Nogent-sur-Marne<sup>5</sup> et aller jusqu'à Meaux<sup>6</sup> en une heure et demie.

Les guides Joanne sur les environs de Paris rendent compte de l'élargissement du champ d'action de l'excursionniste. Ils s'intéressent d'abord à la proche banlieue puis, au gré des ouvertures de lignes de chemins de fer, étendent leur sphère d'influence entre 50 et 80 km autour de Paris. Beaucoup de Parisiens aiment se promener sur les boulevards à proximité des gares et fréquentent les restaurants et cafés situés aux alentours. Ces curieux Parisiens profitent de leur fin de semaine pour s'éloigner de la capitale et rejoindre les canoteurs et cyclistes qui fréquentent les bords de Marne.

Outre le chemin de fer, l'automobile commence à prendre son essor et permet d'explorer la banlieue. En 1901, les propriétaires de voiture habitent essentiellement Paris intramuros (1000 propriétaires particuliers). Quatre-vingt-quatorze automobiles sont recensées dans le département de la Seine, pour la plupart dans l'Ouest parisien ; seules 12 automobiles sont la propriété d'habitants de l'Est parisien. La Seine-et-Oise et la Seine-et-Marne renforcent encore cette disparité. Sur le territoire étudié, hors Paris, il n'est possible de trouver que 30 automobiles (Thévin et Houry, 1901). Cependant, l'utilisation de l'automobile augmente de façon exponentielle, comme le montre le rapport Hennequin (1905). On passe de 1672 automobiles imposées sur le territoire français en 1899 à 21 524 en 1905, pour la plupart à usage non professionnel (70% en 1905). Cet engouement pour l'exploration automobile des campagnes aux

5 Guide pittoresque du voyageur en France (vers 1840).

6 La ligne de chemin de fer Paris-Meaux est inaugurée en 1849.

environs de Paris ne se fait pas sans heurts. En effet, malgré les aménagements préconisés par les délégués et les avertissements du TCF, les automobilistes, nombreux sur les routes au début du XX<sup>e</sup> siècle, roulent trop vite, faisant peur aux attelages et aux piétons, et endommageant la chaussée. Le problème est tel que le Conseil Général de la Seine-et-Oise en vient à limiter la vitesse à 10 km/h dans les agglomérations et à rendre obligatoire la numérotation des automobiles<sup>7</sup>.

Ainsi, le territoire étudié, pour divers qu'il soit, voit sa mise en tourisme fortement influencée par le développement des moyens de transport. La bicyclette, le train et l'automobile deviennent des moyens de locomotion qui permettent aux excursionnistes d'étendre leur rayon d'action. Des itinéraires sont mis en place et aménagés pour faciliter la visite de l'Est de Paris. La canalisation de la Marne a permis de préserver le cours principal qui a gardé son caractère bucolique.

### **Entre nature et modernité : l'attrait touristique de l'Est de Paris**

L'analyse des guides touristiques permet de construire une représentation du territoire à l'est de Paris qui s'articule autour de lieux et d'itinéraires : les uns donnent à voir des manifestations de la modernité et du progrès, les autres permettent de parcourir des espaces encore naturels. Ces ouvrages, comme le guide Chaix ou le guide Joanne, qui s'adressent à toutes les catégories de lecteurs « honnête homme, homme d'affaire ou homme de loisir, industriel habile ou simple touriste » (Vajda, 2006), contribuent au développement des mobilités sur le territoire.

Cependant, il ne faut pas se leurrer sur l'importance du développement touristique dans les environs de Paris. En effet, comme le montrent les guides parus vers 1890, les lieux touristiques se situent essentiellement à l'ouest, avec la visite de Versailles, et au sud, focalisés sur Fontainebleau, sa forêt et son château. À l'est, même si les monuments sont identifiés, il apparaît assez rapidement que les éléments remarquables se situent le long du chemin de fer et sur les bords de la Marne. Nogent-sur-Marne et Joinville-le-Pont constituent des destinations de loisir pour les Parisiens en mal de nature.

Empruntant le chemin de fer jusqu'à Nogent-sur-Marne, ces excursionnistes peuvent pousser leur exploration un peu plus loin grâce aux correspondances avec des voitures attelées jusqu'à Noisy-le-Grand, Neuilly-sur-Marne ou encore Bry-sur-Marne<sup>8</sup> pour voir le château et le diorama (Joanne, 1856). Ce diorama est un trompe-l'œil peint dans l'église en 1842 par Louis Daguerre, inventeur en 1837 du daguerréotype, nouveau procédé photographique qui connut un immense succès au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle.

Outre les visites culturelles et architecturales, ces bords de Marne à proximité de Paris constituent un lieu de plaisir, de promenade et de détente. Les canoteurs et avironneurs se retrouvent sur l'eau dès que les beaux jours arrivent. Même si leurs pratiques diffèrent (les premiers étant surnommés les baladeurs par les sportifs pratiquant l'aviron de compétition – *rowing*), ils se croisent sur la Marne pour se détendre tout « en tirant sur l'aviron » sur des embarcations diverses (yoles, skifs, pérois, podoscaphes...) (Guillerme, 1990). Les bords de Marne sont aussi occupés par ces

7 Séance du Conseil Général de la Seine-et-Oise, 18 août 1902.

8 Indicateur officiel des environs de Paris. Services des chemins de fer, bateaux à vapeur, voitures et omnibus, 1<sup>er</sup> au 15 avril 1859.

Parisiens avides de nature, de détente, de régénération hygiénique: les baigneurs plongent dans les piscines en pleine eau à côté desquelles les pêcheurs taquinent le poisson. On y vient seul ou en groupe pour danser et compter fleurettes aux grisettes parisiennes (Anonyme, 1832)<sup>9</sup>, se promener, boire et manger dans les guinguettes. On y vient aussi en famille pour assister aux fêtes nautiques ou aux rencontres sportives tel le match d'*outrigger*<sup>10</sup> opposant le Rowing Club, installé sur la Seine, à la Société Nautique de la Marne qui se déroule tous les ans depuis les années 1880. L'arrivée de tous ces excursionnistes et touristes sur les bords de Marne oblige les municipalités à prendre en compte cette activité économique. Ainsi, la Ville de Joinville-le-Pont est partie prenante des fêtes nautiques, la Ville de Nogent-sur-Marne fait des efforts pour embellir les bords de la Marne et proposer aux Parisiens un lieu agréable de promenade. Les berges sont éclairées avec des becs de gaz sécurisant les endroits fréquentés par les retardataires qui, le dimanche soir, repoussent leur départ pour la capitale (Guillerme, 1990). L'entretien de la voirie permet le développement de la randonnée à bicyclette vers la campagne verdoyante.

Plus à l'est, le chemin de fer dessert de gros villages ou de gros bourgs (Gournay-sur-Marne, Neuilly-sur-Marne ou Champs-sur-Marne et son château). Ce territoire a le caractère d'une banlieue parisienne construite de villas, de maisons de campagne et propriétés entourées de petits jardins entretenus que découvrent les promeneurs, descendus du train.

Les guides insistent aussi sur la modernité de ces villes en notant l'architecture des mairies et écoles et la conception résolument moderne des ponts suspendus ou métalliques. Ils notent également les prouesses techniques telles que la machine élévatoire que la Compagnie Générale des Eaux a réalisée à Neuilly-sur-Marne pour distribuer l'eau dans la région ou les expériences agricoles dans les domaines Rothschild de Seine-et-Marne.

Cet intérêt pour la modernité transparaît aussi dans la description qui est faite de l'usine de chocolat de Noisiel. Celle-ci constitue un but de visite tant pour les vélocipédistes que pour les canoteurs (figure 2). La chocolaterie Menier, issue de la transformation de l'usine pharmaceutique créée en 1816, produit 15 000 tonnes de chocolat en 1898. De construction moderne à armatures de métal et de brique, cette usine – ou plutôt cet ensemble industriel – est le reflet des avancées technologiques et sociales du capitalisme industriel. Elle fonctionne grâce à une usine à gaz qui entraîne quatre turbines à vapeur lorsque les deux turbines électriques ne suffisent pas (Martin, 1898).

Quinze kilomètres en amont, l'arrivée à Lagny-sur-Marne se fait par la rivière pour les groupes du Canoë Club alors que la plupart des touristes utilisent le chemin de fer, la bicyclette ou l'automobile pour gagner cette ville. Aux abords de la gare,

9 Ernest Desprez, dans un chapitre intitulé « Les grisettes à Paris » (p. 211-235) définit ces jeunes femmes comme étant des employées âgées de 16 à 30 ans qui, pour boucler leurs fins de mois, prennent un ami de raison, plutôt argenté, qu'elles rencontrent la semaine. En fin de semaine, elles délaissent leur ami de cœur, souvent ouvrier transi d'amour, pour leur ami du dimanche, jeune homme qui leur procure de l'agrément jusqu'au lundi.

10 *L'outrigger* est le nom donné aux bateaux lors des compétitions d'aviron.



**Figure 2 Noisiel 1910 - Barrage de la chocolaterie Menier**



Source: Archives de Créteil 152J21

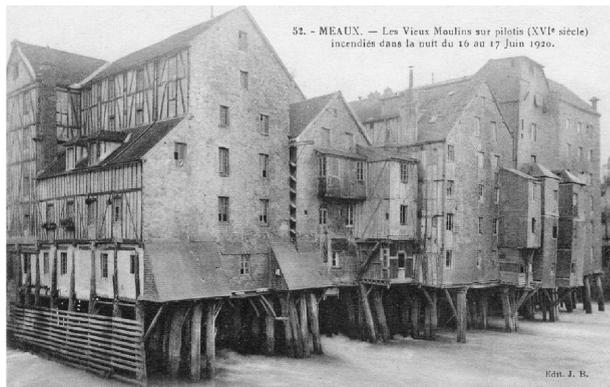
les promeneurs retrouvent l'architecture typique de cette banlieue en construction (villas bourgeoises entourées de jardins d'agrément) avec des rues larges et aérées. Cependant, cette vision idyllique contraste avec la description du centre-ville de Lagny-sur-Marne :

En entrant dans la petite ville l'aspect change subitement: plus de chaumières, plus de potagers, plus de jardins, plus de villas; les voies aux vertes perspectives sont remplacées par des rues de médiocre largeur, escaladant une colline; les maisons qui les bordent sont basses et étroites, percées d'une unique fenêtre. Ces habitations vieillottes semblent se presser les unes contre les autres ainsi que des vieillards frileux et affairés (Martin, 1900, tome 1: 38-39).

Ainsi, jusqu'à Meaux, les lieux de visite indiqués dans les guides sont quasiment identiques: les monuments, les édifices industriels modernes et les lieux de promenade et de loisir sont mis en avant. Les nouveaux lotissements dans lesquels la bourgeoisie parisienne fait construire son cottage, sa maison et entretient son jardin sont généralement implantés à proximité de la gare de chemin de fer.

La ville de Meaux ne déroge pas à cette évolution. Cette ville semble être considérée comme une limite à partir de laquelle peut s'organiser des excursions depuis Paris. En effet, le guide d'Alexin Martin (1898) indique que c'est à partir d'une halte dans cette ville qu'il est possible d'explorer l'Est de la France jusqu'à Château-Thierry. Les guides mettent en avant la richesse du patrimoine de cette grosse agglomération de province. Le guide du Touring Club de France, publié en 1901, cite la cathédrale, le parc de l'Évêché et les moulins sur pilotis bâtis sur la Marne comme éléments incontournables d'une visite de cette ville (figure 3). Cette description met en avant l'historique de la ville et les monuments remarquables.

**Figure 3 Meaux, moulins sur pilotis**



Source: Touring Club de France, 1901

Ce type de guide est relativement répandu. Cette approche descriptive se retrouve durant toute la période étudiée. Ainsi, en 1911, Pignard-Péguet dans son ouvrage de présentation historique du département de la Seine-et-Marne reste dans la même veine et demeure, en se limitant à une observation factuelle de ses richesses, à distance de la vie d'un département.

Hormis ces descriptions architecturales et culturelles, certains guides informent sur les caractéristiques humaines de la cité. À l'instar des autres villes, Meaux apparaît comme une ville en pleine évolution dans laquelle le voyageur va retrouver ses habitudes citadines.

Après avoir pendant si longtemps couru les champs, après avoir vu tant de hameaux, de villages, de villes microscopiques... nous éprouvons quelque chose comme de la nostalgie de la grande cité, nous ressentons un vague désir de voir des rues commerçantes, une cathédrale, des paroisses, un théâtre, des casernes, un marché (Martin, 1900, tome 2).

Même s'il reste encore quelques maisons campagnardes, Meaux, avec ses becs de gaz, ses embellissements et assainissements, ses constructions modernes (palais de justice, école...), répond aux attentes des touristes, qui peuvent contempler la Marne couverte de bateaux lavoirs, d'établissements de loisir, d'écoles de natation et de bateaux de plaisance.

Ainsi, l'Est de Paris touristique se construit (Csérge, 2004) autour des curiosités architecturales et historiques. C'est aussi un lieu de régénération permettant aux citadins parisiens de retrouver une nature aménagée, une urbanisation à l'échelle humaine rompant avec le vertige urbain et industriel qu'ils connaissent dans la capitale. Enfin, ce territoire est une aire de récréation et de divertissement dans laquelle les citadins peuvent s'adonner aux joies des sports nautiques, de la promenade, de la vélocipédie, des fêtes et des spectacles.

Il apparaît néanmoins une grande disparité dans ce territoire. Si le chemin de fer et la route constituent des vecteurs de désenclavement, il semble que la proximité temporelle de la capitale soit l'élément essentiel de la transformation du territoire. Il existe une différence d'évolution entre les villes de banlieue situées dans un rayon d'une quinzaine de kilomètres de Paris et le reste de la région. La proximité de la capitale engendre une confusion lors de l'analyse de l'évolution touristique de ce territoire : en effet, même si des travaux universitaires<sup>11</sup> montrent que les loisirs nautiques participent à la transformation

<sup>11</sup> Sandie Beaudouin, actuellement en thèse, travaille au sein du laboratoire ACP, Université Paris Est Marne-la-Vallée, sur le lien entre les loisirs et l'urbanisation des bords de Marne de Nogent-sur-Marne à Bry-sur-Marne. Par ailleurs, Christine Caluzio a soutenu, en 2013, un master STAPS sur la ville du Perreux-sur-Marne et les transformations de la zone bordière grâce au tourisme nautique.

urbaine et économique de la zone bordière de la Marne, il semble difficile de dissocier, pour la proche banlieue, ce qui est du ressort du tourisme ou de l'excursionnisme de ce qui est du ressort de l'expansion de la banlieue industrielle en ce début de XX<sup>e</sup> siècle.

## Les routes touristiques le long de la Marne

### Faciliter la circulation

La visite de l'Est de Paris se met en place avec l'aide du Touring Club de France, qui s'est donné pour mission d'encourager le tourisme sous toutes ses formes. L'organisme va favoriser le développement des moyens de transport (vélocipédie, automobile, nautisme et motonautisme puis aviation) pour permettre aux citadins d'accéder aux destinations touristiques. Dans un premier temps, le TCF établit un maillage du territoire grâce à ses délégués, qui deviennent autant d'antennes locales d'une organisation nationale. Entre Paris et Meaux, comme sur le reste du territoire français, les délégués du TCF sont recrutés essentiellement chez les notables, position sociale qui leur permet de faire pression sur les décideurs locaux.

Nos délégués mis au courant de l'insuffisance des crédits par les chefs de service obligés de ne pas leur accorder les améliorations nécessaires, exerceront sur les membres des différents corps élus, appelés à voter les crédits d'entretien, une pression efficace, appuyée qu'elle sera par des faits certains et topiques que chaque sénateur, député et conseiller général pourra toucher du doigt dans son département, son arrondissement et son canton (*Revue mensuelle du Touring Club de France*, août 1897 : 284).

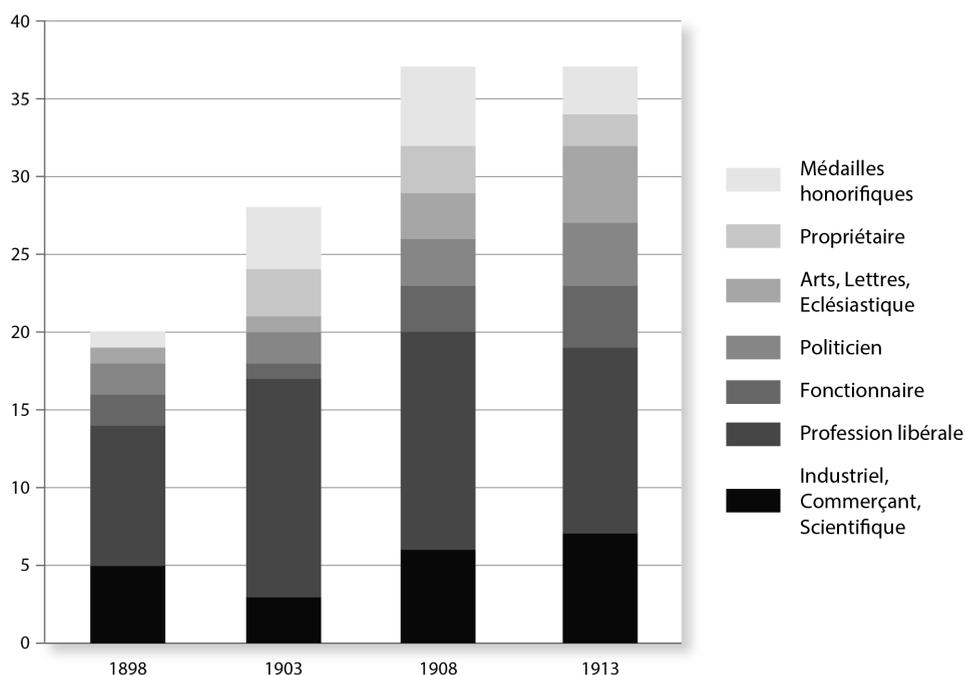
Leur nombre augmente entre 1898 et 1908 pour ensuite se stabiliser. Ces délégués vont couvrir globalement le territoire de l'Est de Paris pour identifier des itinéraires et lieux touristiques, sélectionner les hébergements et les réparateurs de vélocipèdes et d'automobiles, bref, mettre en place les conditions permettant aux membres du TCF d'effectuer leurs circuits touristiques dans les meilleures conditions possibles. On note que leur présence est beaucoup plus importante dans un rayon d'une quinzaine de kilomètres autour de Paris. Au-delà, leur implantation se polarise sur des villes importantes (sous-préfecture, chef-lieu de canton...) ayant un passé historique et qui constituent des nœuds de communication (routier, ferré, fluvial) (figure 4).

Les délégués travaillent de concert avec les services des Ponts et Chaussées pour améliorer la circulation. Le TCF, grâce à son réseau de correspondants et à l'entregent de ses membres, arrive à faire passer ses propositions au niveau de l'État et des préfectures pour obtenir des collectivités la réalisation des aménagements souhaités. Son comité technique – section des routes émet des préconisations en ce qui concerne l'empierrement des routes qui, sous l'effet de la traction animale des attelages, se détériorent et rendent difficile la circulation vélocipédique.

Le bon état des chaussées empierrées est encore plus important pour les cyclistes que pour les autres usagers de notre admirable réseau de voies de communications terrestres. Sur les chaussées trop boueuses, le cycliste est exposé à des chutes quelquefois dangereuses, toujours désagréables; sur les chaussées trop poussiéreuses, il roule dans un tourbillon de poussière, non sans inconvénients pour ses yeux. Ces ennuis ne sont rien encore auprès des arrêts intempestifs qui résultent du passage sur les cailloux roulants, surtout sur ceux en silex si coupants qui crèvent les pneus (*Revue mensuelle du Touring Club de France*, juillet 1897, Comité technique section des routes : 242).



**Figure 4 Catégories socioprofessionnelles des délégués du Touring Club de France dans l'Est parisien**



Pour pallier le problème de la dégradation des chaussées, il est envisagé de créer des pistes cyclables sur les accotements des routes tout en laissant le passage aux piétons. Les vœux du TCF remontent au plus haut niveau de l'administration centrale d'autant plus facilement que les membres de son comité technique sont eux-mêmes issus de l'administration des Ponts et Chaussées et du ministère des Travaux Publics<sup>12</sup>. Son action de lobbying est efficace puisque, par exemple en 1897, le ministre de l'Intérieur et celui des Travaux Publics signent une circulaire visant à interdire la circulation des chevaux et voitures sur les pistes réservées aux vélocipèdes et enjoignent les départements et les communes à établir des pistes cyclables<sup>13</sup>. La réflexion sur l'entretien des routes ne s'arrête pas là. Des études étayées sont envoyées aux services des Ponts et Chaussées pour mettre en place des bornes kilométriques<sup>14</sup> ou encore relever les virages<sup>15</sup> pour

12 La section est composée de MM. E. Cheysson, inspecteur général des ponts et chaussées; G. Forestier, inspecteur général des ponts et chaussées; F. Guillain, inspecteur général des ponts et chaussées et directeur honoraire des routes du ministère des Travaux Publics; E-A. Hétier, ingénieur en chef du département de la Seine; J. Résal, ingénieur en chef des ponts et chaussées à Paris. Secrétaires: Coeurdroit, agent-voyer en chef du département de l'Orne; P. Lauriol, ingénieur des ponts et chaussées à Paris (Revue mensuelle du Touring Club de France, comité technique section des routes, 242).

13 Ministère de l'Intérieur et des Travaux Publics: direction de l'administration départementale et communale, 4<sup>e</sup> bureau, circulaire n° 4; direction des routes, de la navigation et des mines, 2<sup>e</sup> bureau, circulaire n° 24: interdiction de la circulation des chevaux et voitures sur les pistes réservées aux vélocipèdes, 23 septembre 1897.

14 *Revue mensuelle du Touring Club de France*, juillet 1898: 253.

15 *Ibid.*, mai 1904: 210.



éviter les sorties de route des automobilistes<sup>16</sup>. Le TCF intervient à la fois comme prescripteur et comme bailleur de fonds des infrastructures routières. Son conseil d'administration vote régulièrement des sommes pour l'exécution de travaux de voirie après avoir obtenu un devis de remise en état de la route de la part de l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées<sup>17</sup>. Il finance des panneaux indicateurs permettant aux voyageurs de se repérer dans les campagnes ou des poteaux marquant les dangers routiers. De même, le TCF met en place des postes de secours le long des routes, dans des hôtels, chez des particuliers, pharmaciens et médecins. Il s'agit de matériel de première urgence médicale (pansements, désinfectant) et de réparation (trousse à outils)<sup>18</sup>.

Le TCF ne limite pas son action aux routes terrestres. Dès 1899, il s'inquiète du mauvais entretien des voies d'eau, délaissées au profit du chemin de fer<sup>19</sup>. Cependant, c'est après la création du Canoë Club (CC) et la constitution du comité nautique du TCF, en 1904, qu'il est envisagé de permettre la continuité de la descente des rivières en aménageant les barrages avec des plans inclinés, des rampes, des quais, des lisses et des passe-canots. Entre Joinville et Meaux, presque tous les barrages sont aménagés en 1908, facilitant le développement du tourisme nautique le long de la Marne. L'action menée en ce sens est similaire à celle qui a permis d'aménager les pistes cyclables et les routes terrestres. Le CC identifie les difficultés et les dangers. Il propose la pose de disques avertisseurs rouges, et des disques indicateurs sont placés de distance en distance pour permettre aux touristes de se repérer et pour qu'ils puissent connaître les conditions de navigabilité. Le TCF finance la pose de ce matériel, rendant ainsi la descente de la rivière plus sûre. Il s'agit «de faire disparaître le moindre obstacle de nos routes liquides» (*Bulletin mensuel du Canoë Club*, avril 1906 : 5).

En utilisant son réseau relationnel, le CC propose des aménagements qui vont être financés et entretenus par le comité nautique du TCF, sachant que le ministère des Travaux Publics exécute les ouvrages et en garde la propriété. Cette solution est d'autant plus simple à mettre en œuvre que certains membres fondateurs du CC, dont Albert Glandaz, sont aussi des membres influents du comité nautique du TCF.

Les aménagements de l'Est parisien sur les routes liquides<sup>20</sup> ou terrestres s'effectuent à deux niveaux. Dans un rayon d'une quinzaine de kilomètres autour de Paris, à proximité de Joinville et de Nogent-sur-Marne, les aménagements de voirie, les panneaux indicateurs et les postes de secours se multiplient. Sur le reste du territoire, les aménagements s'effectuent essentiellement le long des voies principales de communication à proximité des villes importantes (Lagny-sur-Marne, Meaux).

Dans le même temps, le TCF réalise des cartes touristiques visant à remplacer les cartes de l'état-major utilisées jusque-là<sup>21</sup>. Il s'agit de créer des cartes spécifiques facilitant les déplacements des touristes, comme la carte des stations électriques permettant

16 *Ibid.*, mai 1905 : 215-218.

17 *Ibid.*, avril 1899 : 206.

18 *Ibid.*, juin 1897 : 204.

19 *Ibid.*, janvier 1899 : 59.

20 H. et L. Contamin, *Croisière sur la Marne, l'Aisne et l'Oise*, 1906. Noisiel, Carton 152J21, Archives de Créteil, 1910.

21 *Revue mensuelle du Touring Club de France*, novembre 1897 : 403.

de recharger les «voitures électromobiles» ou les cartes touristiques départementales insérées dans l'encyclopédie *Sites et Monuments* du TCF, cartes qui répertorient toutes les voies de communication, les cours d'eau, les forêts, les chemins de fer et comprennent un plan détaillé du chef-lieu du département<sup>22</sup>. Les membres du Canoë Club font de même pour les rivières (Levet-Labry, 2011). Les difficultés sont indiquées, les barrages répertoriés, les passages délicats marqués. Il s'agit dans tous les cas de permettre aux touristes terrestres ou nautiques d'effectuer leur parcours en toute sécurité et confort. Les guides touristiques et les guides de voyage, s'ils ne reprennent pas de façon exhaustive les aménagements et infrastructures inhérents aux déplacements de loisir et de délasserment, semblent conforter l'idée que les villes les mieux desservies et équipées en structures d'accueil proposent une offre touristique étendue.

Il reste cependant, pour transformer ces voies de communication terrestre et fluviale en une route touristique, à proposer des infrastructures d'accueil et des services répondant aux attentes des voyageurs.

### Les étapes de la route touristique

Que ce soit en vélo, en automobile ou en canot, et alors que les bourgeois parisiens envahissent les environs de Paris, le TCF et le CC mettent en place des services aux touristes qui permettent aux adhérents de ces sociétés d'encouragement de faire halte lors de leurs déplacements. Il s'agit, dans un premier temps, de sélectionner des hôtels et garages offrant aux excursionnistes le confort citadin lors de leurs périples touristiques et nautiques. Les hôtels, restaurants, garages sont identifiés et des normes sont édictées pour rassurer les voyageurs quant à la qualité des services. Ces infrastructures terrestres sont localisées la plupart du temps sur les voies les plus importantes et bénéficient des panonceaux «hôtel recommandé» ou «garage recommandé» du TCF ou du CC. En effet, il a fallu engager un effort conséquent pour inciter les hôteliers et restaurateurs à tenir correctement leurs établissements qui, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, ne répondaient pas à la demande d'un public commençant à se déplacer facilement et à comparer le niveau des prestations des différents hébergements.

On nous signale de nouveau certains établissements qui ont installé (au voisinage des forêts évidemment) un véritable brigandage. Il est écrit sur leur façade : «Restaurant» c'est «Coupe-Gorge» qu'il faut lire. Cela était bon autrefois quand on ne circulait pas, que le train, puis le fiacre, vous amenaient à tel endroit, en quelque sorte dans la toile même de l'araignée, et que ne connaissant rien du pays ni des environs, n'ayant aucun moyen d'aller chercher plus loin, on se résignait – proie sûre et facile – à se laisser tondre. Il n'en va plus de même aujourd'hui. Le cycliste commence à connaître les bons coins – et il a le moyen de s'y rendre – les petits coins où, sûr de n'être pas plumé, à son aise et au frais, on déjeune et on dîne gaiement et sans contrainte, loin des dorures ou des lampions de tel restaurant, de telle «chaumière» en renom. Soyez très certains qu'avant peu le public saura «se retourner» comme on dit, et que, grâce à la bicyclette, il trouvera le moyen d'échapper à la cynique exploitation des gargoniers à réputation ! (*Revue mensuelle du Touring Club de France*, septembre 1896 : 335-336)

Par son action, le TCF veut moraliser la profession d'hôtelier et de restaurateur pour offrir un service de qualité. Il s'agit d'élever le niveau des prestations hôtelières qui laissent à désirer. Le TCF engage une campagne importante pour offrir des infrastructures hôtelières décentes aux voyageurs refusant, par exemple, de répertorier

<sup>22</sup> *Ibid.*, février 1900 : 72.



les guinguettes des bords de Marne dans ses annuaires. Il cherche des fournisseurs de « papier-toilette »<sup>23</sup>, de « désinfectant Laurenol »<sup>24</sup> et installe des appareils sanitaires<sup>25</sup> pour que les hôteliers puissent améliorer l'hygiène et lutter contre l'insalubrité. Dans le même temps, le TCF travaille à standardiser une « chambre hygiénique type » qui permettrait de lutter contre les maladies infectieuses et notamment la tuberculose. Cette chambre d'hôtel hygiénique est présentée à l'Exposition universelle de Paris en 1900, au Palais de l'hygiène<sup>26</sup>, et obtient une médaille d'or<sup>27</sup>. Ainsi, le TCF est un acteur incontournable de l'amélioration de la qualité des infrastructures hôtelières en standardisant l'hébergement, en fournissant les matériaux d'installation (peintures, appareils sanitaires...) et en proposant des achats groupés de produits d'entretien.

Les établissements qui se dotent de ces équipements adaptés aux exigences de la clientèle touristique sont répertoriés dans les annuaires et revues. La mise à jour des listes des hôtels et garages recommandés est une préoccupation permanente du TCF et du CC. Par exemple, les annuaires du TCF précisent pour chaque établissement la qualité des services à la disposition des voyageurs (eau courante, salle de bain, toilettes, chambre hygiénique...). Entre 1898 et 1913, la liste des hôtels recommandés évolue au regard de critères qualitatifs et de localisation touristique. En 1898, les établissements sont sélectionnés aux alentours de Paris puis, ensuite, ils se situent plus loin de Paris, à proximité des croisements d'axes principaux et dans les villes importantes de Seine-et-Marne (Lagny, Meaux). La même constatation peut être faite en ce qui concerne les réparateurs agréés de vélocipèdes et d'automobiles et les garages à bateaux.

En effet, les pratiquants des activités nautiques doivent, lorsqu'ils sont propriétaires d'une embarcation, trouver un local pour remiser leur bateau entre deux explorations ou promenades nautiques. Situés en bord de Marne, ces garages sont installés dans les clubs nautiques, dans les ateliers des constructeurs d'embarcations ou chez des particuliers. Force est de constater qu'ils sont aussi localisés autour des trois secteurs déjà cités (secteur de Joinville-Nogent-Le Perreux, secteur de Lagny-sur-Marne, secteur de Meaux). Ces trois pôles centralisent les infrastructures touristiques permettant d'abriter les personnes et les biens (hôtels, garages, clubs) et de réparer les moyens de locomotion personnels (vélocipède, automobile).

## Conclusion

Il devient possible d'analyser, à travers l'action du Touring Club de France et du Canoë Club, l'émergence d'une organisation touristique visant à favoriser la création de routes terrestres et fluviales liées à l'excursionnisme dans l'Est de Paris. Les différentes étapes de la construction d'une Route des Loisirs entre Paris et Meaux s'organisent en trois temps : la découverte des destinations, l'aménagement des routes et le développement des infrastructures d'accueil.

<sup>23</sup> *Revue mensuelle du Touring Club de France*, mai 1897 : 177.

<sup>24</sup> *Ibid.*, juin 1897 : 215.

<sup>25</sup> *Ibid.*, juillet 1900 : 292.

<sup>26</sup> *Ibid.*, juin 1900 : 462.

<sup>27</sup> *Ibid.*, septembre 1900 : 392.



Les lieux de tourisme à l'est de Paris s'éloignent de la capitale. Le secteur Joinville-Nogent-Le Perreux focalise l'intérêt des touristes à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et concentre les services aux voyageurs (hébergement, ateliers de réparation, garages). Le début du XX<sup>e</sup> siècle voit les lieux touristiques s'éloigner de Paris et s'implanter le long des voies de communication. Les bords de Marne semblent être l'axe autour duquel s'organise ces routes touristiques terrestres et fluviales. Les villes de Lagny et Meaux deviennent des destinations alliant facilités de transport, attrait touristique et qualité des services aux touristes.

Au fil des années, les routes touristiques terrestres se sont transformées et sont devenues des axes de communication majeurs pour les activités économiques. Elles ont perdu leur attrait touristique. Seule la route touristique fluviale est encore partiellement préservée de l'industrialisation et du transport de marchandises. En effet, les canaux reliant Paris à Meaux laissent les boucles de la Marne exemptes de nuisances importantes. Cette route préserve son intérêt touristique. D'ailleurs l'association Culture guinguette, créée en 1993, tente de faire revivre le patrimoine culturel des bords de Marne de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle autour d'un projet de territoire.

## Bibliographie

- AGULHON, Maurice (1977) *Le cercle dans la France bourgeoise 1810-1848. Étude d'une mutation de sociabilité*. Paris, Armand Colin.
- ANONYME (1832) *Paris ou le livre des cent-et-un*. Paris, Ladvocat.
- BAUBEROT, Arnaud et BOURILLON, Florence (2009) *Urbaphobie, la détestation de la ville aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles*. Paris, Bière.
- BERHO-LAVENIR, Catherine (1999) *La roue et le stylo. Comment sommes-nous devenus touristes?* Paris, Odile Jacob.
- BOURDEAU, Philippe (2007) Les sports de nature comme médiateurs de l'entre-deux ville-montagne. Dans Lilly Montevendi-Weber, Chantal Descheneaux, Michèle Tranda-Pittion (dir.) *Campagne-ville, le pas de deux*. Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, p. 27-34.
- BOYER, Marc (2005) *Histoire générale du tourisme du XVI<sup>e</sup> au XXI<sup>e</sup> siècle*. Paris, L'Harmattan.
- CLARY, Daniel (1976) Tourisme et aménagement régional. *Annales de Géographie*, vol. 85, n°468, p. 129-154.
- CSERGO, Julia (1995) Extension et mutation du loisir citadin, Paris XIX<sup>e</sup>-début XX<sup>e</sup> siècle. Dans Alain Corbin (dir.) *L'avènement des loisirs 1850-1960*. Paris, Aubier, p. 121-167.
- CSERGO, Julia (2004) Parties de campagne. Loisirs périurbains et représentations de la banlieue parisienne, fin XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles. *Sociétés & Représentations*, vol. 1, n° 17, p. 15-50
- DE SAINT-ALBIN, Albert (1889) *Les sports à Paris*. Paris, Librairie Moderne.
- DEVANTHERY, Ariane (2011) Entre itinéraires et trajets : représentations des déplacements dans les guides de voyage au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle, *In Situ*, n°15, [En ligne]. <http://insitu.revues.org/661>
- DROUIN, Martin (2008) Ouvrir les canaux à de nouveaux publics. Le patrimoine comme médiateur du tourisme nautique. *Téoros*, vol. 27, n°3, p. 85-88.
- ÉQUIPE MIT (2011) *Tourisme 3. La révolution durable*. Paris, Belin.
- FAURE, Alain (1990) De l'urbain à l'urbain. Du courant parisien de peuplement en banlieue (1880-1914). *Villes en parallèle*, n°s 15-16, p. 152-170.
- FAURE, Alain (1993) À l'aube des transports de masse. L'exemple des trains ouvriers de la banlieue de Paris (1883-1914). *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, avril-juin, p. 228-255.
- GASTINEL, Adrien (1894) *Les égouts de Paris : étude d'hygiène urbaine*. Paris, Jouve.
- GREVY, Jérôme (2003) Les cafés républicains de Paris au début de la Troisième République. Étude de sociabilité politique. *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 50, n°2, p. 52-72.
- GUILLERME, André (1990) Le testament de la Seine. *Revue de géographie de Lyon*, vol. 65, n°4, p. 240-250.
- HENNEQUIN, Félicien (1905) *Commission extra-parlementaire de la circulation des automobiles. Rapport de M. Hennequin sur l'évolution automobiliste en France de 1899 à 1905*. Paris, Imprimerie Nationale.
- JOANNE, Adolphe (1856) *Les environs de Paris illustrés : itinéraire descriptif et historique*. Paris, Hachette.
- LACASSAGNE, Alexandre (1891) *L'hygiène à Lyon : compte-rendu des travaux du Conseil d'hygiène publique et de salubrité du département du Rhône*. Lyon, Stock.
- LARIQUE, Bertrand (2006) *L'économie du tourisme en France des années 1890 à la veille de la Seconde Guerre mondiale. Organisation et développement d'un secteur économique*. Bordeaux, Université Bordeaux III, thèse de doctorat non publiée.



- LEVET-LABRY, Éric (2011) Aménager les rivières et réduire les risques pour développer le tourisme nautique en France (1904-1924). *VertigO – la revue électronique en sciences de l'environnement*, Hors-série 10. [En ligne]. <http://vertigo.revues.org/11396>
- LEVET-LABRY, Éric (2012) Exploration touristique des rivières de France, entre description et mythification (1904-1924). *Belgeo*, n°3, [En ligne]. <http://belgeo.revues.org/7151>
- MARTIN, Alexis (1900) *Les étapes d'un touriste en France dans les environs de Paris : promenades et excursions dans les environs de Paris, région de l'Est, tomes 1, 2 et 3*. Paris, Hennuyer.
- PIGNARD-PEGUET, Maurice (1911) *Histoire générale illustrée des départements, Seine-et-Marne*. Orléans, Gout et compagnie.
- RAUCH, André (2011) Le voyageur et le touriste. *In Situ*, n°15, [En ligne]. <http://insitu.revues.org/533>
- THEVIN, Fernand et HOURY, Charles (1901) *Annuaire général de l'automobile et des industries qui s'y rattachent*. Paris, Thévin et Houry.
- TOURING CLUB DE FRANCE (1901) *Sites et monuments autour de Paris (Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Oise)*. Paris.
- VERDIER, Nicolas (2011) Les formes du voyage : cartes et espaces des guides de voyage. *In Situ*, n°15, [En ligne]. <http://insitu.revues.org/573>
- VAJDA, Joanne (2006) «Paris en huit jours» À la découverte de la ville à travers les guides, les journaux pour touristes et les récits de voyage 1855-1937. *Sociétés & Représentations*, n°21, p. 255-273.

