

Université Paris Cité
En cotutelle avec l'Université de Neuchâtel

École doctorale Sciences des Sociétés (ED 624)
Laboratoire Identités, Cultures, Territoires (EA 337)

Être à l'heure :
*Une histoire de la coordination temporelle dans les transports
terrestres en France au cours d'un long XVIII^e siècle*

Par Catherine HERR-LAPORTE

Thèse de doctorat en Histoire et civilisations

Dirigée par Gianenrico BERNASCONI
Et par Liliane HILAIRE-PÉREZ

Présentée et soutenue publiquement le 25 juin 2022

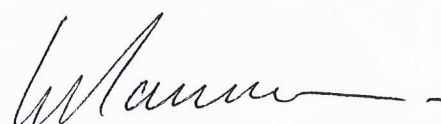
Devant un jury composé de :

Pierre-Yves BEAUREPAIRE, Professeur des universités, Université Nice Côte d'Azur, rapporteur
Gianenrico BERNASCONI, Professeur titulaire et directeur de recherche, Université de Neuchâtel, directeur de thèse
Bruno BLONDÉ, Professeur des universités, Université d'Anvers, rapporteur
Liliane HILAIRE-PÉREZ, Professeure des universités et directrice d'études, Université Paris Cité/EHESS, directrice de thèse
Isabelle LABOULAIS, Professeure des universités, Université de Strasbourg, examinatrice
Muriel LE ROUX, Chargée de recherche, CNRS/IHMC/ENS, examinatrice

IMPRIMATUR

La Faculté des lettres et sciences humaines de l'Université de Neuchâtel, sur les rapports de M. Gianenrico Bernasconi, directeur de thèse, professeur titulaire et directeur de recherche, Université de Neuchâtel ; Mme Liliane Hilaire-Pérez, professeure des universités et directrice d'études Université de Paris/EHESS ; M. Pierre-Yves Beaurepaire, professeur des universités, Université Nice, Côte d'Azur ; M. Bruno Blondé, professeur des universités, Université d'Anvers ; Mme Isabelle Laboulais, professeure des universités, Université de Strasbourg ; Mme Muriel Le Roux, chargée de recherche, CNRS/IHMC/ENS autorise l'impression de la thèse présentée par Mme Catherine Herr-Laporte en laissant à l'autrice la responsabilité des opinions énoncées.

Neuchâtel, le 25 juin 2022



Le doyen
Louis de Saussure

Avec le concours du Comité pour l'histoire de La Poste

SOMMAIRE

<i>Résumé de la thèse</i>	7
<i>Remerciements</i>	11
<i>Liste des abréviations et avertissement</i>	13
Introduction	15
Partie 1 : Penser les infrastructures en termes d'accélération : un potentiel exploré par l'État	39
Chapitre I : Aller plus vite, une nécessité identifiée par l'État ?	43
Chapitre II : Penser et concevoir les infrastructures routières : quelles concrétisations ?	87
Partie 2 : La coordination temporelle au service de l'accélération	139
Chapitre III : L'organisation des services postaux : le moteur de l'accélération des transports ..	147
Chapitre IV : La diffusion du temps mesuré : une condition préalable aux horaires	193
Chapitre V : Un monde à plusieurs vitesses.....	235
Partie 3 : Arriver à temps, une nouvelle expérience du retard	275
Chapitre VI : Le retard dans les transports : la mise à mal de la coordination temporelle	279
Chapitre VII : Aux origines du retard.....	325
Chapitre VIII : La lutte contre le retard.....	369
Conclusion	427
Index des noms propres	435
Index des lieux	438
Sources	443
Bibliographie	455
Annexes	501
Table des matières	545

Résumé de la thèse

Titre : Être à l'heure : une histoire de la coordination temporelle dans les transports terrestres en France au cours d'un long XVIII^e siècle

Résumé : Dans un contexte de diffusion du temps mesuré mécaniquement, les mobilités du XVIII^e siècle et du début du XIX^e siècle, qui se multiplient à cette période, sont marquées par une recherche de vitesse qui ne concerne certes pas tous les utilisateurs et toutes les utilisatrices, mais qui préoccupe particulièrement l'État, pour des raisons politiques et militaires essentiellement, et les acteurs économiques. Il s'agit d'optimiser et de réduire le temps de transport des lettres et de petits paquets et, dans certains cas, le temps de déplacement des voyageurs et des voyageuses.

L'État, conscient de l'importance des circulations, essaye d'améliorer les infrastructures de transport. Si les innovations techniques en la matière sont réelles, notamment concernant l'amélioration des revêtements des routes, elles présentent également des limites : elles n'offrent qu'un gain de vitesse modeste. L'administration postale, afin de répondre à cette attente de célérité et en complément de ces mesures infrastructurelles, propose de nouveaux services, plus rapides, qui s'appuient sur une coordination temporelle entre les différents acteurs, permettant de limiter toute perte de temps lors des diverses étapes des transports. Les horaires s'imposent alors comme des outils pour organiser et accélérer les mobilités. Le respect de ces échéances temporelles, et donc la ponctualité, deviennent essentiels au bon fonctionnement des transports ; à l'inverse, le retard leur nuit. Pour lutter contre ces dépassements des échéances temporelles si préjudiciables à la célérité de ses services, l'administration postale imagine un éventail de solutions adaptées aux différentes causes identifiées comme en étant à l'origine. Elle met en place, aidée et soutenue par l'État, aussi bien des dispositions générales que des mesures plus ponctuelles pour essayer de restreindre ces facteurs de retardements ou au moins de réduire la durée des retards et de contrôler le temps de ses agents.

La multiplication des horaires et l'importance accordée au retard, croisées avec d'autres tendances, comme la diffusion croissante des garde-temps, permettent de mettre en évidence, dans le cadre des mobilités, une intériorisation du temps déjà constatée dans d'autres domaines au XVIII^e siècle.

Cette étude, centrée essentiellement sur la France et sur les transports postaux, propose également quelques points de comparaisons avec la Suisse et l'Angleterre afin de montrer que ces phénomènes s'observent à l'échelle européenne. Dire le temps et l'utiliser dans le cadre d'une coordination temporelle montrent ainsi une pénétration, certes peut-être encore intermittente, mais concrète, au

niveau des pratiques de mesure du temps et témoignent ainsi de ses usages, non seulement dans le domaine du travail, mais aussi dans la vie quotidienne de celles et ceux qui ont les moyens de voyager ou d'envoyer des lettres et paquets. Les transports sont l'un des domaines où l'on voit lentement émerger une nouvelle conception du temps : il n'est plus seulement une durée, mais il devient un temps mesuré, de plus en plus précis, engendrant des échéances, des normes qu'il faut respecter.

Mots clefs : coordination temporelle, horaires, intériorisation du temps, mobilités, ponctualité, histoire de la poste, retard, histoire du temps, transports, vitesse

Title: Being on time: a history of temporal coordination in land transport in France in the 18th and early 19th centuries

Abstract: In the context of the spread of mechanically measured time, the mobilities of the 18th and early 19th centuries, which multiplied during this period, were marked by a search for speed. This certainly did not concern all users but was of particular concern to the state, mainly for political and military reasons, and to economic actors. The aim was to optimise and reduce the transport time of letters and small packages and, in some cases, the travel time of travellers.

The State, aware of the importance of transportation, is trying to improve its transport infrastructure. Although technical innovations have been made in this area, particularly in terms of road surface improvement, they have their limits: they only allow a modest increase in speed. In order to satisfy the expectation for higher speed travel, the postal administration is proposing new, faster services based on temporal coordination between the various actors, making it possible to limit any loss of time during the successive stages of transport. Schedules are therefore essential tools for organising and accelerating mobility. Respecting these deadlines, and therefore punctuality, becomes essential to the smooth running of transport; conversely, delays are detrimental to it. To prevent delays, the postal administration has developed a range of solutions adapted to the various causes identified for these time overruns. With the help and support of the State, it is putting in place both general and specific measures to try to limit these factors of delay or at least limit the duration of delays and control the travel time of its agents.

The multiplication of schedules and the importance attached to delay, combined with trends like the increasing diffusion of timepieces, make it possible to highlight, in the context of mobility, an internalization of time already observed in other areas in the 18th century.

This study, which focuses essentially on France and postal transport, also proposes a few points of comparison with Switzerland and England in order to show that these phenomena can be observed throughout Europe. Expressing time and using it in the context of temporal coordination thus shows a penetration, perhaps still intermittent but nonetheless concrete, in the practices of measuring time and thus testifies to its uses, not only in the field of work, but also in the daily lives of those who have the financial means to travel or send letters and packages. Transport is one of the areas in which we are slowly seeing a new conception of time emerge: it is becoming a measured time, increasingly precise, generating deadlines and norms that must be respected.

Key words : delay, internalization of time, mobilities, post, punctuality, schedules, speed, temporal coordination, history of time, transport

Remerciements

Cette thèse n'aurait pu aboutir sans toutes celles et ceux qui, au cours de ce long cheminement, m'ont apporté leurs conseils, leurs encouragements, leur soutien et leur affection. J'aimerais leur exprimer ici mes plus sincères remerciements.

Merci à ma directrice et à mon directeur de thèse d'avoir accompagné mon parcours avec bienveillance. Merci à Liliane Hilaire-Pérez pour la confiance qu'elle m'a toujours manifesté, pour ses conseils, sa disponibilité et son accompagnement depuis mon mémoire de master, tant dans mes travaux de recherche que dans mon parcours professionnel. Merci à Gianenrico Bernasconi pour son enthousiasme, ses encouragements et son soutien, ses relectures toujours fines et bienvenues. Merci aussi de m'avoir offert la possibilité de réaliser cette thèse et mes premières expériences académiques et didactiques, bien accompagnée, dans le cadre de mon parcours neuchâtelois.

Merci aux membres de mon jury, Pierre-Yves Beaurepaire, Bruno Blondé, Isabelle Laboulais et Muriel Le Roux d'avoir accepté de relire mon travail et pour leurs précieux conseils.

Merci aux institutions qui ont soutenu et financé cette recherche. Merci à l'Université de Neuchâtel pour les excellentes conditions de travail qu'elle m'a fournies. Merci au Comité pour l'histoire de La Poste pour la confiance et le soutien qu'il m'a accordé pour réaliser cette recherche. Merci à SwissUniversities d'avoir facilité la concrétisation de ma cotutelle entre Paris et Neuchâtel. Merci à la Maison française d'Oxford de m'avoir donné la possibilité d'effectuer un séjour de recherches riche en découvertes scientifiques, intellectuelles et humaines.

Merci au Musée de La Poste, au Postal Museum, au Musée des Arts et Métiers et au Musée International d'Horlogerie de m'avoir gracieusement accordé les droits de leurs photographies.

Merci à celles et ceux qui, par de nombreuses discussions, m'ont permis d'avancer dans cette recherche. Merci à Anne Conchon et à Lionel Dufaux d'avoir accepté de faire partie de mon Comité de suivi de thèse et pour les échanges stimulants qui ont ponctué mes années de thèse. Merci à Sébastien Richez pour son intérêt et son soutien. Merci à Reynald Abad, Mike Esbeter, Pauline Lemaigre-Gaffier, Patrick Marchand, Arnaud Passalacqua, Daniel Roche, Hans-Ulrich Schiedt, Laurent Tissot, Nicolas Verdier de m'avoir aidé à affiner mes réflexions lors de passionnantes discussions de vive voix ou par écrit.

Merci à mes collègues et amie.e.s neuchâtelois, parisiens et d'ailleurs, doctorant.e.s et jeunes docteur.e.s, pour leur présence, leur soutien, leur aide pour rester motivée, les nombreux échanges dans les bons moments comme dans les plus difficiles. Merci en particulier à Benedetta, à Eve, à Grégoire, à Julia, à Julien, à Katia, à Laura, à Louis, à Ramazan. Un grand merci aussi à César, à Coraline, à Marc, à Marco, à Marion et à Cinthy, ma copilote depuis de longues années, qui ont en plus accepté, à plusieurs reprises parfois, de se prêter au jeu de la relecture. Un merci particulier à Eléna pour son aide, son temps, son enthousiasme, bref, son apport essentiel à ce travail et dans la vie, et son amitié précieuse.

Enfin, je n'oublie pas mes proches, famille et ami.e.s, qui ont veillé à la bonne réussite de ce travail, grâce à leur soutien logistique et psychologique. Même si vous n'avez pas toujours su en quoi consistait le doctorat, vous avez été une source constante et indispensable d'amour et d'encouragements. Merci à mes parents et mes grands-parents – mes plus fidèles relecteurs et relectrices et mes plus grands supporteurs et supportrices –, à Matthieu et Michaelle, à Fanny, Mikaël, Gabriel et Matthieu, à Bruno et Françoise, à Stéphanie, à Raphaële, à qui je dois tant. Merci aussi à Varoun, à Vincent et Alice, à Hugo et Pauline, à Quentin et Charlotte pour leur amitié et nos soirées passées ensemble qui m'ont permis de penser à autre chose. Merci enfin à Nicolas, mon centre de gravité, qui n'a cessé de m'encourager et de me seconder à chaque instant, et qui a fait preuve d'une grande patience dans les périodes délicates.

Je leur suis infiniment reconnaissant pour leur présence à tous et à toutes, qui est sans aucune doute la raison principale pour laquelle j'ai réussi à franchir la ligne d'arrivée.

Liste des abréviations et avertissement

AN : Archives nationales, Paris

AP : Archives de Paris

AD Puy-de-Dôme : Archives départementales du Puy-de-Dôme

Mines : École des Mines

AEN : Archives d'État de Neuchâtel

AEF : Archives de l'État de Fribourg

ACV : Archives cantonales vaudoises

Kew : The National Archives, Londres

MfK : Musée de la communication – Archives historiques et bibliothèque des PTT

(m. t.) : Traduction de l'auteur

L'orthographe originale des citations a été préservée systématiquement. Nous n'avons donc pas utilisé de (*sic*), qui auraient été trop nombreux.

INTRODUCTION

« Je vous prie, ma bonne amie, de m'apprendre pourquoi je ne reçois plus vos lettres que le mardi. Quelle peut être la cause de ce retard ? »¹.

Si Denis Diderot interroge Sophie Volland, en 1765, sur les raisons du retard de ses lettres, cette question est celle qui préoccupe de nombreux utilisateurs et utilisatrices des services postaux au cours du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle : pourquoi doivent-ils patienter plus longtemps que prévu pour recevoir une lettre ou un paquet qu'ils attendent impatiemment, pourquoi restent-ils plusieurs heures voire plusieurs jours sans nouvelles de leurs correspondants et de leurs correspondantes ? Ces délais trop longs, ces dépassements des horaires prévus « excitent les justes plaintes du public », comme le notent déjà en 1743 les mémoires de la ferme générale à propos des retards que rencontrent les acheminements sur la route de Troyes à Langres, tout au long du XVIII^e siècle et jusque dans les années 1830, avec certes une intensité variable, mais toujours un même sentiment d'urgence sous-jacent. Les services postaux, qui prennent en charge la majeure partie des envois de lettres et de petits colis, ainsi que du transport de passagers, sont en effet désormais régis par des horaires, qui permettent de coordonner toutes les personnes impliquées dans les mobilités afin, dans une perspective d'accélération des déplacements, de ne pas perdre de temps. Ils constituent alors, on le comprend, un observatoire des nouvelles logiques de maîtrise du temps, tant individuel qu'institutionnel.

Le temps : cadre et horizon des mobilités

Pour écrire une histoire de la coordination temporelle au cours d'un long XVIII^e siècle et pour l'inscrire dans des pratiques concrètes, nous avons choisi de nous circonscrire à son utilisation dans un domaine précis, essentiel pour comprendre sa mise en œuvre : celui des transports terrestres. Afin d'expliquer et d'analyser cette articulation du temps et des mobilités en France dans un long XVIII^e siècle, deux grandes logiques, que nous approfondirons dans la suite de ce travail, doivent être tenues ensemble : d'un côté, la diffusion du temps mesuré mécaniquement dans la société, fournissant à l'administration postale, qui sera au cœur de cette étude en tant qu'acteur majeur des transports de personnes et de dépêches dans un long XVIII^e siècle, des outils organisationnels précieux et, de l'autre côté, une recherche de vitesse dans les déplacements et dans les

¹ DIDEROT Denis, *Lettres à Sophie Volland*, Tome 2, Paris, Gallimard, 1950 [1774], p. 102.

acheminements, traduisant une volonté politique et institutionnelle d'inscrire les mobilités dans des durées moins longues.

Sous différentes formes, et dans un siècle marqué par un « esprit de quantification », le temps mesuré mécaniquement se propage en effet à une nouvelle échelle dans un long XVIII^e siècle, marqué par la diffusion d'une culture de la mesure du temps qui se renforce avec la diffusion des garde-temps, même si elle n'en est pas la seule raison². Les horloges, qui apparaissent dès le XIII^e siècle et qui gagnent progressivement en justesse, ornent, au XVIII^e siècle, une majorité des clochers, ainsi que de nombreux bâtiments (semi-)publics, des hôtels de ville aux relais de poste en passant par les banques et les auberges. Dans un même mouvement, les garde-temps sont rendus transportables grâce notamment à une innovation majeure qui date de la fin du XVII^e siècle : le balancier spiral, mis au point par le savant néerlandais Christiaan Huygens, qui permet aux montres de fonctionner avec justesse lors d'un déplacement. Les recherches menant à la création de cette pièce rendent visible l'importance d'avoir l'heure en mouvement et par là même, le lien entre mesure du temps et mobilités. Les montres, qui peuvent prendre différentes formes, en particulier au gré des modes, se diffusent dans la société au cours de la période qui nous intéresse. Cette tendance, qui est à appréhender dans le contexte de l'essor de la consommation, a surtout été mise en évidence grâce à l'étude des inventaires après-décès³. Cette diffusion des garde-temps, aussi bien dans l'espace public que dans l'espace privé, s'accompagne d'un nouveau rapport au temps : outre une conception philosophique, morale et religieuse du temps qu'il ne faut pas gaspiller, qu'il faut mettre à profit, une valeur économique y est désormais aussi associée. Par conséquent, il faut l'économiser, ce qui se traduit dans les mobilités, et en particulier pour certains acteurs, par une volonté d'aller plus vite, d'accélérer.

Dans ce contexte général d'économie du temps, la célérité est souhaitée par de nombreux acteurs qui, pour des raisons pratiques, recherchent la vitesse. En effet, il n'est plus à démontrer que les circulations sont essentielles pour l'État, surtout dans le cadre de la maîtrise des communications, mais aussi de l'armée, puisque les déplacements, l'approvisionnement et la circulation des informations sont indispensables à la victoire militaire, ainsi que pour les acteurs économiques, dont les activités reposent sur les échanges aussi bien matériels qu'immatériels. Tant les envois d'informations que de certaines marchandises sont capitaux pour les succès commerciaux, et par ricochet, pour la prospérité du pays.

² Sur la culture de la mesure, voir : FRÄNGSMYR Tore, HEILBRON John Lewis, RIDER E. Robin (éd.), *The Quantifying Spirit in the Eighteenth Century*, Berkeley, University of California Press, 1990.

³ Ce résultat est notamment issu des recherches d'Annik Pardailhé-Galabrun : PARDAILHÉ-GALABRUN Annik, *La naissance de l'intime. 3000 foyers parisiens, XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, Presses Universitaires de France, 1988.

Le transport de petits paquets – dont la vitesse d’acheminement peut assurer la vente dans un contexte où les biens de consommation sont soumis au goût de la mode –, de lettres, mais aussi de personnes sont pour la plupart effectués, dans un long XVIII^e siècle, par les services postaux. Ceux-ci constituent un excellent terrain d’étude pour notre sujet, car ils sont le lieu précoce d’une nécessaire coordination des services de transport dans une perspective d’accélération. Sous cette dénomination de « services postaux », nous regroupons, à l’instar d’Olivia Langlois-Thiel, trois systèmes autonomes et pourtant très liés : la poste aux chevaux, la poste aux lettres et les messageries, trois institutions qui dominent les transports publics et qui seront au cœur de ce travail⁴. S’y ajoute le roulage, qui est sous le régime de la liberté d’entreprise et qui assure l’acheminement des marchandises de plus de 50 livres. Nous ne l’évoquerons que ponctuellement, puisqu’il ne relève pas des services postaux et qu’il est souvent moins animé par des impératifs de célérité⁵.

Si ces trois grandes institutions sont indépendantes les unes des autres – nous y reviendrons –, elles sont tout de même très liées et prennent en charge, tantôt dans un esprit de concurrence, tantôt dans une bonne entente, le transport des personnes et de dépêches, ce qui nous permet de les réunir sous la dénomination générale de services postaux. En interrogeant les liens entre ces trois pôles, on questionne ainsi étroitement les notions d’organisation à l’œuvre dans ces institutions dont le but est de transporter, de plus en plus vite, des objets, des lettres et des individus. Bref, la coordination passe aussi par le dialogue entre ces trois systèmes. À plusieurs reprises dans leur histoire, il est question de les gérer toutes ensemble, sous le contrôle direct de l’État, notamment dans le but de faire des économies, d’accélérer les services et de prévenir les fraudes⁶. Mais sur la longue durée, celui-ci contrôle essentiellement l’acheminement des lettres, rassemblé sous la tutelle de la surintendance des postes depuis la deuxième moitié du XVII^e siècle, qui est elle-même définitivement rattachée, en 1776, au contrôle général des finances. Après la Révolution, les postes relèvent du ministre des Finances. L’histoire est donc celle d’une simplification longue du système et nous permet de considérer ces trois acteurs institutionnels comme faisant partie d’un système postal plus général, qui est un acteur de premier plan dans la coordination temporelle que nous souhaitons étudier.

⁴ LANGLOIS-THIEL Olivia, *Contribution à l’histoire du service public postal : De la Révolution au tournant libéral du Second Empire*, Bruxelles, Peter Lang, 2014. Sur ces questions, voir aussi le travail de Patrick Marchand : MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messager : une histoire du transport public en France au temps du cheval, 1700-1850*, Paris, Belin, 2006.

⁵ Pour un aperçu du fonctionnement du roulage, voir : CONCHON Anne, « Privilèges et concurrence : le transport routier de marchandises en France au XVIII^e siècle », dans GARNER Guillaume (dir.), *Die Ökonomie des Privilegs, Westeuropa 16.-19. Jahrhundert – L’Économie du privilège, Europe occidentale XVI^e-XIX^e siècles*, Francfort-sur-le-Main, Vittorio Klostermann, 2016, p. 397-416.

⁶ Par exemple en 1790 : O. LANGLOIS-THIEL, *Contribution à l’histoire du service public postal*, *op. cit.*, p. 63-67.

Pour le transport de personnes, de lettres et de petits paquets, ce sont surtout les services postaux qui sont sollicités : ils sont donc très liés à la multiplication des mobilités, des voyages et des échanges – qui reposent bien sûr aussi sur le roulage pour l’acheminement des marchandises plus lourdes – notée au cours d’un long XVIII^e siècle⁷. Cette intensification des flux est concomitante du développement du système routier. En effet, sous Louis XV, la construction des grandes routes françaises est décidée, car l’état des chemins royaux ne permet plus de faire face à l’accroissement du trafic. La politique routière du XVIII^e siècle est inaugurée par le texte fondateur du contrôleur général Orry, qui, en 1738, envoie une instruction détaillée aux intendants concernant la corvée royale pour l’entretien et la construction des chemins, alors que des innovations techniques permettent d’envisager des revêtements moins coûteux et plus solides. Ainsi, à la fin du siècle, la densification routière est sensible, mais présente de fortes inégalités géographiques : les efforts étatiques en matière d’infrastructures sont en effet limités spatialement en raison d’une priorisation accordée aux axes considérés comme les plus importants, une hiérarchisation du réseau donc, mais aussi financièrement, par les efforts économiques que l’État peut consentir⁸. Malgré ces limites, le réseau offre néanmoins les conditions nécessaires à une accélération des acheminements postaux. Une volonté de réduire les temps de trajet, d’accélérer donc, se développe ainsi parallèlement et en lien avec l’apparition d’un ensemble de moyens techniques, avec l’amélioration du réseau, des infrastructures routières. Mais, comme nous le verrons, ces développements techniques ne permettent pas à eux seuls l’accélération recherchée.

À la croisée de l’histoire du temps et de l’histoire des mobilités : une histoire de la vitesse postale

Cette recherche s’écrit par conséquent au croisement de plusieurs histoires. Elle s’inscrit tout d’abord dans une histoire de la mesure du temps, abordée sous l’aspect de l’histoire des techniques. En effet, pour comprendre comment les différentes étapes d’un trajet peuvent être coordonnées temporellement, il s’agit d’abord d’identifier les indices d’un passage technique d’un temps qui s’écoule à un temps compté mécaniquement, d’un temps naturel à un temps mesuré, même si la période est marquée par une coexistence de ces différentes manières d’éprouver le temps, qui ne se limitent pas à une mesure mécanique. C’est néanmoins cette dernière qui offre à l’administration postale un outil efficient pour organiser ses services. De nombreux travaux s’intéressent aux objets

⁷ Daniel Roche en particulier a montré cette multiplication des flux de personnes et de marchandises : ROCHE Daniel, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l’utilité des voyages*, Paris, Fayard, 2003.

⁸ ARBELLOT Guy, LEPETIT Bernard (dir.), *Atlas de la Révolution française*, Tome 1 : *Routes et communications*, Paris, EHESS, 1987 ; GOGER Jean-Marcel, *La Politique routière en France de 1716 à 1815*, thèse de doctorat, Paris, EHESS, 1988.

de mesure du temps à des époques variées, plus ou moins inscrits dans la longue durée, et parfois plus précisément au tournant du XVIII^e siècle et du début du XIX^e siècle, période dans laquelle s'ancre notre recherche⁹. L'invention de la montre mécanique et ses développements techniques, en particulier la mise au point du balancier spiral qui assure son bon fonctionnement même en déplacement, ont très souvent été appréhendés, lus et interrogés pour leur apport aux sciences exactes, à la quête de précision, à la culture scientifique moderne¹⁰. Mais, si un « empire de la mesure » se développe particulièrement au sein des sciences, qui placent la mesure et les instruments qui la permettent au cœur des expérimentations et des pratiques, la diffusion de cet objet, tout comme la mesure du temps, ne se cantonne toutefois pas à ces usages spécifiques, comme nous souhaitons le montrer en nous intéressant à un domaine plus terre-à-terre : les transports¹¹.

Pour ce faire, il est d'abord nécessaire d'identifier comment les acteurs des transports intègrent progressivement une nouvelle culture de la mesure du temps, telle qu'elle a été étudiée par l'historiographie à partir des années 1960. Elle a en effet peu à peu intégré l'histoire du temps, du rôle de l'horloge et de la montre dans son découpage et l'introduction de ce temps mesuré dans la société, particulièrement dans le cadre d'études sur la modernisation¹². Le temps y est alors souvent analysé à travers le prisme d'un domaine spécifique où il joue un rôle-clé, notamment, dans la lignée des travaux d'Edward P. Thompson, dans le cadre du travail. Bien que ses thèses aient été discutées depuis, l'historien britannique a montré que le processus de diffusion du temps mesuré est intimement lié à la première industrialisation et à l'organisation du travail qu'elle induit ; il semblerait cependant – et c'est aussi ce que nous souhaitons démontrer – qu'il ne s'agisse pas des seuls facteurs ayant engendré une nouvelle culture de la mesure du temps¹³. De temps perçus

⁹ Voir par exemple : BALVAY Lucien C., *Évolution de l'horlogerie, du cadran solaire à l'horloge atomique*, Paris, Éditions du Tambourinaire, 1968 ; CARDINAL Catherine, *La montre des origines au XIX^e siècle*, Fribourg, Office du Livre, 1985 ; CARDINAL Catherine, PIGUET Jean-Michel, *Catalogue d'œuvres choisies du musée international d'horlogerie*, La Chaux-de-Fonds, Institut l'homme et le temps, 1999.

¹⁰ Par exemple : BOS Henk Jan Maartens, RUDWICK Martin John Spencer, SNELDERS Henricus Adrianus Marie, VISSER R. P. W. (éd.), *Studies on Christiaan Huygens*, Lisse, Swets & Zeitlinger, 1980 ; YODER Joella G., *Unrolling Time. Christiaan Huygens and the Mathematization of Nature*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988 ; MAHONEY Michael S., « Huygens and the Pendulum: From Device to Mathematical Relation », dans BREGER Herbert, GROSHOLZ Emily (éd.), *The Growth of Mathematical Knowledge*, Dordrecht, Kluwer, 2000, p. 17-39.

¹¹ Notamment dans le cadre de la physique expérimentale : LICOPPE Christian, *La formation de la pratique scientifique. Le discours de l'expérience en France et en Angleterre (1630-1820)*, Paris, La Découverte, 1996, notamment p. 243-292. Sur le recours à l'expérimentation dans les sciences depuis le XVII^e siècle, voir, entre autres : GINGRAS Yves, GODIN Benoît, « Expérimentation, instrumentation et argumentation », *Didaskalia*, 11, 1997, p. 151-162.

¹² LE GOFF Jacques, « Au Moyen Âge : temps de l'Église et temps du marchand », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisation*, 15-3, 1960, p. 417-433 ; CIPOLLA Carlo Maria, *Clocks and Culture, 1300-1700*, New York, Norton, 2003 [1967] ; LANDES David S., *L'heure qu'il est : les horloges, la mesure du temps et la formation du monde moderne*, Paris, Gallimard, 1987 [1983].

¹³ THOMPSON Edward P., « Time, Work-Discipline and Industrial Capitalism », *Past & Present*, n°38, 1967, p. 56-97. Sur les discussions de ses thèses, voir notamment : GLENNIE Paul, THRIFT Nigel, « Reworking E. P. Thompson's "Time, Work-Discipline and Industrial Capitalism" », *Time & Society*, 5-3, 1996, p. 275-299 ; SAUTER Michael J.,

comme rythmant de manière particulière tel ou tel domaine de la société, comme constitutifs, selon leur utilisation, de certaines identités sociales (« le temps de l'Église », « le temps des ouvriers », etc.), l'historiographie s'est peu à peu tournée vers l'utilisation de la mesure du temps au sein de la société dans sa globalité. Gerhard Dohrn-Van Rossum ouvre ainsi la voie à des études d'un genre nouveau en s'intéressant davantage à l'heure en elle-même, au temps mesuré, à son impact sur la société dans le temps long et dans toute l'Europe¹⁴. De ses travaux, mais aussi d'autres publications majeures comme celle de David Landes, émergent la notion de « révolution horlogère », notamment mise au jour dans une série de développements horlogers du XVII^e siècle et du XVIII^e siècle et dans la diffusion croissante des dispositifs de mesure du temps¹⁵. L'étude des dispositifs techniques permet alors de considérer les transformations majeures qu'ils engendrent au sein du monde social.

Néanmoins, comme pour cette série de « révolutions » techniques identifiées longtemps par l'historiographie de la fin de l'époque moderne (« révolution agraire », « révolution scientifique », « révolution industrielle », ...), la recherche actuelle questionne l'aspect de rupture brutale qui légitimerait, dans ces domaines, l'emploi du terme « révolution ». Ainsi, Bruno Blondé et Gerrit Verhoeven, tout en admettant la multiplication des garde-temps au cours de la période, réexaminent le lien un peu rapide établi entre celle-ci et la perception accrue du temps au quotidien¹⁶. En croisant une étude des procès qui ont lieu à Anvers entre 1585 et 1789 – et plus précisément la manière dont les témoins se réfèrent au temps dans leurs récits, selon la méthode éprouvée par Hans-Joachim Voth¹⁷ – avec celle des inventaires après-décès de la même ville, ils fournissent la preuve d'une conscience globale du temps au cours de la période, qui n'est cependant pas nécessairement liée à la possession d'un garde-temps. Elle s'appuie en effet plus largement sur la diffusion du temps mesuré dans l'espace public, mais aussi sur une perception du temps basée sur des indicateurs naturels utilisés depuis longtemps, comme le lever du soleil. Les manières d'évaluer l'heure, de se situer dans le temps coexistent donc dans les pratiques et les usages. Davantage qu'une révolution horlogère soudaine au XVIII^e siècle, ils voient plutôt, à l'instar de Paul Glennie et de Nigel Thrift dont les travaux marquent un tournant historiographique majeur, une série de « slow-burn

« Clockwatchers and Stargazers. Time Discipline in Early Modern Berlin », *American Historical Review*, 112, 2007, p. 685-709.

¹⁴ DOHRN-VAN ROSSUM Gerhard, *L'histoire de l'heure. L'horlogerie et l'organisation moderne du temps*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 1997.

¹⁵ D. S. LANDES, *L'heure qu'il est*, *op. cit.*

¹⁶ BLONDÉ Bruno, VERHOEVEN Gerrit, « Against the Clock: Time Awareness in Early Modern Antwerp, 1585-1789 », *Continuity and Change*, 28-2, 2013, p. 213-244.

¹⁷ VOTH Hans-Joachim, *Time and Work in England, 1750-1830*, Oxford/New York, Clarendon Press, 2000.

evolutions », d'évolutions lentes, dans la conception du temps, qui commencent, comme l'a montré Jacques Le Goff, au Moyen Âge¹⁸.

Sans contredire cette perspective tout à fait fondée, ni nier la coexistence d'autres moyens de mesure du temps, mais plutôt en opérant un décalage par rapport à cette passionnante histoire sociale du temps pour y intégrer une histoire des techniques, nous constatons ici que la mesure du temps à l'aide de garde-temps mécaniques, portables le plus souvent, est de plus en plus utilisée au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, en particulier dans le cadre des transports, où ils permettent l'établissement d'horaires s'appuyant sur une donnée temporelle partagée par tous les acteurs et toutes les actrices concernés. Dans cette évolution « à feu doux » de la culture du temps, il y aurait donc malgré tout l'inexorable croissance de l'utilisation de ces artefacts de mesure. La diffusion des moyens de mesurer le temps mécaniquement crée ainsi un « environnement temporel », dans lequel les infrastructures temporelles, la densité des instruments de mesure du temps, offrent les conditions d'un possible changement dans la vie sociale, dans les pratiques : toutes les personnes ont la possibilité d'utiliser ou non ce temps et de choisir le degré de précision dont elles ont besoin pour leurs différentes activités¹⁹. Il est donc nécessaire de prendre en compte ces objets pour étudier les usages du temps, d'arrimer la vision philosophique et générale du temps à une ancre matérielle, voire prosaïque, des objets, méthodologie adoptée par de récents travaux, à l'image des contributions réunies dans l'ouvrage de Gianenrico Bernasconi et Susanne Thürigen, dont l'objectif est d'aborder l'histoire de la diffusion du temps en croisant l'histoire internaliste de l'horlogerie avec une histoire sociale et culturelle du temps²⁰.

Le monde des transports, au prisme des services postaux que nous étudions, est un monde concret, réel, fait de poussière et d'essieux brisés. Il ne peut être étudié en faisant l'économie d'une analyse des pratiques, notamment des pratiques sociales du temps, qui concourent toutes à son évolution. C'est pourquoi, bien que l'analyse des instruments soit indispensable pour comprendre la culture de la mesure du temps, elle n'est pas suffisante. Pour mener une enquête sur la culture métrique, il faut ainsi non seulement s'intéresser, comme le rappellent Grégory Chambon et Lionel Marti, aux artefacts, mais aussi aux techniques, aux gestes des mesures, aux milieux sociaux et professionnels

¹⁸ *Ibid.*, surtout p. 224-228 ; J. LE GOFF Jacques, « Au Moyen Âge », *op. cit.*, p. 417-433 ; LE GOFF Jacques, « Le temps du travail dans la « crise » du XIV^e siècle : du temps médiéval au temps moderne », *Le Moyen Âge*, LXIX, 1963, p. 597-613 ; GLENNIE Paul, THRIFT Nigel, *Shaping the Day. A History of Timekeeping in England and Wales, 1300-1800*, Oxford, Oxford University Press, 2009, p. 408-409.

¹⁹ Nous reprenons le concept d'« environnement temporel » tel qu'il est pensé par Paul Glennie et Nigel Thrift : P. GLENNIE, N. THRIFT, *Shaping the Day*, *op. cit.*, notamment p. 175 et celui de « possible » à Fernand Braudel, qui l'entend comme ce qui « peut s'atteindre » : BRAUDEL Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle*, Tome 1 : *Les structures du quotidien. Le Possible et l'impossible*, Paris, Armand Colin, 1979, notamment p. 9-12.

²⁰ BERNASCONI Gianenrico, THÜRIGEN Susanne (éd.), *Material histories of time: objects and practices, 14th-18th centuries*, Berlin, De Gruyter, 2020.

utilisant les données obtenues et aux manières de les représenter²¹. Ainsi, en passant de l'histoire des représentations à l'histoire des pratiques sociales, et comme Paul Glennie et Nigel Thrift, nous considérons le temps mesuré comme étant intégré à un ensemble de pratiques, qui recouvrent des actions individuelles ou collectives, des manières de faire, des gestes²². L'intérêt pour les pratiques s'est développé au cours des dernières décennies dans plusieurs disciplines, dont l'histoire, et particulièrement celle des sciences et des techniques. Au centre de ces travaux se trouvent les dispositifs matériels, qui doivent être pris en compte pour réellement s'ancrer dans l'étude des pratiques et pas uniquement celle des perceptions. Ainsi, c'est en étudiant le dispositif d'une montre de poche qu'on peut comprendre quels usages en étaient faits, c'est dans la matérialité d'une montre de voyage que l'on peut s'atteler à une science de la pratique, à une praxéologie nécessairement riviée au monde concret.

Des travaux publiés en Allemagne autour du concept d'*Historische Praxeologie* ont en effet montré que les gestes et les usages d'un artefact sont intrinsèquement liés à sa matérialité²³. L'étude des objets, considérés comme « le reste d'une pratique », permet alors de proposer une histoire des pratiques sociales et culturelles²⁴. En effet, en analysant les artefacts, il est possible de comprendre les gestes utilisés pour s'en servir et par là même, comment les usages ont façonné les objets afin qu'ils s'adaptent au mieux aux besoins de leurs possesseurs. En somme, dans une approche latourienne, les pratiques modifient la compréhension et l'utilisation du temps mesuré pour l'usager et l'usagère, mais transforment aussi l'objet, métamorphosent la manière avec laquelle ses « réponses » (l'heure qu'il est, le temps écoulé, le retard à prévoir) sont intégrées au quotidien de son utilisateur ou de son utilisatrice. La pratique de l'objet transforme donc à la fois usager et objet, dans une interrelation indissociable²⁵. En effet, ces objets ne sont pas passifs : comme le rappelle Norbert Elias, les instruments de mesure du temps, tels les montres ou les horloges, émettent « des messages en réponse à des interrogations humaines »²⁶. Il y a ainsi un dialogue entre les garde-temps et celles et ceux qui s'en servent. C'est pourquoi l'analyse seule des instruments de mesure ne suffit

²¹ CHAMBON Grégory, MARTI Lionel, « L'homme et la mesure. Nouvelles approches en sciences humaines et sociales des pratiques et représentations des poids et mesures », *Histoire & mesure*, 35-1, 2020, p. 3-14, p. 8.

²² P. GLENNIE, N. THRIFT, *Shaping the Day*, *op. cit.* Sur la définition des pratiques, voir : CERTEAU Michel de, *L'invention du quotidien*, Tome 1 : *Arts de faire*, Paris, Gallimard, 2020 [1980] ; FREGA Roberto, « Qu'est-ce qu'une pratique ? », dans CHATEAURAYNAUD Francis, COHEN Yves (dir.), *Histoires pragmatiques*, Paris, EHESS, 2016, p. 321-347 ; BERNASCONI Gianenrico, « Pour une archéologie des pratiques. Mesure du temps, corps et prestation (XVIII^e-XX^e siècle) », *Socio-anthropologie*, 40, 2019, p. 247-262, p. 248-251.

²³ FRIEST Dagmar (dir.), *Diskurse-Körper-Artefakte: historische Praxeologie in der Frühneuzeitforschung*, Bielefeld, Transcript, 2015 ; HAASIS Lucas, RIESKE Constantin (éd.), *Historische Praxeologie. Dimensionen vergangenen Handelns*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2015.

²⁴ G. BERNASCONI, « Pour une archéologie des pratiques », *op. cit.*, p. 248-251.

²⁵ À ce sujet, voir notamment : LATOUR Bruno, *Changer de société, refaire de la sociologie*, Paris, La Découverte, 2006 ; AKRICH Madeleine, CALON Michel, LATOUR Bruno, *Sociologie de la traduction : textes fondateurs*, Paris, Les Presses, 2006.

²⁶ ELIAS Norbert, *Du temps*, Paris, Pluriel, 2014 [1984], p. 19.

pas à en étudier l'usage, ni la culture de ce temps mécanique qui s'impose au cours d'un long XVIII^e siècle : pour comprendre comment celle-ci se développe, il faut croiser l'étude de la matérialité avec celle des pratiques et interroger la manière dont elles s'influencent mutuellement. Une telle démarche permet d'étudier la notion de « time awareess », un concept complexe, qui recoupe à la fois la mesure du temps au quotidien, l'utilisation de ce temps et la conscience ou la réalisation de celui-ci dans l'esprit de celles et ceux qu'on pourrait nommer les « usagers et usagères du temps »²⁷.

La conception du temps et son intériorisation ont commencé à apparaître dans les travaux de Stuart Sherman, menés à partir des indications temporelles mentionnées dans des journaux intimes anglais²⁸. Elles ont également été appréhendées sous couvert de la discipline dans le cadre du travail, essentiellement industriel²⁹. À partir de l'étude d'« *embodied practices* », de pratiques incorporées spécifiques à des communautés et des réseaux particuliers, Paul Glennie et Nigel Thrift ont largement montré que les utilisations quotidiennes du temps, et par là même la conscience du temps, se développent avant la première industrialisation³⁰. Ces conclusions ont depuis largement été confirmées. Les travaux de Gerrit Verhoeven pointent par exemple cette conscience du temps dans des corpus d'archives judiciaires³¹. Elles ont aussi été élargies par d'autres recherches, comme celles de Mark Hailwood, qui a mis en évidence l'intériorisation du temps dans les campagnes anglaises aux XVI^e et XVII^e siècles, soulignant qu'elle n'est donc pas uniquement liée à la plus large diffusion des instruments de mesure mécanique du temps que l'on constate au XVIII^e siècle³². Pour compléter ces travaux, qui montrent l'émergence d'une nouvelle conscience du temps dans le cas du travail et de la justice, nous allons nous intéresser à un domaine où le rapport au temps n'a encore été qu'effleuré pour le XVIII^e siècle : celui des mobilités terrestres par le prisme, en l'occurrence, des services postaux.

L'étude des mobilités s'est récemment imposée au sein des sciences humaines et sociales pour renouveler l'histoire des transports³³. Cette dernière apparaît dans les années 1970 dans le monde

²⁷ VERHOEVEN Gerrit, « Time Technologies. Londoners and Their Timepieces (1775-1825) », dans G. BERNASCONI, S. THÜRIGEN, *Material histories of time*, *op. cit.*, p. 103-115, p. 104.

²⁸ SHERMAN Stuart, *Telling Time. Clocks Diaries and English Diurnal from 1660-1785*, Chicago/Londres, The University of Chicago Press, 1996.

²⁹ Notamment dans : E. P. THOMPSON, « Time, Work-Discipline and Industrial Capitalism », *op. cit.*, p. 56-97. Pour l'exemple plus spécifique du travail dans une banque, voir : MURPHY Anne L., « Clock-Watching: Work and Working Time at the Late Eighteenth-Century Bank of England », *Past & Present*, 236-1, 2017, p. 99-132.

³⁰ P. GLENNIE, N. THRIFT, *Shaping the Day*, *op. cit.*

³¹ G. VERHOEVEN, « Time Technologies », *op. cit.*, p. 103-115.

³² HAILWOOD Mark, « Time and Work in Rural England, 1500-1700 », *Past and Present*, 248, 2020, p. 87-121.

³³ NORTON Peter, MOM Gijs, MILLWARD Liz, FLONNEAU Mathieu (éd.), *Mobility in history. Reviews and Reflections*, T²M Yearbook 2012, Neuchâtel, Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, 2011 ; TISSOT Laurent, « Du caractère mobile du concept de mobilité », *Traverse*, 3, 2020, p. 32-45.

académique et s'inscrit à la confluence de plusieurs champs historiographiques, particulièrement de l'histoire des techniques et de l'histoire économique, accordant alors principalement son attention aux chemins de fer³⁴. Parmi les nombreuses études menées dans ce cadre se dégagent aussi des histoires des routes, de l'organisation administrative des Ponts et Chaussées et du rôle des ingénieurs ou encore du financement des infrastructures³⁵. Si ces travaux sont essentiels pour comprendre l'histoire des systèmes routiers, ils laissent des points aveugles que la nouvelle histoire des mobilités, dans la lignée de laquelle nous voulons inscrire notre recherche, souhaite combler, notamment en recourant à des études et des objets plus larges et interdisciplinaires, incluant par exemple les mobilités collectives et individuelles, tous les modes de transports, à toutes les échelles³⁶. Elle s'intéresse également aux aspects culturels et à la dimension sociale des mobilités, aux pratiques ou encore aux controverses et aux conflits d'usage. Ce faisant, elle s'ouvre à de nouvelles perspectives, comme l'histoire des migrations, du tourisme ou encore des communications. Bien qu'une majorité de travaux portent sur l'histoire contemporaine, l'histoire des mobilités s'ancre également dans l'époque moderne grâce aux travaux de Daniel Roche. Dans son ouvrage majeur *Humeurs vagabondes*, il étudie les mobilités multiformes qui animent l'Europe moderne³⁷. Tout en prenant en compte la dimension technique et matérielle, il axe son propos sur la dimension sociale et culturelle de ces déplacements au sens large et sur les pratiques qui les accompagnent. L'étude des mobilités ainsi appréhendée permet d'inclure la problématique du temps de ces trajets. En abordant l'histoire des mobilités par le prisme de l'histoire culturelle, il s'agit de recréer ou d'explorer cette tapisserie à multiples fils du voyage³⁸ : pour reconstituer

³⁴ FLONNEAU Mathieu, GUIGUENO Vincent, « De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Mise en perspective d'un champ », dans FLONNEAU Mathieu, GUIGUENO Vincent (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, PUR, 2009, p. 11-21, p. 14-15.

³⁵ Voir par exemple : CAVAILLÈS Henri, *La route française, son histoire, sa fonction*, Paris, Colin, 1946 ; BRUNOT André, COQUAND Roger, *Le corps des Ponts et Chaussées*, Paris, CNRS, 1982 ; PETOT Jean, *Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées (1599-1815)*, Paris, M. Rivière et Cie, 1958 ; GUILLERME André, *Corps à corps sur la route. Les routes, les chemins et l'organisation des services au XIX^e siècle*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 1984 ; G. ARBELLOT, B. LEPETIT, *Atlas de la Révolution française*, op. cit. ; J.-M. GOGER, *La Politique routière*, op. cit. ; PICON Antoine, *L'invention de l'ingénieur moderne : l'École des Ponts et chaussées, 1747-1851*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 1992.

³⁶ HANNAM Kevin, SELLER Mimi, URRY John, « Mobilities, Immobilities and Moorings », *Mobilities*, 1-1, 2006, p. 1-22 ; M. FLONNEAU, V. GUIGUENO, « De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? », op. cit. ; MOM Gijs, DIVALL Colin, LYTH Peter, « Towards a paradigm shift? A decade of transport and mobility history », dans MOM Gijs, PIRIE Gordon, TISSOT Laurent (éd.), *Mobility in History. The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility*, Neuchâtel, Alphil, 2009, p. 13-40 ; MERKI Christoph Maria, SCHIEDT Hans-Ulrich, TISSOT Laurent, « Histoire des transports », dans SCHIEDT Hans-Ulrich, TISSOT Laurent, MERKI Christoph Maria, SCHWINGES Rainer C. (dir.), *Verkehrsgeschichte/Histoire des transports*, Société suisse d'histoire économique et sociale, 25-25, Zurich, Chronos, 2010, p. 17-21 ; L. TISSOT, « Du caractère mobile du concept de mobilité », op. cit.

³⁷ D. ROCHE, *Humeurs vagabondes*, op. cit.

³⁸ Le voyage en tant qu'objet d'étude, en particulier sa place dans les sociétés européennes, a été au cœur de plusieurs travaux, qui dessinent un panorama dans lequel s'insère une partie notre étude. Voir notamment : BERTRAND Gilles (dir.), *La culture du voyage : pratiques et discours de la Renaissance à l'aube du XX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 2004 ; VENAYRE Sylvain, *Panorama du voyage (1780-1920) : mots, figures, pratiques*, Paris, Les Belles lettres, 2012 ; BERTRAND Gilles, « La place du voyage dans les sociétés européennes (XVI^e-XVIII^e siècle) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 121-3, 2014, p. 7-26.

l'épaisseur du trajet et de la route, la longueur des déplacements et le temps passé dans les carrosses constituent un angle d'attaque indispensable. Autrement dit, la matérialité des déplacements ne s'éprouve pas que dans les moyens de transport, mais aussi dans le temps passé sur les routes³⁹.

En rétrécissant la focale, en passant de cette histoire large de la mobilité incluant histoire des techniques et histoire culturelle, histoire sociale et histoire des transports, se trouve aussi, parmi les nouvelles thématiques abordées par l'histoire de la mobilité, l'histoire postale. Cette dernière est entrée dans le champ universitaire au cours des deux dernières décennies, en particulier sous l'égide du Comité pour l'histoire de La Poste⁴⁰. S'il ne s'agit pas de l'angle le plus souvent choisi pour aborder les mobilités, le croisement des deux champs, qui questionne aussi l'histoire des circulations et des communications (dans laquelle les services postaux ont une part plus qu'importante), a engendré des travaux novateurs sur ces questions de temps et de transport. L'ouvrage de Patrick Marchand offre un panorama très complet de la complexité et du fonctionnement des transports publics en France dans un long XVIII^e siècle, en s'intéressant à une figure essentielle de ces services : les maîtres de poste⁴¹. Si ces acteurs sont fondamentaux pour comprendre le fonctionnement de ce système d'acheminement, d'autres perspectives ont été choisies, notamment dans les travaux de géographie historique de Nicolas Verdier, qui aborde les questions postales au prisme de l'aménagement du territoire, analysant la structuration de celui-ci à partir du réseau postal⁴².

Dans une publication récente, il étudie également, avec une démarche très novatrice, la notion de distance au XVIII^e siècle, et donc de mise en rapport de l'espace avec le temps, dans un contexte de diffusion de la mesure mécanique du temps. Nicolas Verdier a ainsi montré, à travers l'exemple de l'*Itinéraire des routes les plus fréquentées* de Louis Dutens, comment l'utilisation d'un instrument de mesure de la distance, à savoir un odomètre, associé à un dispositif de mesure du temps, une

³⁹ Dans cette perspective, il nous faut signaler deux travaux particulièrement intéressants : celui de Grégoire Besson sur le rythme du voyage et la perception de celui-ci par les personnes qui se déplacent (BESSON Grégoire, *Le temps du voyage : rythmes et perceptions du temps dans les pratiques du voyage en Europe entre Lumières et romantisme (1750-1850)*, thèse de doctorat, Université Grenoble Alpes (ComUE), 2019) et celui de Robin Kellermann, qui étudie, dans le cadre des déplacements en train, la question de l'attente (KELLERMANN Robin, *Im Zwischenraum der Beschleunigten Moderne. Eine Bau- und Kulturgeschichte des Wartens auf Eisenbahnen, 1830-1935*, Bielefeld, Verlag, 2021).

⁴⁰ RICHEZ Sébastien, « « Bougez avec la poste » : regard historique sur les mobilités postales », dans M. FLONNEAU, V. GUIGUENO, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, op. cit., p. 265-275.

⁴¹ P. MARCHAND, *Le maître de poste et le messenger*, op. cit. Pour une étude des systèmes de communication à l'échelle de l'Europe, qui croise forcément celle des services postaux, voir aussi : LIVET Georges, *Histoire des routes et des transports en Europe. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2003.

⁴² Voir par exemple : VERDIER Nicolas, « Poste et territoires : évolution de la pensée du territoire chez les administrateurs de la Poste au XIX^e siècle », dans LE ROUX Muriel (dir.), *Histoire de la Poste : de l'administration à l'entreprise*, Paris, Éd. Rue d'Ulm, 2002, p. 61-86 ; VERDIER Nicolas, « Penser le réseau au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle : le cas de la Poste », dans BLETON-RUGET Annie, COMMERÇON Nicole, VANIER Martin, *Réseaux en question : utopies, pratiques et prospective*, Mâcon, Institut de Recherche Val de Saône Mâconnais, 2005, p. 129-138 ; VERDIER Nicolas, « Le réseau technique est-il un impensé au XVIII^e siècle : le cas de la poste aux chevaux », *Flux*, 68-2, 2007, p. 7-21.

montre, peut changer la relation entre la distance et l'espace⁴³. En effet, pour réaliser son guide routier, publié pour la première fois en 1775 et réédité une dizaine de fois jusqu'en 1793, et qui se veut un outil utile aux besoins des voyageurs et des voyageuses « pour avancer commodément en [leur] route »⁴⁴, Dutens adopte une méthode nouvelle afin de pouvoir indiquer à ses lecteurs et à ses lectrices « les villes principales de l'Europe, où l'on a marqué, en heures & en minutes, le tems employé à aller d'une Poste à l'autre », comme le précise la fin du titre de son ouvrage. Il estime en effet qu'« il est plus nécessaire, en partant le matin, de savoir combien d'heures il faut pour arriver à tel gîte, que d'être informé de la longueur du chemin », puisque « les mêmes distances ne se parcourent pas dans un temps égal en tout temps & en tout pays »⁴⁵. Dutens rapporte ses mesures dans des tableaux, dans lesquels il croise, pour chaque tronçon d'un itinéraire, le nombre de postes, la distance qu'il a mesurée en *miles* anglais et le temps mis pour la parcourir. Grâce à ces mesures, il peut ainsi indiquer les temps de trajet à la minute près, sans toutefois tenir compte des haltes techniques⁴⁶. L'odomètre n'est pas un outil nouveau au XVIII^e siècle : la même année que Dutens, Johann Georg Sulzer, professeur de mathématiques, en utilise un lors de son voyage entre Berlin et Nice, témoignant d'un intérêt grandissant pour la mesure des distances entre les villes⁴⁷. La particularité de la démarche de Dutens est cependant d'associer une montre à l'odomètre. Avec lui s'opère un changement de paradigme dans le cadre des voyages : le temps prime désormais sur l'espace. L'important n'est plus tant le chemin parcouru que le temps mis à le parcourir. Si des mesures anciennes des terres labourables se fondent depuis longtemps sur le labour accompli en un jour – on évaluait ainsi en journal les superficies dans le Cantal ou dans l'Ardèche⁴⁸ –, et donc sur une mesure de l'espace en fonction du temps, les distances franchies lors des déplacements, qui s'effectuent pour beaucoup par les routes du poste, sont, jusqu'au XVIII^e siècle, évaluées en « poste », un référentiel spatial désignant la distance entre deux relais⁴⁹. Un changement s'effectue

⁴³ VERDIER Nicolas, « La montre et l'odomètre. À propos de l'*Itinéraire des routes les plus fréquentées* de Louis Dutens (1775) », dans G. BERNASCONI, S. THÜRIGEN, *Material histories of time*, *op. cit.*, p. 117-128. Pour un rapide portrait de Dutens, voir : BLOND Stéphane, « N'oubliez pas le guide ! L'*Itinéraire d'une partie de l'Europe* de Louis Dutens », dans BEAUREPAIRE Pierre-Yves, POURCHASSE Pierrick (dir.), *Les Circulations internationales en Europe, années 1680-années 1780*, Rennes, PUR, 2010, p. 259-278.

⁴⁴ DUTENS Louis, *Itinéraire des routes les plus fréquentées, ou Journal d'un voyage aux villes principales de l'Europe (...)*, Paris, Chez Pissot, 1775, p. III. À ce sujet, voir : S. BLOND, « N'oubliez pas le guide », *op. cit.*, p. 263-265.

⁴⁵ L. DUTENS, *Itinéraire des routes les plus fréquentées*, p. IV.

⁴⁶ S. BLOND, « N'oubliez pas le guide », *op. cit.*, p. 264.

⁴⁷ N. VERDIER, « La montre et l'odomètre », *op. cit.*, p. 121-124 ; STUDENY Christophe, *L'invention de la vitesse. France, XVIII^e-XX^e siècles*, Paris, Gallimard, 1995, p. 76.

⁴⁸ Sur les mesures utilisées dans le Massif Central, voir les différentes contributions dans : CHARBONNIER Pierre (dir.), *Les anciennes mesures locales du Massif Central d'après les tables de conversion*, Clermont-Ferrand, Institut d'études du Massif Central/Université Blaise Pascal, 1990.

⁴⁹ Ce qui induisait une confusion entre la distance dans l'espace et le temps mis à la parcourir. Une poste correspond ainsi « à une heure de chemin », mais peut aussi être « de deux petites lieues, ou d'une bonne & grande lieue & demie », comme l'indique Antoine Furetière dans la définition du terme « poste » : FURETIÈRE Antoine, *Dictionnaire universel, contenant généralement tous les mots françois tant vieux que modernes (...)*, Tome Premier, La Haye, A. et R. Leers, 1690. À ce

au cours d'un long XVIII^e siècle : les déplacements sont désormais mesurés en heures, donc selon un référentiel temporel mécanique⁵⁰. Ce passage entre la notion de distance à parcourir et celle de temps qu'on met à le faire semble montrer la transition plus générale, dans les modes de représentations sociales ou les conceptions du monde, entre un monde traditionnel de la distance que l'on peut jauger, évaluer, expérimenter dans son corps et un monde plus conceptuel, celui de données détachées des mesures anthropométriques, de l'instauration du système métrique, du temps mesuré mécaniquement comme unité de référence⁵¹.

Le fait que la mesure du temps joue un rôle primordial et s'impose de plus en plus comme un outil pour évaluer les distances invite également à interroger le rapport espace-temps vécu, le rythme des déplacements, la vitesse, thème dorénavant intégré à l'histoire des mobilités⁵². L'accélération ne se limite ainsi plus à des approches sociologiques, dont celle, fondatrice et sur laquelle nous reviendrons, de Hartmut Rosa, mais est devenue un objet d'étude historique, dans le sillage du travail novateur de Christophe Studeny⁵³. Il reste toutefois à l'aborder dans le cadre particulier des services postaux, qui constituent l'essentiel des transports publics de personnes, de lettres et de petits paquets au cours d'un long XVIII^e siècle.

Les indices d'une nouvelle conception du temps

L'activité de l'administration postale, sensible à cet enjeu de vitesse, est en effet marquée, au cours du XVIII^e siècle et du début du XIX^e siècle, par de multiples tentatives d'organisation de ses services. L'organisation, qui consiste à planifier, à structurer, à coordonner des personnes, des activités collectives, des services afin d'atteindre un but précis, a en l'occurrence pour objectif non seulement de faire face à l'accroissement des circulations, aussi bien de personnes que de dépêches, mais aussi d'atteindre cette finalité de vitesse. C'est cet effort que nous nous proposons de décortiquer. Un nouvel instrument s'impose dans cette perspective : le temps. En effet, le temps mesuré

sujet, voir : BRETAGNOLLE Anne, VERDIER Nicolas, « La mesure postale. Reflet des évolutions dans le rapport au temps et à la distance au siècle des Lumières », *Cahiers de métrologie*, 22-23, 2006, p. 63-74 ; N. VERDIER, « La montre et l'odomètre », *op. cit.*, p. 118-120.

⁵⁰ STUDENY Christophe, « L'éveil de la vitesse : la France au galop de la malle-poste », dans ROCHE Daniel (dir.), *Voitures, chevaux et attelages du XVI^e au XIX^e siècle*, Paris, Association pour l'académie d'art équestre de Versailles, 2000, p. 247-264, p. 263.

⁵¹ GARNIER Bernard, « La mesure et son histoire », dans P. CHARBONNIER, *Les anciennes mesures locales du Massif Central*, *op. cit.*, p. 3-8, p. 3-4. Sur les mesures anthropométriques, voir : KULA Witold, *Les mesures et les hommes*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 1984 [1970], p. 33-37. Sur l'adoption de la longueur du méridien comme base du nouveau système de mesure en 1791 et le mètre étalon en 1799, voir : *Ibid.*, p. 211-220 ; ALDER Ken, *Mesurer le monde. 1792-1799 : l'incroyable histoire de l'invention du mètre*, Paris, Flammarion, 2005 [2002], p. 282-283.

⁵² M. FLONNEAU, V. GUIGUENO, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, *op. cit.*, notamment la deuxième partie.

⁵³ C. STUDENY, *L'invention de la vitesse*, *op. cit.* ; ROSA Hartmut, *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010 [2005].

mécaniquement s'érige en outil permettant cette accélération à travers la coordination temporelle. Celle-ci repose sur une synchronie entre plusieurs individus, établie par le biais de dispositifs matériels grâce auxquels il est possible de partager un temps commun. Ces dispositifs comprennent des supports de communication, qui ont une valeur informative, comme des calendriers, mais aussi une fonction de contrainte, tels les horaires, et des objets techniques comme les horloges et les montres. La coordination temporelle est une condition de la participation à la vie sociale et en cela, elle est un outil organisationnel⁵⁴. Dans le cadre des mobilités, l'un des domaines où elle est utilisée, elle s'impose aussi comme une condition de l'accélération. La sociologie a montré que la coordination peut soit résulter d'une action intentionnelle, soit découler d'institutions, qui imposent des comportements aux acteurs concernés⁵⁵. En l'occurrence, la coordination temporelle, décidée par l'administration postale, intègre aussi bien les acheminements en eux-mêmes que les différentes étapes qui les structurent, comme la levée des boîtes aux lettres, la réception ou le tri des dépêches. Cette nouvelle manière de concevoir le temps du transport rythme par conséquent les déplacements des personnes, les départs, les arrivées et les arrêts, et surtout les correspondances. En d'autres termes, cette coordination permet d'éviter toute perte de temps en tenant ensemble acteurs et usagers. Elle est mise en place par le biais d'horaires, accessibles à toutes et à tous par différents canaux, et qui s'appuient sur des référentiels temporels plus ou moins précis, allant du jour à l'heure, et parfois même à la minute. Le temps devient alors une donnée objective indispensable au bon fonctionnement des mobilités et, en tant que tel, il doit pouvoir être partagé par les différents acteurs, aussi bien celles et ceux qui les organisent et les rendent concrètement possibles que celles et ceux qui les utilisent. Le temps n'est donc plus seulement une durée ; il devient, au cours d'un long XVIII^e siècle, un horaire. La coordination temporelle ne peut toutefois être efficiente que si ces échéances horaires préalablement établies sont respectées : afin d'atteindre cet objectif de rapidité, d'accélération, il faut que toutes les personnes concernées soient à l'heure. Les horaires rendent ainsi nécessaires l'intégration d'une nouvelle pratique sociale et sa délimitation dans un cadre de plus en plus strict : la ponctualité.

Nous pouvons ainsi formuler l'hypothèse suivante, qui sera étudiée et nuancée au cours de ce travail : les mobilités terrestres dans un long XVIII^e siècle sont marquées par une multiplication des échéances temporelles et par une inquiétude croissante à l'égard du retard, compris comme le dépassement d'une norme fixée selon un référentiel horaire. L'horaire, en tant que dispositif technique, devient ainsi un instrument d'organisation, une norme pour régler les mobilités. Le

⁵⁴ ZERUBAVEL Eviatar, « Timetables and Scheduling: On the Social Organization of Time », *Sociological Inquiry*, 46-2, 2007, p. 87-94, p. 88.

⁵⁵ DURAN Patrice, LAZEGA Emmanuel, « Introduction. Action collective : pour une combinatoire des mécanismes de coordination », *L'Année sociologique*, 65-2, 2015, p. 291-304.

retard, à l'inverse, met à mal le système organisationnel pensé par l'administration postale. Il n'est plus seulement subjectif par rapport à une attente des utilisateurs et des utilisatrices, il est aussi objectif en fonction d'une échéance temporelle donnée, ce qui témoigne de la diffusion et de l'utilisation du temps mesuré mécaniquement. Cette peur du retard révèle une intériorisation du temps, tant individuelle qu'institutionnelle, et plus largement une évolution de la conscience du temps. Les mobilités sont donc l'un des domaines où l'on voit émerger une nouvelle conception du temps : le temps n'est plus seulement un enregistrement social du rythme quotidien, il n'est plus simplement une durée, mais il devient un temps mesuré.

Pour discuter cette hypothèse, il faut s'intéresser à trois questions principales. Tout d'abord, nous pouvons questionner le lien entre la recherche de vitesse dans un long XVIII^e siècle et un souci croissant de ponctualité qui transparaît dans les sources postales. L'accélération des transports, en plus et en complément d'efforts infrastructurels, passe en effet par une coordination des différents acteurs pour ne pas ralentir le mouvement, pour ne pas perdre de temps lors des nombreux arrêts, impliquant que ces échéances soient strictement respectées à tous les niveaux : les voyageurs et les voyageuses empruntant les voitures postales doivent être à l'heure pour le départ du véhicule, les personnes envoyant du courrier ou des paquets doivent les remettre à temps, les postillons et les courriers ne doivent pas perdre une minute pendant leur course. Et pour permettre une coordination toujours plus fine, une accélération toujours plus grande – à l'échelle bien sûr des possibilités offertes par la traction hippomobile –, ces horaires semblent être de plus en plus précis. Il faut néanmoins s'interroger sur ce qu'est la précision dans un long XVIII^e siècle et ne pas sombrer dans la chimère d'une histoire linéaire d'un progrès constant des horaires, même si l'on note indéniablement une évolution dans les référentiels horaires utilisés, du jour à l'heure, jusqu'à la minute. Une constatation similaire découle de l'observation des plaintes à propos des retards, prouvant qu'une unité aussi fine que la minute est réellement employée à partir de la deuxième moitié du XVIII^e siècle, particulièrement à partir des années 1780. L'étude des horaires, de la ponctualité et de son pendant, le retard, est ainsi une des manières d'examiner l'exactitude, mais aussi de prouver que si les instruments de mesure du temps se diffusent, ils sont bels et bien utilisés dans une activité aussi quotidienne – du moins pour une partie de la population – que l'envoi d'une lettre ou un déplacement, puisque le temps mesuré devient indispensable pour régler de telles mobilités.

Ensuite, il convient d'interroger le système dans sa globalité : comment est-ce que l'État et l'un des rouages de son pouvoir, l'administration postale, principale actrice des mobilités, intègrent cette volonté de célérité dans leurs actions ? L'étude de l'accélération des transports invite alors à interroger une nouvelle forme d'organisation qui, d'une part, s'inscrit dans l'émergence d'une

administration en tant que service public et qui, d'autre part, caractérise plus largement la mise en place de l'État moderne. Celui-ci actionne, pour répondre à des impératifs politiques, économiques et militaires en matière d'amélioration et d'accélération des circulations, différents leviers : l'aménagement de l'espace et la conception d'un réseau d'infrastructures routières hiérarchisé, la meilleure connaissance du territoire ou encore la mise en place de services postaux dans tout le pays. L'attention portée par le pouvoir à la vitesse et à la circulation des lettres, qui se traduit par les efforts organisationnels dans tout le pays de l'une de ses composantes, l'administration postale, semble donc aussi témoigner d'une structure étatique de plus en plus centralisée. Pourtant, dans cette quête de la vitesse, les sources montrent une grande autonomie de l'administration centrale, qui est au cœur de ce système organisationnel : l'État, ayant peut-être des difficultés plus urgentes à traiter dans une période marquée par de nombreux troubles, laisserait donc une grande liberté aux personnes en charge de ces missions, qui deviennent, au fil de la période étudiée, des missions de service public. Afin d'interroger la genèse de ce système organisationnel, la mise en place de ce service public, et de comprendre la place de l'État dans ce processus, il nous faut alors privilégier une histoire par le bas et nous intéresser aux pratiques des acteurs de l'administration postale, au plus près des dispositifs, là où se construisent les solutions concrètes pour répondre à cette recherche de célérité⁵⁶.

Enfin, tout en évitant les biais d'un déterminisme technique, nous reconnaissons que cette recherche de vitesse ne pourrait se comprendre sans la diffusion sociale du temps mesuré mécaniquement, qui rend possible l'instauration d'une coordination temporelle réglant désormais les mobilités, signe d'une pratique concrète de mesure du temps. Avec quoi et comment est-il mesuré aussi bien par l'administration postale et ses agents que par les utilisateurs et les utilisatrices des services ? L'accélération, les horaires, la peur du retard ne peuvent se départir d'une étude des instruments utilisés pour établir ces échéances, pour quantifier leur dépassement. Il convient également d'interroger l'influence de ces pratiques sur la création technique : comment les objets intègrent-ils ces nouveaux gestes et impératifs ? En s'intéressant aux utilisations concrètes du temps mesuré mécaniquement, une autre interrogation s'impose : comment, en pratique, se fait cette coordination temporelle qui accompagne l'accélération alors que l'heure n'est pas unifiée à l'échelle nationale ? Comment sont utilisés les horaires en dépit d'un décalage de plusieurs minutes entre les villes ? Si cette différence prend une importance croissante à mesure que les transports accélèrent et que les horaires se précisent, nous pouvons cependant supposer qu'à l'échelle d'un trajet de

⁵⁶ Cette interrogation par le bas, par les pratiques n'est pas nouvelle pour analyser l'action publique : LABORIER Pascale, LASCOUTES Pierre, « L'action publique comprise comme gouvernementalisation de l'État », dans LABORIER Pascale, AUDREN Frédéric, NAPOLI Paolo, VOGEL Jakob (dir.), *Les sciences caméras. Activités pratiques et histoire des dispositifs publics*, Paris, PUF, 2011, p. 81-101.

plusieurs jours, elle n'a que peu de conséquences, mais surtout, que les voyageurs et les voyageuses acquièrent des savoir-faire pour parer à ces difficultés. Il ne s'agit donc pas de se préoccuper de leur perception du temps du voyage, de l'accélération – aspect néanmoins crucial, qui a notamment été étudié par Grégoire Besson –, mais plutôt de la manière dont ces contraintes temporelles sont en pratique incorporées par les personnes qui se déplacent et qui envoient des lettres et des objets et aux moyens techniques utilisés à cette fin⁵⁷.

Afin de saisir au mieux les indices de cette nouvelle conception du temps dans le cadre des mobilités, notre propos s'enracinera dans un long XVIII^e siècle, du début de celui-ci jusqu'aux années 1830 qui, avec le développement du chemin de fer et du télégraphe électrique, ainsi que la rapidité et l'instantanéité qui les accompagnent, délimitent un cadre différent pour penser les rapports entre le temps et la mobilité. S'il est en partie dicté par les sources, par leur abondance sur certains points et par les vides qu'elles laissent sur d'autres, ce choix se départit toutefois volontairement de la chronologie des inventions techniques, car nous pensons que la réflexion sur la vitesse n'y est pas uniquement liée. Notre travail n'a aucune ambition généalogique : il n'est pas question de traiter de la naissance des mobilités, de la célérité, ni de celle de la mesure mécanique du temps. Toutes ces histoires s'inscrivent dans le temps sans qu'il s'agisse de récits linéaires qui auraient une date de début et de fin arrêtée. Au contraire, les indices dont nous disposons témoignent de transformations, de transitions, ayant chacune leur propre chronologie, de phénomènes se donnant davantage à lire à des moments précis, au gré des archives conservées, des difficultés rencontrées par l'administration postale, mais aussi de l'intensification de certains enjeux, comme la recherche de vitesse. Celle-ci peut par exemple particulièrement être observée sous la période révolutionnaire, où l'urgence des communications se renforce en même temps que se multiplient les lettres, les lois, les ordres et les journaux en circulation, et au tournant du XIX^e siècle. D'autres exigences, nous le verrons, sont antérieures – l'administration postale punit par exemple les retards dès les années 1740. De plus, tous les phénomènes étudiés sont systématiquement marqués par une coexistence des pratiques : la recherche de la vitesse ne va pas sans celle de la lenteur, la précision ne remplace pas son contraire, le temps mesuré mécaniquement ne se substitue pas à des formes plus sensorielles de quantification du temps. Ces disparités chronologiques, qui imposent des allers-retours dans le temps selon les sujets, semblent donc refléter l'immatérialité même de l'objet temps. La période choisie offre cependant un observatoire riche des logiques sous-jacentes à ces phénomènes, qui semblent connaître une intensification à cette époque charnière, où l'on peut trouver les signes d'une intériorisation croissante du temps.

⁵⁷ G. BESSON, *Le temps du voyage*, *op. cit.*

Nous ancrerons notre propos à l'échelle de la France, puisque les efforts organisationnels de l'administration postale, même s'ils sont nécessairement dépendants de la hiérarchisation des voies du réseau d'infrastructures, concernent tout le pays. Le système organisationnel mis en place par l'administration postale permet en effet de coordonner les départs, les correspondances et les arrivées du transport de dépêches et de personnes sur tout le territoire. Des horaires régissent également les déplacements à une échelle plus locale, dans la ville de Paris par exemple, où ils apparaissent dès le XVII^e siècle dans le cadre de services de transport de personnes indépendants de l'administration postale : les carrosses à cinq sols, qui partent toutes les trente minutes⁵⁸. L'administration postale instaure néanmoins aussi en ville, et de plus en plus souvent au XVIII^e siècle, les heures de départ de différents points des messagers, des carrosses, mais aussi de levée des boîtes aux lettres ou d'ouverture de ses bureaux. La nouveauté réside alors dans le fait de coordonner ces horaires avec ceux d'autres villes, d'autres acteurs, ce qui demande une organisation bien plus conséquente qu'au sein d'un seul lieu. Pour essayer de saisir cette tentative de maîtrise du temps au niveau national et de comprendre les logiques à l'œuvre dans une perspective d'histoire totale, il nous faut articuler les différents échelles mobilisées par l'administration postale qui centralise et traite des problèmes venus de tout le pays. Tout en nous concentrant sur les acheminements et les déplacements à grande et moyenne distance, nous nous autoriserons quelques incursions plus locales, souvent intra-urbaines, lorsque les sources s'y prêtent. Ce jeu d'échelles donne à voir des traces supplémentaires de la place accordée au temps mesuré dans les transports. On observe ainsi la définition d'un phénomène d'intériorisation du temps, phénomène pour lequel les sources sont rares ; se pose alors la question d'enrichir notre recherche là où l'on a des exemples, des similitudes ou, à l'inverse, des écarts. Si la construction de notre objet dans le cadre français laisse parfois des lacunes, faire des incursions dans d'autres aires géographiques permet de saisir l'émergence de ces problématiques dans des contextes différents, qui présentent cependant des similitudes. Des dépouillements croisés ont été menés dans les cantons suisses et en Angleterre – les uns directement voisins et liés par ces échanges terrestres, l'autre, inaccessible par la terre, mais avec une institution postale au fonctionnement proche du système français. Ils offrent parfois la possibilité, sinon de combler ces vides, au moins de constater des points communs ou des différences, qui ne sont pas développés ici dans une approche comparatiste, mais qui offrent la possibilité de mieux comprendre les logiques à l'œuvre sur le territoire national. Ces explorations internationales apportent ainsi des éclairages bienvenus sur certains points et s'imposent pour mieux comprendre cette articulation entre le temps et les mobilités en France, d'autant plus que ni

⁵⁸ Au sujet de ces carrosses, pensés par Blaise Pascal, voir notamment : LUNDWALL Éric, *Les Carrosses à cinq sols*, Paris, Science infuse, 2000.

les transports ni les services postaux ne peuvent être conçus comme une solution uniquement nationale. Il s'agit donc, tout en se concentrant sur la France dans son ensemble, de ponctuellement varier les échelles d'observation afin de trouver tous les indices possibles pour écrire cette histoire totale du temps et de sa maîtrise dans le cadre d'un système organisationnel régissant les transports.

Aux sources du temps

L'intériorisation du temps est une donnée difficile à mesurer, comme l'a souligné Marie-Agnès Dequidt, puisqu'il n'existe pas d'outils spécifiques pour l'évaluer⁵⁹. Pour essayer de l'apprécier, il nous faut chercher partout les indices de cette utilisation concrète du temps mesuré. Nous employons la notion d'« indice » dans le sens où elle a été pensée par Carlo Ginzburg : des traces qui « permettent d'appréhender une réalité plus profonde »⁶⁰. La démarche choisie consiste à traquer la notion de temps sur une période limitée de l'histoire des mobilités, et plus particulièrement des services postaux, en utilisant un faisceau de signaux qui sont des éléments constitutifs de l'intériorisation du temps et qui témoignent de ce phénomène silencieux : la ponctualité, l'utilisation du temps mesuré mécaniquement, la volonté d'économiser ce temps sont autant d'usages du temps qui ne sont que rarement explicités par les contemporains et les contemporaines. Ce travail, qui s'attache à croiser des sources éparses et variées, suit une démarche qualitative et non sérielle. Renonçant aux chimères de l'exhaustivité, il s'agit de construire notre objet d'étude au moyen d'archives de natures diverses, d'une multitude de points de vue, tant institutionnels qu'individuels, faisceau indispensable à la perception d'un objet aussi caché, aussi peu pensé par les contemporains et les contemporaines et pourtant si utilisé. Faire cette histoire n'est en effet possible que par la constitution d'un corpus de sources large, qui ne néglige aucune piste et qui permet d'apercevoir dans les efforts organisationnels l'enjeu sous-jacent de la vitesse, dans la mise en place d'une coordination temporelle l'attention portée au temps, dans les plaintes contre le retard l'importance accordée à la ponctualité.

Le vivier le plus important pour constituer notre corpus se trouve du côté de l'administration postale, dont les archives ont été conservées assez systématiquement sous la cote F/90 aux Archives nationales. Ces sources sont donc le point d'entrée de notre travail. Si la collection de documents manuscrits, de pièces comptables et de circulaires imprimées concernant un long

⁵⁹ DEQUIDT Marie-Agnès, « Comment mesurer l'intériorisation du temps ? (Paris, début XIX^e siècle) », *Revue d'histoire du XIX^e siècle*, 45-2, 2012, p. 69-81.

⁶⁰ GINZBURG Carlo, « Signes, traces, pistes. Racines d'un paradigme de l'indice », *Le Débat*, 6-6, 1980, p. 3-44. Pour poursuivre ses réflexions, voir aussi : THOUARD Denis (dir.), *L'interprétation des indices. Enquête sur le paradigme indiciaire avec Carlo Ginzburg*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2007.

XVIII^e siècle nous renseigne utilement sur le fonctionnement de l'administration postale, elle ne comporte que rarement des signes de l'intérêt porté à la question temporelle⁶¹. L'effort organisationnel – qui n'est pas pensé, ou formulé, en tant que tel – transparait en revanche particulièrement dans les délibérations de l'administration postale tout au long de la période, qui se font sous l'égide d'une instance dont le nom varie au gré de ses remaniements, sans toutefois apporter de réelles modifications à ces fonds. Ce sont ainsi les délibérations du Conseil de la Ferme générale des Postes (1738-1777), celles de l'administration de la régie des postes (1777-1790), celles du directoire des Postes (1790-an II), celles de l'Assemblée des postes et messageries (1793-an V), celles des administrateurs de la Ferme des Postes (an VI-an VIII), celles de la régie des postes aux lettres (an VIII-1815) et celles, enfin, du conseil des postes (1815-1879), qui donnent à voir les remaniements des itinéraires, la création et la suppression de bureaux, d'établissements et de dessertes, l'embauche d'agents, l'adaptation aux problèmes rencontrés sur le terrain et plus largement l'extension du réseau⁶². Ces sources témoignent donc de la multiplication des circulations, mais aussi d'un souci constant de contenter le public et d'accélérer les acheminements grâce à l'élaboration d'un système organisationnel qu'un dépouillement systématique a permis de mettre au jour – traduisant cette importance accordée au temps et l'outil qu'il devient à cet effet.

La correspondance de la surintendance générale des postes, conservée pour les années 1741-1744 et 1773-1775, et les mémoires de la ferme générale des postes (1731-1761), accompagnés d'une table des matières, sont quant à eux incontournables pour mesurer tout l'enjeu qui s'articule autour du retard – indice majeur de l'intériorisation du temps dans le cadre des transports – des acheminements, notamment à travers les sanctions appliquées en cas de dépassement horaire, qu'il est parfois possible de mettre en regard avec une législation naissante⁶³. Enfin, les correspondances de l'Administration des postes, classées par département, communiquent de nombreuses informations sur le fonctionnement du système, mais aussi sur les attentes des utilisateurs et des utilisatrices et sur les problèmes rencontrés entre 1790 et 1835⁶⁴.

Ces fonds ont été complétés par des archives plus ponctuelles venant apporter des éclairages supplémentaires sur certains points. Un guide de recherches très complet, publié par Pierre Nougaret et doté d'un outil répertoriant les thèmes abordés dans les sources postales de tout le pays, permet utilement de survoler les fonds des archives départementales, où sont conservées des

⁶¹ AN, F/90/190001 à 19104.

⁶² AN, F/90/20001 à 20202.

⁶³ Respectivement : AN, F/90/20235 à 20237 et F/90/20238 à 20242.

⁶⁴ AN, 19860703/1 à 10.

bribes de cette histoire⁶⁵. Plusieurs entrées, identifiées comme étant en lien avec un souci organisationnel et temporel, y ont été sondées, comme celles sur le retard, sur les contraventions ou encore sur les horloges. C'est par ce biais que les archives départementales du Puy-de-Dôme ont été spécifiquement dépouillées, car elles contiennent, entre autres, quelques documents à propos de la malle d'Auvergne, dont des feuilles de départ des voitures. L'objectif était en effet aussi de réunir un corpus d'horaires qui témoignent directement de l'organisation mise en place, pour étudier d'éventuelles inflexions dans la coordination et l'évolution de leur matérialité dans un long XVIII^e siècle. Cependant, ces sources éphémères s'y prêtent difficilement : à quelques exceptions près, seuls nous sont parvenus ceux qui étaient imprimés dans des guides de voyage, des almanachs ou des journaux, et qui avaient donc davantage vocation à être conservés, même si les informations horaires étaient périmées. La presse, ainsi que la base de données frantext permettent en outre de mener une étude sur les occurrences du retard et de comprendre dans quelles circonstances ces dépassements horaires étaient perçus comme particulièrement préoccupants.

Le Musée de La Poste, à Paris, conserve, quant à lui, des sources manuscrites et imprimées éparses, ainsi que des œuvres iconographiques – qui viennent utilement combler certains silences des sources textuelles ou au contraire rendre vivant cette multitude d'acteurs postaux et de passagers qui se croisent au gré des routes – et des objets qui rendent concret ce passé, à l'image d'une enseigne d'un relais de poste (Annexe 1) ou d'un modèle réduit d'une diligence de 1775 (Annexe 2)⁶⁶. Son pendant londonien est également richement doté de sources textuelles et iconographiques, ainsi que d'objets concernant l'histoire postale anglaise, notamment l'une de ces montres que possédaient les gardes, ainsi qu'un fonds très complet de *time bills*, des formulaires visant à la surveillance des délais d'acheminement et du respect des horaires, montrant très concrètement l'utilisation du temps mesuré mécaniquement⁶⁷.

Afin que ce travail ne se limite pas à l'étude des perceptions, mais qu'il s'ancre dans celle des pratiques, et selon une méthodologie éprouvée en histoire des techniques qui vient compléter le dépouillement des sources textuelles et iconographiques, il est en effet nécessaire de prendre en compte les dispositifs matériels – tels que les montres –, de les utiliser en tant que sources

⁶⁵ NOUGARET Pierre, *Les sources de l'histoire postale (Poste aux chevaux, Poste aux lettres, Messageries et diligences)*, Guide des recherches, Paris, Éditions Musée de la Poste, 1992.

⁶⁶ Enseigne de relais de poste de Marckolsheim, 1780, Musée de La Poste, Paris, inv. 5209/1 ; Diligence de Paris à Lyon, 1775, Modèle réduit à l'échelle 1/10, 1951, Musée de La Poste, Paris, inv. 5962.

⁶⁷ Mail coach guard's timepiece, vers 1820, The Postal Museum, Londres, inv. 2009-0060/14. Des *time bills* sont conservés sous les cotes : POST 10/7 ; POST 10/14 ; POST 10/17 ; POST 10/203 ; POST 10/337 ; POST 10/366 ; POST 10/367.

permettant notamment d'explorer des phénomènes sociaux ou culturels⁶⁸. L'étude des objets, de leur matérialité, apporte ainsi des informations sur les pratiques quotidiennes, individuelles et collectives, les usages, les gestes, que les sources plus classiquement utilisées en histoire peinent à rendre visibles⁶⁹. Il est ainsi indispensable, pour analyser la culture de la mesure mécanique du temps, de prendre en compte les objets qui la rendent possible et sur laquelle elle s'appuie. En croisant les données ainsi obtenues par la matérialité des dispositifs techniques avec les sources textuelles et les sources iconographiques, il est donc possible de mettre en évidence les pratiques concrètes de mesure du temps. Par exemple, si les inventaires après-décès témoignent de la diffusion des montres, ils ne peuvent révéler si elles sont utilisées ou non. Néanmoins, puisque les horaires se multiplient et sont concrètement utilisés – évoluant pour répondre à des soucis de clarté, d'efficacité et de simplification d'utilisation –, cela prouve que les instruments de mesure de temps sont indispensables pour voyager. Et en étudiant ces derniers, on constate qu'ils influencent non seulement la manière dont les personnes s'en servent, mais aussi qu'ils sont modifiés en fonction des pratiques de leur propriétaire et pour répondre à leurs attentes, notamment en termes de distinction sociale. Des renseignements issus de la littérature technique horlogère viennent enfin utilement compléter l'histoire de ces dispositifs. Les archives et les sources textuelles apportent également des informations complémentaires à l'enquête sur la matérialité, puisque les objets y laissent aussi des traces⁷⁰. Pour mettre au jour l'intériorisation du temps, il faut donc croiser l'étude des sources textuelles et iconographiques avec celle des objets.

Enfin, afin de compléter cette histoire d'un nouveau rapport entre le temps et les mobilités, nous nous appuyons ponctuellement sur des archives d'autres institutions, notamment des Ponts-et-Chaussées, à la recherche des traces d'une préoccupation liée à la vitesse dans les travaux publics, qui ne se laissent néanmoins souvent que deviner. Des traités techniques donnent des renseignements sur les méthodes appliquées dans la construction et l'entretien des infrastructures routières. Quelques fonds ministériels ont également été utilisés, par exemple pour étudier les motifs des contraventions infligées aux voitures et évaluer la place qu'y prenait la question de vitesse ou de retard⁷¹. Ces dépouillements occasionnels ont permis, lorsque cela s'y prêtait, de mettre en lumière d'autres acteurs, d'apporter quelques éléments de contexte et de comprendre la constitution

⁶⁸ Voir notamment les travaux de Gianenrico Bernasconi, dont : BERNASCONI Gianenrico, *Objets portatifs au Siècle des lumières*, Paris, CTHS, 2015. Pour un ancrage historiographique et une réflexion sur les apports à la recherche de l'étude des objets en tant que sources, voir aussi : BERNASCONI Gianenrico, « L'objet comme document », *Artefact*, 4, 2016, p. 31-47.

⁶⁹ G. BERNASCONI, « L'objet comme document », *op. cit.*

⁷⁰ *Ibid.*, p. 40.

⁷¹ AN, F/7/9323 à 9327.

du réseau du routier, sans laquelle l'accélération des transports n'aurait pu être possible malgré les efforts organisationnels de l'administration postale.

À travers des sources éparses, diverses, croisant les points de vue institutionnels et individuels, pratiques et concrets, nous tentons donc d'identifier les preuves plus directes et les indices moins évident de ce nouveau cadre temporel pour organiser les mobilités, de cette évolution de la conscience du temps. La méthode de constitution de notre corpus a voulu imiter celle du mécanisme de la montre : chaque rouage a son importance, la plus petite vis est fondamentale, et seul l'agencement de toutes ces pièces donne à lire l'heure. Nos sources, parfois lapidaires, doivent donc permettre, par leur agencement et leur croisement permanent, de répondre à ces interrogations sur le temps.

Plan de la thèse

Ce corpus de sources nous donne la possibilité, dans une première partie, d'étudier la condition *sine qua non* – mais qui s'avère limitée – à une accélération des mobilités terrestres : les infrastructures routières. Afin de comprendre l'intérêt qu'accorde l'État à la vitesse, il faut tout d'abord interroger la place que prend la vitesse au cours d'un long XVIII^e siècle. Si elle n'est pas essentielle pour tous les acheminements et les déplacements, elle est pourtant indispensable aux activités des acteurs politiques, qui sont conscients de l'importance des circulations pour exercer le pouvoir. Dans un contexte de recherche d'économie du temps, les pratiques marchandes reposent également sur des échanges célères, aussi bien de lettres que de biens. Pour répondre à ces attentes, l'État investit la conception et l'entretien des infrastructures routières, sans lesquelles les mobilités ne peuvent être accélérées, mais dont les applications sont limitées à certains axes stratégiques. En complément du développement des routes, des micro-innovations au niveau des véhicules et dans la sélection des chevaux offrent de meilleures conditions de circulation.

Face aux limites de ces développements techniques, l'administration postale prend le relais de ces efforts pour aboutir à la vitesse tant souhaitée, cela sera donc l'objet de notre deuxième partie. Par ses efforts organisationnels, fortement axés autour de la coordination temporelle, elle crée de nouvelles conditions temporelles pour encadrer les mobilités. L'envoi de lettres et de petits paquets, tout comme les déplacements ou le travail au sein des différents organes des services postaux – relais, bureaux de départ et d'arrivée, levée des boîtes aux lettres – sont désormais régis par des horaires. Ceux-ci ne peuvent néanmoins fonctionner que si toutes les personnes concernées, impliquées, ont accès à une même heure. Or, la période est marquée par une diffusion des dispositifs mécaniques de mesure du temps, aussi bien dans les lieux publics que dans l'espace

privé, permettant à ces différents acteurs d'avoir l'heure en toutes circonstances. La mise en place de ces outils d'organisation que sont les horaires, en plus des développements infrastructurels, donne à voir un gain de temps réel, une accélération effective des mobilités. Celle-ci reste cependant conditionnée à certaines aires géographiques, ainsi qu'à des moyens suffisants pour s'offrir ce nouveau luxe qu'est un voyage ou un envoi rapide.

Cette accélération peut toutefois être mise à mal si les horaires ne sont pas strictement respectés : la ponctualité s'impose alors comme un prérequis à la célérité des transports. Il s'agira de montrer, dans un dernier temps, que si le retard n'est bien sûr pas une invention du XVIII^e siècle, il revêt à cette période une signification nouvelle, entre norme sociale, intériorisée, et norme technique, indispensable au bon fonctionnement du système. Les usagers se plaignent par conséquent lorsque les acheminements ne respectent pas les échéances temporelles préalablement établies. Afin d'éviter ces mécontentements et de ne pas entraver la bonne marche des services, l'administration postale place au cœur de ses préoccupations la lutte contre les retards, dont les causes peuvent être multiples, mais qui sont souvent attribuées aux agents effectuant ces transports : les postillons et les courriers. Ceux-ci s'exposent alors à des sanctions, allant de quelques jours de prison à une amende, en passant par des mises à pied. Ces mesures coercitives, qui semblent tout de même limiter le nombre de retards, ainsi que leur gravité, ne suffisent pourtant pas, au cours de ce long XVIII^e siècle, à faire régner la ponctualité. L'attention que portent l'administration postale et les usagers à ces retards montre bien cette conscience aiguë du temps.

PARTIE 1 : PENSER LES INFRASTRUCTURES EN TERMES D'ACCÉLÉRATION : UN POTENTIEL EXPLORÉ PAR L'ÉTAT

Le désir de célérité des mobilités, comme l'a notamment montré Christophe Studeny dans son étude novatrice sur la vitesse, s'ancre dans une chronologie plus longue que celle du chemin de fer, qui représente certes une rupture dans les possibilités d'accélération et dans la démocratisation de la vitesse, mais qui vient traduire mécaniquement une volonté présente depuis longtemps dans la société¹. Bien sûr, rien de linéaire dans cette recherche de rapidité, même si certaines chercheuses et certains chercheurs, tel le géographe Jean Ollivro, comprennent ce processus comme un progrès continu et inéluctable. En effet, il lie l'accélération des mobilités essentiellement au changement technique majeur qu'est l'arrivée du chemin de fer et considère qu'avant cette mutation, une accélération n'est possible qu'en réduisant la distance parcourue, en empruntant des itinéraires plus courts². Son étude sur le temps très long justifie une vision d'accélération de la vitesse qui soit corrélée aux progrès techniques les plus saillants. Cependant, si l'amélioration des systèmes techniques est évidemment un prérequis de l'accélération, l'étude d'une chronologie plus serrée nous permet aussi de constater que, d'une part, les développements techniques ne sont pas les seules conditions nécessaires et, d'autre part, que la vitesse n'est pas recherchée dans toutes les situations ni par tout le monde.

Pour l'État néanmoins, la rapidité constitue un enjeu capital et ce, à plusieurs titres. En effet, la rapidité des transports est essentielle à la diffusion des informations, source de pouvoir, qu'elles concernent des questions politiques, militaires ou économiques. De plus, les échanges, qui assurent la prospérité du commerce et par là même du pays, sont tout aussi vitaux pour la circulation des denrées, des armes ou encore des biens de consommation. De la vitesse des mobilités dépendent donc la prospérité, l'efficacité et le succès du gouvernement, de l'armée, de l'économie et du commerce. Or, le premier acteur impliqué dans l'accélération des mobilités au cours d'un long XVIII^e siècle est bien l'État puisqu'il prend en charge les infrastructures de transport, dont dépendent directement les circulations. En ce sens, il joue un rôle majeur dans l'accélération des déplacements. Les rivières, les canaux et les chemins sont ainsi perçus par les contemporains et les contemporaines comme des objets politiques, qui participent à la construction d'un espace national

¹ STUDENY Christophe, *L'invention de la vitesse. France, XVIII^e-XX^e siècles*, Paris, Gallimard, 1995.

² OLLIVRO Jean, *L'homme à toutes vitesses. De la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, Rennes, PUR, 2000, p. 16.

homogénéisé prospère³. Afin de répondre à des impératifs de circulations rapides et régulières pour des raisons politiques, militaires et économiques, mais aussi au nom du bien public – idée qui émerge au même moment dans les sphère dirigeantes –, une politique structurée se met en place au cours du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle⁴. La construction et l'entretien des infrastructures sont donc pensées comme des actions publiques centrales dans un long XVIII^e siècle⁵. Si la question de l'historicité d'une action publique n'est pas nouvelle et a essentiellement été saisie par des politistes, des sociologues et des historiens et historiennes, elle n'est abordée que depuis récemment dans le cadre de l'époque moderne, avec notamment les travaux majeurs d'Éric Szulman portant sur la navigation intérieure et les voies d'eau⁶. Si les transports fluviaux sont également au cœur des mesures prises et des travaux effectués, nous allons étudier plus spécifiquement le cas des routes et des chemins⁷. En effet, lorsqu'une grande vitesse des communications et des acheminements est nécessaire, la voie terrestre est généralement privilégiée, car, bien qu'il s'agisse de transports plus coûteux, ils sont aussi plus rapides et particulièrement adaptés à l'envoi des dépêches et de petits paquets⁸. Les fleuves et les canaux sont à l'inverse plutôt choisis pour un acheminement plus lent de pondéreux⁹. Il s'agira alors, dans cette partie, d'interroger le développement des routes à l'aulne de la volonté d'accélération, qui se matérialise dans les travaux entrepris. Par une sorte d'effet

³ *Ibid.*, p. 12-13.

⁴ MARGAIRAZ Dominique, « L'invention du « service public » : entre « changement matériel » et « contrainte de nommer » », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 52-3, 2005, p. 10-32, p. 20. Cet intérêt pour les infrastructures, notamment routières, pour des motifs politiques, militaires et économiques n'est pas une prérogative française ; à la même période se développent les réseaux de communication dans les différents pays européens, comme par exemple en Angleterre : BAGWELL Philip, *The Transport Revolution from 1770*, Londres, B. T. Batsford, 1974 ; en Suisse : SCHIEDT Hans-Ulrich, « Die Entwicklung der Strasseninfrastruktur in der Schweiz zwischen 1740 und 1910 », *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte*, 1, 2007, p. 39-54 ; ou encore dans le Brabant : BLONDÉ Bruno, « At the cradle of the transport revolution ? Paved roads, traffics flocs and economic developement in eighteenth century Brabant », *The Journal of Transport History*, 3^e série, 31-1, 2010, p. 89-111.

⁵ SZULMAN Éric, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique*, Rennes, PUR, 2014, p. 11. Sur la définition des politiques et des actions publiques, voir : LASCOUMES Pierre, LE GALÈS Patrick, *Sociologie de l'action publique*, Paris, Armand Colin, 2018.

⁶ Pour un état de la question, voir : PAYRE Renaud, POLLET Gilles, « Analyse des politiques publiques et sciences historiques : quel(s) tournant(s) socio-historique(s) ? », *Revue française de science politique*, 55-1, 2005, p. 133-154 ; É. SZULMAN, *La Navigation intérieure*, *op. cit.*, p. 12-13 ; MOTIS Alejandra, POINTEAU-LAGADEC Erwan, RAGER Cléo, SCHMIT Élisabeth [et al.], « L'action publique, un thème pour l'historien ? », *Hypothèses*, 19-1, 2016, p. 97-108.

⁷ Sur l'intérêt porté aux rivières et aux canaux, et plus largement à la navigation intérieure, voir notamment : *Ibid.* ; GRABER Frédéric, *Paris a besoin d'eau : projet, dispute et délibération technique dans la France napoléonienne*, Paris, CNRS Éditions, 2009 ; ainsi qu'un cas d'étude plus spécifique et qui ne porte pas sur la France, mais qui montre bien tous les enjeux que recouvrent ces infrastructures : GAUCHET Thomas, *Une histoire politique du canal de Göta. Technique, infrastructure et pouvoirs en Europe du Nord (années 1790-1832)*, thèse de doctorat, Paris, Institut d'études politiques, 2020.

⁸ La rapidité des transports terrestres par rapport à la voie d'eau est d'ailleurs l'un des facteurs contribuant, au XVIII^e siècle, au déclin du réseau de bateaux reliant les villes des Provinces-Unies, particulièrement les *trekvaarten*, qui assuraient le transport des passagers, ce qui montre bien la recherche de vitesse, qui ne touche pas que la France, mais bien tous les pays européens : VRIES Jan de, *Barges and Capitalism. Passenger Transportation in the Dutch Economy (1632-1839)*, Utrecht, H&S, 1981.

⁹ Sur le type de transport choisi selon les produits acheminés, voir par exemple : LE ROUX Thomas, *Le Commerce intérieur de la France à la fin du XVIII^e siècle*, Paris, Nathan, 1996, chapitre XIV.

retour, le réseau routier, qui s'améliore et se densifie, permet aussi de constater cette recherche d'une plus grande vitesse à l'échelle nationale.

Cette histoire du désir de célérité, en examinant des sources variées – des lois prises par l'État, des propositions des Ponts-et-Chaussées ou encore des lettres échangées par des marchands viennent compléter le corpus de sources postales qui, à elles seules, ne suffisent pas à donner un aperçu global du phénomène – et produites par des acteurs plus ou moins directs de sa mise en œuvre, révèle un chemin tortueux qu'il faut suivre, plus qu'une ligne asymptotique menant presque naturellement à une vitesse obtenue. D'emblée, notons pourtant que ce désir semble surtout s'intensifier dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, particulièrement à partir des années 1780, et plus encore après la Révolution, et au tournant du XIX^e siècle, avec certes une continuité des raisons à l'origine de ce désir et de la politique des transports, mais aussi une nette accélération dans cette recherche de vitesse¹⁰. Les sources sont effectivement plus nombreuses à aborder la question de la célérité à cette période charnière, peut-être à cause d'un biais des sources, mais plus certainement en raison d'une urgence croissante, grandissante au cours de la période révolutionnaire, dont les troubles et les bouleversements imposent des communications très rapides. De plus, à mesure que les moyens techniques permettent un gain de temps de plus en plus grand, les acteurs entrevoient les possibilités d'une vitesse toujours plus élevée avec par exemple l'ébauche d'une instantanéité permise par la télégraphie aérienne. Si cette période d'accélération révolutionnaire ne forme certainement pas un bloc uniforme en matière d'exigence de célérité – pour de multiples raisons qu'il serait vain d'essayer de lister exhaustivement¹¹ –, l'approche délibérément surplombante et les sources utilisées dans ce travail ne permettent que de l'appréhender dans sa globalité.

Ce que cette chronologie permet de mettre au jour, c'est qu'au cours d'un long XVIII^e siècle, malgré des périodes d'inflexion, le chemin pour accélérer les transports est long, hésitant, et suit plusieurs

¹⁰ Ce qui a été souligné dans d'autres travaux : voir par exemple ceux de Christophe Studeny, dont : STUDENY Christophe, « La révolution des transports et l'accélération de la France (1770-1870) », dans FLONNEAU Mathieu, GUIGUENO Vincent (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, PUR, 2009, p. 117-133. Sur la continuité des arguments avancés pour justifier de l'importance de la vitesse, voir : CONCHON Anne, « Les transports intérieurs sous la Révolution : une politique de l'espace », *Annales d'Histoire de la Révolution Française*, n° 352, avril-juin 2008, p. 5-28, et sur la continuité de la politique des transports : CONCHON Anne, « Paris et les transports sous la Révolution », dans MONNIER Raymonde (dir.), *À Paris sous la Révolution. Nouvelles approches de la ville*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2008, p. 105-116.

¹¹ Notamment parce que les multiples troubles créent des besoins différents, parce que l'information ne circule pas toujours avec la même facilité et la même liberté, parce que tous les gouvernements qui se succèdent n'ont pas la même gestion du pays ou encore parce que la centralisation étatique et administrative ne se fait pas linéairement. Une littérature abondante existe sur ces sujets, mais pour ne citer que quelques travaux, voir, outre les ouvrages généraux de référence sur la Révolution : MOREAU Jacques, VERPEAUX Michel (dir.), *Révolution et décentralisation. Le système administratif français et les principes révolutionnaires de 1789*, Paris, Economica, 1992 ; BERTAUD Jean-Paul, *La presse et le pouvoir de Louis XIII à Napoléon I^{er}*, Paris, Perrin, 2000, notamment p. 48-90 ; BIARD Michel, *Les lilliputiens de la centralisation. Des intendants aux préfets : les hésitations d'un « modèle français »*, Seyssel, Champ Vallon, 2007 ; GUERMAZI Alexandre, LE QUANG Jeanne-Laure, MARTIN Virginie (dir.), *Diriger la loi (1789-1804)*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2018.

méandres : l'identification des freins à la vitesse est un diagnostic lent, la réflexion pratique sur les solutions (réponses techniques, amélioration des infrastructures, que viendront compléter des efforts organisationnels) est également un processus à inscrire dans le temps long. En somme, aller plus vite prend du temps, et de l'argent.

CHAPITRE I : ALLER PLUS VITE, UNE NÉCESSITÉ IDENTIFIÉE PAR L'ÉTAT ?

La diffusion du temps mesuré mécaniquement dans la société française du XVIII^e siècle offre de nouveaux outils et un cadre différent pour penser les mobilités. Cette culture du temps se manifeste entre autres par de nouveaux impératifs, comme la volonté de maîtriser son temps, mais aussi de l'économiser, d'en gagner et de ne surtout pas en perdre. Ils se traduisent, dans le domaine des transports, par une volonté d'accélération des déplacements et des acheminements. Dans l'historiographie, les études historiques sur l'accélération des transports en France au XVIII^e siècle – donc avant leur mécanisation –, se sont essentiellement concentrées sur les représentations de la vitesse ou sur les temporalités des voyages. Christophe Studeny le premier, en travaillant sur l'émergence du concept, a montré l'évolution des représentations de l'accélération dans la société, et tout particulièrement du point de vue des individus se déplaçant¹. En centrant son étude sur les évolutions entre le XVIII^e siècle et le XX^e siècle, la part belle est faite aux bouleversements inhérents aux chemins de fer. Ce faisant, tout en ouvrant la voie aux analyses historiques de cet objet alors rarement étudié, il a élaboré une passionnante histoire de la célérité, qui donne à voir cette accélération, sans cependant approfondir les mécanismes techniques et organisationnels qui ont rendu possible la rapidité. Afin de poursuivre les pistes qu'il a ouvertes, il nous reste alors à répondre au pourquoi et au comment de la vitesse.

D'autres jalons pour écrire l'histoire de la célérité ont été posés par les sciences sociales, notamment par la sociologie du temps. Hartmut Rosa en particulier a voulu saisir les logiques de l'accélération et ses conséquences structurelles et culturelles, menant à une accélération du rythme de vie et au sentiment, partagé dans la société, de « pénurie de temps »². Dans cette optique sociologique, un terrain davantage centré sur l'époque contemporaine que sur l'époque moderne, ainsi que des sources qui n'ont pas majoritairement trait aux transports, ancrent son analyse dans une compréhension du concept d'accélération sociale, identifiant des moments de l'histoire vécus comme une accélération, plutôt qu'une anatomie fine des rouages techniques de la rapidité.

Enfin, toujours hors du terrain de l'histoire, les géographes se sont très tôt intéressés au lien entre la distance et le temps mis à la parcourir : au début du XVIII^e siècle déjà, des travaux comme ceux de Pierre Viollier, abordent cette notion³. Les géographes contemporains se sont aussi penchés sur

¹ STUDENY Christophe, *L'invention de la vitesse. France, XVIII^e-XX^e siècles*, Paris, Gallimard, 1995.

² ROSA Hartmut, *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010 [2005], p. 12.

³ VIOLLIER Pierre, *L'usage de la sphère du Globe et des Cartes pour la Géographie*, Genève, De-Tournes & Jaquier, 1704. À ce sujet, voir : VERDIER Nicolas, « La montre et l'odomètre. À propos de l'*Itinéraire des routes les plus fréquentées* de Louis Dutens (1775) », dans BERNASCONI Gianenrico, THÜRIGEN Susanne (éd.), *Material histories of time: objects and practices, 14th-18th centuries*, Berlin, De Gruyter, 2020, p. 117-128.

le concept de vitesse dans le cadre d'études impliquant des réflexions sur la durée ou sur l'espace parcouru ou encore sur les réseaux de transports⁴. Pour étudier l'accélération des transports à la fin de l'époque moderne, il faut donc aussi faire une place à la réduction de cet espace-temps (concept géographique s'il en est) avant l'arrivée des chemins de fer, ainsi qu'au développement des infrastructures permettant ce gain de rapidité.

Dans ces approches de la vitesse ou de l'accélération, le lien avec l'histoire des mobilités, avec le monde concret des transports n'est qu'esquissé. En d'autres termes, la célérité en tant que système technique et organisationnel avant le chemin de fer est un aspect encore peu développé. Et pour cause : la vitesse est un objet historique difficile à saisir. L'herméneutique des sources est particulièrement complexe, car elles n'explicitent que rarement le rapport des acteurs à la célérité. Quand ce rapport est évoqué, un des problèmes principaux est la multiplicité de définitions données par les acteurs à cette accélération, de même que les différents degrés d'intérêt qu'ils y accordent. Ces difficultés se doublent d'une grande variation entre ce qu'on pourrait identifier comme des niveaux d'implication et de positionnement social des acteurs variés : du point de vue individuel, les postillons et les courriers par exemple ne semblent pas particulièrement rechercher la promptitude, mais subissent cette nouvelle contrainte, tandis que les acteurs plus institutionnels, tels que certains agents de l'État, se plaignent de la lenteur des acheminements et de la diffusion des informations, sans toutefois systématiquement les lier à une nécessaire accélération des mobilités. En un mot, les sources sont sibyllines : elles explicitent rarement le concept de vitesse, qui est lui-même un objet à multiples facettes, ce qui explique que le comprendre de manière globale pour en proposer une lecture surplombante relève de la gageure. Cette histoire ne peut donc s'écrire que par le moyen d'archives intermittentes, fragmentaires, qui laissent entrevoir parfois des frémissements d'engouements ponctuels pour la célérité chez des acteurs, pas toujours ceux attendus, et qui peuvent appartenir à différents milieux sociaux ou différentes institutions, être des acteurs individuels ou collectifs. Cet intérêt pour la rapidité permet également d'apercevoir, en

⁴ Par exemple en s'intéressant au concept d'espace-temps, comme le fait OLLIVRO Jean, *L'homme à toutes vitesses. De la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, Rennes, PUR, 2000. À ce sujet, voir aussi : BAILLY Antoine, BEGUIN Hubert, SCARIATI Renato, « Temps et sociétés », dans BAILLY Antoine, BEGUIN Hubert, SCARIATI Renato, *Introduction à la géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 2016, p. 73-88. Pour une réflexion plus générale sur la place du temps et des temporalités en géographie, voir : ISNARD Hildebert, « Espace et temps en géographie », *Annales de géographie*, 525, 1985, p. 534-545 ; ELISSALDE Bernard, « Géographie, temps et changement spatial », *L'Espace géographique*, 29-3, 2000, p. 224-236. Sur les réseaux de transports, les travaux sont souvent plus contemporains, mais certains géographes ancrent leurs études sur des temps plus longs, comme le fait : THRIFT Nigel, « Transport and Communications 1730-1914 », dans DODGSHON Robert A., BUTLIN Robin Alan (éd.), *An Historical Geography of England and Wales*, Londres, Academic Press, 1990, p. 453-486.

filigrane, le bourgeonnement d'une forme d'organisation de l'État ou les balbutiements d'un système économique en voie d'institutionnalisation⁵.

Afin de comprendre cette articulation entre le temps mesuré et les mobilités au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, qui conduit à une recherche de vitesse et à une accélération effective, il semble indispensable de s'intéresser aux objets qui sont perçus comme devant être acheminés plus vite, particulièrement par les pouvoirs politiques ou dans le cadre des pratiques économiques. Ce sont en effet l'État et les acteurs économiques qui présentent dans les sources l'intérêt le plus visible pour la vitesse et particulièrement celle des « choses » transportées : les correspondances et la diffusion des nouvelles sont au cœur des préoccupations⁶. Bien sûr, la circulation de l'information n'est pas un défi nouveau : dès l'Antiquité, comme l'ont montré des travaux d'historiens et d'historiennes, les activités politiques reposent sur de tels échanges, que l'on souhaite déjà les plus rapides possibles⁷. La poursuite de l'accélération s'observe donc sur le temps long et, rappelons-le, pas au cours d'une histoire qu'on pourrait téléologiquement percevoir comme linéaire et progressant de manière continue pour aboutir à sa concrétisation la plus parfaite, les chemins de fer.

Pour poursuivre ce panorama de la littérature, la diffusion de l'information à l'époque moderne, qui peut se faire par différents biais (services de transports officiels, presse, marchands, espions, ...), a également déjà été largement traitée par l'historiographie, en particulier sous l'angle de l'enjeu politique qui y est attaché⁸. À partir de ces acquis, qui montrent l'utilité de la diffusion

⁵ Sur l'économie française au cours de la période étudiée, voir notamment : SCORNICKI Arnault, *L'économiste, la cour et la patrie. L'économie politique dans la France des Lumières*, Paris, CNRS Éditions, 2011.

⁶ Sur les réseaux de correspondance au XVIII^e siècle, qui concernent particulièrement l'économie, l'État, l'Église et la science, voir : BEAUREPAIRE Pierre-Yves (dir.), *La plume et la toile. Pouvoirs et réseaux de correspondance dans l'Europe des Lumières*, Arras, Artois Presses Université, 2002. Sur les réseaux de sociabilité, qui ne sont pas ici au cœur de l'argumentation, car la question de la vitesse y apparaît moins sensiblement et que, nous le verrons, ce sont avant tout les acteurs politiques et économiques qui préoccupent l'administration postale, en charge de l'acheminement des dépêches, voir : BEAUREPAIRE Pierre-Yves, *L'Autre et le Frère. L'Étranger et la Franc-maçonnerie en France au XVIII^e siècle*, Paris, Honoré Champion, 1998.

⁷ Les premières traces d'un service postal datent d'ailleurs de la XII^e dynastie égyptienne, environ deux mille ans avant notre ère : LANGLOIS-THIEL Olivia, *Contribution à l'histoire du service public postal : De la Révolution au tournant libéral du Second Empire*, Bruxelles, Peter Lang, 2014, p. 21-22. Sur les échanges antiques, notamment d'informations, voir notamment : ANDREAU Jean, VIRLOUVET Catherine (dir.), *L'information et la mer dans le monde antique*, Rome, École française de Rome, 2002 ; CAPDETREY Laurent, NELIS-CLÉMENT Jocelyne (dir.), *La circulation de l'information dans les États antiques*, Bordeaux, Ausonius, 2006. Plus spécifiquement sur ceux entre l'Égypte et la Grèce, voir : BARCAT Dominique, « La diffusion des premières images de l'Égypte en Grèce », dans BRIZAY François (dir.), *Les formes de l'échange. Communiquer, diffuser, informer de l'Antiquité au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2012, p. 167-185. Sur la diffusion d'informations et les déplacements dans l'Empire romain, qui combinent voie de terre et voie maritime, voir : CHEVALIER Raymond, *Voyages et déplacements dans l'Empire romain*, Paris, A. Colin, 1988 ; CHEVALIER Raymond, *Les voies romaines*, Paris, Picard, 1997 ; BÉRENGER Agnès, « Des provinces vers Rome et de Rome vers les provinces : la transmission de l'information dans l'Empire romain », dans F. BRIZAY, *Les formes de l'échange, op. cit.*, p. 187-198.

⁸ Sur ces questions, voir notamment : DURANTON Henri, RÉTAT Pierre (dir.), *Gazettes et information politique sous l'Ancien Régime*, Saint-Étienne, Publications de l'Université de Saint-Étienne, 1999, ainsi que : FEYEL Gilles, *L'annonce et la nouvelle : la presse d'information en France sous l'Ancien Régime (1630-1788)*, Oxford, Voltaire foundation, 2000 ; BÉLY

des informations par différents canaux pour les acteurs politiques et économiques, il s'agit ici de cerner les grands enjeux dans la quête de la célérité des circulations, afin de comprendre le cadre dans lequel s'inscrivent les développements des infrastructures routières et les actions de l'administration postale pour accélérer ses services et ainsi ce qui fait la spécificité de ce gain de vitesse « moderne ».

Afin d'interroger cette accélération des mobilités, nous allons essentiellement nous concentrer, dans ce chapitre, sur les années 1780 à 1820, que l'on peut lire comme un « moment d'accélération » du désir de vitesse, et qui constituent donc un excellent observatoire pour appréhender ce phénomène. L'objectif est de comprendre les logiques qui motivent cette quête de célérité, qui précède la révolution mécanique des transports et l'arrivée du chemin de fer : avant même d'avoir les moyens techniques d'accélérer à large échelle les mobilités, ce désir de vitesse existe et, c'est notre hypothèse, on peut particulièrement le cerner dans la diffusion de l'information⁹. Outre celle-ci, la recherche d'accélération se cristallise autour de la circulation des biens de consommation, des marchandises ou encore des objets indispensables à une logistique militaire naissante (ravitaillement et armement). En somme, l'élaboration d'une histoire concrète de la vitesse ne peut se faire qu'au plus près des choses qui circulent et en s'appuyant sur les acteurs qui explicitent le plus cette question, à savoir les acteurs politiques et économiques.

Cette histoire, lisant les systèmes économiques et politiques comme les moteurs d'une accélération des mobilités, comportent de solides jalons historiographiques sur lesquels il est possible de s'appuyer, non pas refaire une histoire de l'État moderne ou du système économique par l'amélioration des transports, mais pour étudier cette volonté d'aller vite et les enjeux qui motivent cette recherche de célérité¹⁰.

Lucien (dir.), *L'Information à l'époque Moderne*, Paris, PUPS, 2001 ; P.-Y. BEAUREPAIRE, *La plume et la toile*, op. cit. ; BETHENCOURT Francisco, EGMOND Florike (éd.), *Cultural Exchange in Early Modern Europe*, Tome 3 : MUCHEMBLE Robert (dir.), *Correspondence and Cultural Exchange in Europe, 1400-1700*, Cambridge, Cambridge University Press, 2007 ; BOUTIER Jean, LANDI Sandro, ROUCHON Olivier (dir.), *La politique par correspondance. Les usages politiques de la lettre en Italie (XIV^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2009 ; SARRAZIN Véronique, « La circulation de l'information militaire pendant les guerres, dans la première moitié du XVIII^e siècle dans les correspondances et les journaux intimes », dans F. BRIZAY, *Les formes de l'échange*, op. cit., p. 371-396 ; LAMY Jérôme, PETITJEAN Johann, « Mondes de l'écrit et société de l'information à l'époque moderne », *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, 149, 2021, p. 13-21.

⁹ Sur le désir de vitesse avant la naissance du chemin de fer, voir : C. STUDENY, *L'invention de la vitesse*, op. cit. ; ROCHE Daniel, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard, 2003.

¹⁰ Sur les échanges et l'État, pour ne citer qu'une référence, voir les travaux de Lucien Bély, notamment : BÉLY Lucien, *La France au XVII^e siècle. Puissance de l'État, contrôle de la société*, Paris, PUF, 2009. Sur le lien entre les transports et le système économique et son développement, voir notamment : MATHIAS Peter, *The First Industrial Nation. The Economic History of Britain, 1700-1914*, Londres/New York, Routledge, 1983 [1969] ; VILLE Simon P., *Transport and the Development of the European Economy, 1750-1918*, Basingstoke/Londres, MacMillan Press, 1990 ; BUTEL Paul, *L'économie française au XVIII^e siècle*, Paris, CDU-SEDES, 1993 ; FLOUD Roderick, JOHNSON Paul (éd.), *The Cambridge Economic History of Modern Britain*, Tome 1 : *Industrialisation, 1700-1860*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004 ; MOKYR Joel, *The Enlightened Economy: an Economic History of Britain, 1700-1850*, New Haven, Yale University Press, 2009 ; BLONDÉ Bruno,

Pour encourager l'accélération de toutes les formes de circulation, les divers acteurs, qui l'appellent de leurs vœux, évoluent dans deux domaines en particulier : le monde politique et la sphère des pratiques économiques¹¹. Pour l'État comme pour le commerce et la production, les transports sont vitaux, doivent se faire sans encombre et le plus vite possible ; la rapidité de transmission des informations et le prompt acheminement des marchandises leur assurent, pour les uns, la maîtrise du territoire et pour les autres, le succès des opérations commerciales. La vitesse revêt ainsi une dimension politique, qui prend également en compte des besoins administratifs, militaires et économiques.

I. La maîtrise des circulations : une source de pouvoir

La célérité des mobilités est importante à plusieurs titres pour l'État, constat qui est, rappelons-le, bien antérieur au XVIII^e siècle. L'omniprésence de cette préoccupation au cours de la période étudiée prouve néanmoins que la vitesse recherchée n'est pas encore atteinte ou du moins pas systématiquement et qu'elle est pourtant toujours souhaitée par le gouvernement. L'État est particulièrement sensible aux moyens de circulation des informations, qui ne se limitent pas aux lettres, s'étendant également à la presse imprimée et manuscrite ou encore aux renseignements transmis oralement, qui ne laissent cependant que peu de traces. Nous allons surtout nous intéresser aux canaux écrits, et plus précisément aux lettres et à la presse, qui circulent sur les routes, souvent parmi les dépêches transportées par les services postaux. Les correspondances sont en effet, pour l'État, dès la fin du Moyen Âge, un moyen d'exercer son pouvoir et d'être plus largement présent sur le territoire : par ce biais, il est possible de mobiliser et de coordonner de multiples agents qui œuvrent à son service¹². Gouverner demande ainsi de s'assurer de la maîtrise des communications, mais aussi, au sens plus large, des circulations¹³. À l'inverse, l'accélération des

« At the cradle of the transport revolution? Paved roads, traffic flows and economic development in eighteenth century Brabant », *The Journal of Transport History*, 3^e série, 31-1, 2010, p. 89-111.

¹¹ ROCHE Daniel, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard, 2003, p. 285.

¹² Sur cette pratique déjà bien ancrée dans les manières de gouverner en France au XVI^e siècle, voir notamment : MICHON Cédric (dir.), *Les conseillers de François I^{er}*, Rennes, PUR, 2011 ; BOUTIER Jean, DEWERPE Alain, NORDMAN Daniel, *Un Tour de France royal : le voyage de Charles IX (1564-1566)*, Paris, Aubier, 1984, p. 213-235 ; GELLARD Matthieu, *Une reine épistolaire. Lettres et pouvoirs au temps de Catherine de Médicis*, Paris, Classiques Garnier, 2015 ; BÉLY Lucien, « Louis XIV et le plaisir de l'information », *Dix-septième siècle*, 269, 2015, p. 671-684. Sur l'utilisation de la lettre comme instrument de pouvoir dans un autre contexte, en Italie en l'occurrence, voir aussi : BOUTIER Jean, LANDI Sandro, ROUCHON Olivier (dir.), *La politique par correspondance. Les usages politiques de la lettre en Italie (XIV^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2009, notamment p. 13-14.

¹³ J. BOUTIER, A. DEWERPE, D. NORDMAN, *Un Tour de France royal*, *op. cit.*, p. 213. Sur les communications et les échanges d'informations dans le temps long, puisque, dès l'Antiquité, ils ont joué un rôle dans la vie politique, voir : F. BRIZAY, *Les formes de l'échange*, *op. cit.*

transports permet également l'uniformisation des moyens d'action de l'État à l'échelle du territoire national. L'importance des échanges pour le gouvernement au XVIII^e siècle a notamment été mise en évidence par l'étude de Kenneth J. Banks dans le cadre de l'Empire français et de ses colonies¹⁴. Si la gestion de la distance ajoute une difficulté particulière dans le cas d'un grand empire, d'autant plus transocéanique, ses conclusions n'en restent pas moins vraies à l'échelle d'un pays vaste comme la France ou l'Angleterre ou plus petit tel que la Suisse¹⁵. En effet, à travers l'exemple de trois colonies d'Amérique – le Canada, la Louisiane et la Martinique –, Banks montre comment les difficultés pour maîtriser les communications dans ces situations particulières ont limité l'extension du pouvoir de l'État français, prouvant par là même qu'elles sont essentielles pour gouverner.

Outre l'État, et pour reprendre la typologie élaborée par Hartmut Rosa, l'autre grand facteur d'accélération est l'armée¹⁶ : l'acheminement rapide des correspondances est effectivement indispensable dans le domaine militaire, dans lequel on inclut le transport des munitions et des vivres. Les mouvements des troupes doivent aussi être fluides et toute une logistique se développe à cet effet au cours de l'époque moderne. Enfin, de la célérité et de la régularité des transports dépend également l'acheminement des denrées, envoyées non seulement pour approvisionner les places militaires, mais surtout, à un moment où l'urbanisation est en pleine croissance, la capitale.

A) Un problème toujours d'actualité : la nécessaire diffusion des informations politiques

L'accélération des déplacements et des envois est primordiale pour l'État français au XVIII^e siècle, notamment dans le cadre de la diffusion des correspondances et de l'information non seulement sur le territoire national, mais aussi pour communiquer avec ses colonies. La sédentarisation de l'État au XVII^e siècle et au XVIII^e siècle et sa centralisation progressive impliquent qu'il soit informé de ce qui se passe dans tout le pays ainsi qu'à l'étranger ; sa capacité d'action dépend en effet de celle de ses agents et de leur mobilité nationale et internationale¹⁷. Dès le XVI^e siècle, des intendants et des agents sont envoyés dans tout le royaume, où ils représentent le monarque¹⁸ ; ils écrivent,

¹⁴ BANKS Kenneth J., *Chasing Empire across the Sea. Communications and the State in the French Atlantic, 1713-1763*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 2002.

¹⁵ Sur la circulation d'informations et ses enjeux dans les différents empires qui ont pu exister à travers l'histoire, voir : CROGIEZ-PÉTREQUIN Sylvie, HELLER Anna (dir.), *Empires connectés ? La circulation de l'information dans les empires*, Bruxelles, Peter Lang, 2018.

¹⁶ H. ROSA, *Accélération*, *op. cit.*, p. 241.

¹⁷ D. ROCHE, *Humeurs vagabondes*, *op. cit.*, p. 297 ; LEMAIGRE-GAFFIER Pauline, « Mobilités et « voyages » du roi de France à l'époque de la monarchie administrative (XVII^e-XVIII^e siècle) », dans DESTEPHEN Sylvain, BARBIER Josiane, CHAUSSON François (dir.), *Le gouvernement en déplacement : pouvoir et mobilité de l'Antiquité à nos jours*, Rennes, PUR, 2019, p. 469-491, p. 469.

¹⁸ D. ROCHE, *Humeurs vagabondes*, *op. cit.*, p. 299.

échant, informent abondamment le roi et les administrateurs locaux. Ils se font les représentants des doléances provinciales auprès du roi et des ministres ou des administrateurs locaux devenant, en quelque sorte, eux aussi supports d'informations et garants de leur circulation, à un moment où la communication orale est souvent privilégiée dans les échanges politiques ou diplomatiques, les agents préférant la malléabilité de la discussion à l'aspect engageant et figé du passage à l'écrit¹⁹. Dans le cadre de leurs fonctions et lors de leurs déplacements, ils ont besoin de pouvoir échanger rapidement avec le gouvernement et les différents représentants locaux qu'ils doivent informer, rencontrer ou surveiller. Daniel Roche étudie par exemple le cas d'un administrateur nommé Lavoisier qui, en 1769, manque un rendez-vous à Châlons-sur-Marne et un autre à Charleville en raison des retards des courriers, empêchant les personnes concernées de se coordonner²⁰. Les procès-verbaux des visites, rédigés à la fin des tournées, mettent en avant les problèmes rencontrés en chemin, souvent dus au mauvais état des routes. Dans la pratique administrative de ces agents du roi, on observe alors les mêmes inquiétudes que celles formulées à la tête de l'État : la lenteur de la circulation des informations affecte la précision du travail politique. Ce sont ainsi de grands voyageurs, qui se déplacent de villes en villages lors de leurs tournées – particulièrement nombreuses à un moment de rationalisation du système fiscal, qui nécessite de récolter des données et de surveiller les pratiques –, mais qui ont également une mobilité plus quotidienne²¹. Les *Mémoires* de Gauthier de Brécý, contrôleur général des fermes ayant notamment exercé à Narbonne en 1776 et à Villeneuve-lès-Avignon à partir de 1777, donnent à voir le nombre important de tournées qu'il est amené à effectuer là où il exerce et dans les villes alentours dans le cadre de l'exercice de ses fonctions, qui concourent « à la sûreté et conservation des immenses revenus des fermes du roi », mais aussi nombreuses qu'il écrit ensuite, particulièrement à la ferme générale, pour rendre compte de ses inspections²².

Tout au long de la période étudiée, le gouvernement a besoin de communiquer rapidement avec les différentes villes et communes du pays. Les magistrats, les représentants du pouvoir siégeant partout en France, plus largement les officiers administratifs réclament particulièrement cette célérité des échanges, tant avec la capitale qu'avec les bourgs alentour, pour exercer au mieux leurs

¹⁹ Lucien Bély explique ainsi, dans son étude sur la diplomatie à l'époque moderne qu'au cours d'échanges diplomatiques « les interrogations se multiplient à propos des méthodes des négociations, par exemple sur l'usage de l'écrit qui engage trop, par rapport à la proposition orale qui fait avancer le débat » (p. 94) dans L. BÉLY, *La France au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 75-111.

²⁰ D. ROCHE, *Humeurs vagabondes*, op. cit., p. 304.

²¹ *Ibid.*, p. 300. Sur les échanges d'informations entre les administrateurs au XVIII^e siècle, voir : LEBEAU Christine, « La République des administrateurs, une société médiante (deuxième moitié du XVIII^e siècle) », dans P.-Y. BEAUREPAIRE, *La plume et la toile*, op. cit., p. 273-287.

²² BRÉCY Gauthier de, *Mémoires véridiques et ingénus de la vie privée, morale et politique d'un homme de bien*, Paris, Imprimerie de Guiraudet, 1834, p. 98, p. 101.

fonctions. L'étude de Catherine Denys sur les correspondances lilloises montre en effet, dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, des communications fréquentes avec l'administration centrale, mais aussi dans le cadre d'un réseau autonome des villes entre elles, qui participe notamment à la circulation des textes et des lois²³. Il est impératif que les ordres et, plus généralement, les informations stratégiques circulent promptement, aussi bien en temps de paix qu'en temps de guerre, afin de ne pas nuire aux opérations politiques ou militaires. Il faut par exemple que l'État prenne connaissance au plus vite de l'avancée des opérations en cours, des événements importants, mais également des tactiques adoptées ou des problèmes rencontrés²⁴. Les nouvelles concernant l'armée, si elles sont indispensables au gouvernement, peuvent aussi être utiles aux pouvoirs locaux, lorsque par exemple elles annoncent l'arrivée des troupes dans une ville. De manière générale, nous y reviendrons, elles sont cruciales pour organiser les mouvements et les acheminements militaires. Cette impérieuse nécessité d'une prompte circulation des informations militaires est l'argument phare utilisé dans les années 1780 par la commune de La Fère, située dans l'Aisne, non loin de la frontière, qui souhaiterait augmenter la fréquence de passage de la poste aux lettres de trois fois par semaine à tous les jours ; elle avance pour cela qu'elle possède sur son territoire un établissement et une école d'artillerie et des moulins à poudre. Des mouvements de troupes précipités et des transports de munitions urgents ont souvent obligé les ministres et les officiers à envoyer des courriers particuliers, montrant l'importance stratégique des correspondances partant et arrivant de cette ville afin de mieux cerner et planifier les besoins²⁵. L'identification d'un réseau de transport adéquat à des informations capitales pour la bonne tenue des opérations guerrières se fait donc à plusieurs niveaux : si la circulation fluide des correspondances est essentielle et stratégique pour le gouvernement, elle l'est donc aussi à l'échelle locale.

Si nous étudions ici avant tout les communications internes au territoire français, les activités diplomatiques impliquent bien sûr aussi des échanges très réguliers avec d'autres pays, tant avec des dirigeants étrangers qu'avec des représentants du pouvoir français disséminés dans le monde, comme on peut le voir avec l'exemple des chargés d'affaires à Rome, qui ont fréquemment besoin d'échanger avec les agents du roi de France à Naples et en Sicile, ou celui de Coquebert de

²³ DENYS Catherine, « Les correspondances entre les villes du Nord de la France. Circulation des informations, des normes et des pratiques administratives dans un réseau autonome au XVIII^e siècle », dans LABORIER Pascale, AUDREN Frédéric, NAPOLI Paolo, VOGEL Jakob (dir.), *Les sciences camérales. Activités pratiques et histoire des dispositifs publics*, Paris, PUF, 2011, p. 217-239.

²⁴ Sur le contenu des informations militaires, voir : V. SARRAZIN, « La circulation de l'information militaire », *op. cit.*, p. 376-381.

²⁵ AN, F/12/1510/B : Mémoire de la commune de La Fère.

Montbret, qui a été consul dans plusieurs villes²⁶. Lorsqu'il était chargé de mission diplomatique puis consul à Hambourg, entre 1774 et 1786, ce dernier devait par exemple, parmi d'autres missions, collecter des informations économiques, tâche nécessitant de régulièrement correspondre avec la France pour faire part de ses analyses²⁷. L'information est ainsi « la condition nécessaire à l'élaboration d'une politique étrangère »²⁸. Les services postaux et les réseaux routiers ne sont cependant pas égaux en Europe, contraintes dont les diplomates doivent tenir compte tant pour leurs correspondances que pour leurs déplacements, même si pour voyager, ils empruntent souvent leurs propres carrosses²⁹. Ils peuvent parfois utiliser des moyens détournés pour faire parvenir des nouvelles sensibles ou dans le cas où des troubles empêchent le fonctionnement normal des services de transport, mais ces solutions ne sont que temporaires, et la plupart des circulations passent donc par la voie postale, ou, pour être plus précise, les voies postales des différents espaces qu'elles traversent pour parvenir jusqu'au roi³⁰. La vitesse joue ainsi un rôle primordial dans la circulation des correspondances diplomatiques, puisqu'elles peuvent avoir de nombreuses conséquences sur la vie politique, militaire et économique ; une véritable « course aux nouvelles » se met alors en place, montrant l'enjeu politique que constitue le fait d'avoir la primeur des informations³¹.

Ces préoccupations quant à la prompte circulation des lettres, loin de faiblir pendant la période révolutionnaire, semblent au contraire se renforcer, ce qui, bien qu'il pourrait s'agir d'un biais des sources, s'explique plus probablement par la multiplication des journaux, des lettres, des lois et des ordres qui circulent dans tout le pays – et qui doivent généralement être transportés au plus vite –, souvent au départ de Paris avec le renforcement de la centralisation. Sans parler donc d'une inflexion révolutionnaire, la période est bien marquée par une accélération de cette recherche de

²⁶ Sur les chargés d'affaires à Rome, voir : BRIZAY François, « La correspondance du chargé d'affaires à Rome avec les agents du roi de France à Naples et en Sicile (1706-1724) », dans TESSIER Alexandre (dir.), *La Poste, servante et actrice des relations internationales (XVII^e-XIX^e siècle)*, Peter Lang, Bruxelles, 2016, p. 13-20, p. 13.

²⁷ Sur Coquebert de Montbret, voir : LABOULAIS-LESAGE Isabelle, *Lectures et pratiques de l'espace : l'itinéraire de Coquebert de Montbret, savant et grand commis d'État, 1755-1831*, Paris, H. Champion, 1999, notamment p. 91-118 sur sa mission diplomatique à Hambourg.

²⁸ BELISSA Marc, SCHNAKENBOURG Éric, « Les circulations diplomatiques en Europe au XVIII^e siècle : représentation, information, diffusion des modèles culturels », dans BEAUREPAIRE Pierre-Yves, POURCHASSE Pierrick (dir.), *Les Circulations internationales en Europe, années 1680-années 1780*, Rennes, PUR, 2010, p. 279-295, p. 287.

²⁹ Sur les échanges de correspondances et leurs contraintes dans ce contexte, voir : *Ibid.*, p. 287-291 ; MAURIN Olivier, « Transmettre la correspondance du baron de Wettes et du marquis des Ailleurs au-delà du Saint-Empire. Le réseau postal européen et la diplomatie française », dans A. TESSIER, *La Poste, servante et actrice*, *op. cit.*, p. 35-44. Sur les déplacements des ambassadeurs, ministres et résidents, mais aussi des ambassadeurs à la fin du XVII^e siècle et au XVIII^e siècle, voir : M. BELISSA, É. SCHNAKENBOURG, « Les circulations diplomatiques », *op. cit.*, p. 280-285. Sur les voyages diplomatiques, qui comprennent aussi les déplacements des ambassadeurs ou de membres de la cour dans le cadre d'un mariage par exemple, voir : HANOTIN Guillaume, « Trains et équipages sur la route vers Madrid : détails et matérialité des voyages diplomatiques (XVI^e-début XVIII^e siècle) », *Histoire, économie & société*, 37-1, 2018, p. 46-63.

³⁰ ABAD Reynald, « Préface », dans A. TESSIER, *La Poste, servante et actrice*, *op. cit.*, p. 13-20, p. 14-15.

³¹ PIALOUX Albane, « Chemins, contrôle et circulation de la dépêche diplomatique entre Paris et Rome au XVIII^e siècle », dans A. TESSIER, *La Poste, servante et actrice*, *op. cit.*, p. 45-60, p. 56-59.

vitesse dans les correspondances en particulier, qui se multiplient fortement³². Celle-ci ne se mesure sans doute pas entièrement dans le cadre des archives postales, car un certain nombre de communications passent par d'autres biais d'acheminements, tels des cavaliers seuls, partant à la demande et circulant plus vite qu'une voiture, ou des piétons, dont l'activité est organisée directement par les administrations locales³³. Mais plusieurs sources donnent tout de même à voir l'urgence qui marque la période et les enjeux principaux y sont mis en exergue. Un « Plan de réunion des postes aux chevaux et des messageries » présenté en 1789 et 1790 à l'Assemblée nationale par un nommé Alary rappelle ainsi que : « Le Roi et ses ministres ont souvent des ordres pressés à faire passer, soit aux généraux des armées, soit aux ministres employés dans les cours étrangères, soit aux gouverneurs et commandans dans les provinces, et autres »³⁴. Les communications avec l'armée, mais aussi avec les représentants du pouvoir, on le comprend, doivent être les plus rapides possibles, besoin d'autant plus crucial dans le contexte de tensions, surtout pendant la Révolution et les années d'instabilité qui suivent. Une lettre du 5 septembre 1792 des administrateurs du directoire du district de Monflanquin, en Lot-et-Garonne, dans laquelle ils font part de leurs inquiétudes au ministre de l'Intérieur concernant des problèmes dans la circulation des courriers, rappelle ainsi que « L'exécution des lois dépend d'une prompte et exacte correspondance »³⁵. En toute logique, elles ne peuvent en effet être appliquées si les représentants du gouvernement n'en ont pas connaissance. Des représentants du peuple, des « missionnaires de la République » sont envoyés en mission dans les différents départements dès 1791, et plus encore à partir de 1793, lorsque la pratique s'institutionnalise, pour faire appliquer les décrets³⁶. Pour mener à bien leurs tâches, ils doivent échanger régulièrement avec Paris, d'où arrivent nouvelles et décrets : les carnets de mission de Claude-Pierre Dornier dans l'Ouest de la France entre 1794 et 1795 témoignent de journées entières passées à lire ces correspondances³⁷. L'enjeu est donc de pouvoir faire appliquer les ordres, nombreux à cette période, dans les meilleurs délais partout sur le territoire : ils doivent pour ce faire être acheminés le plus rapidement possible. On comprend donc l'importance de la vitesse pour le gouvernement et ses représentants sur le territoire. Les députés du Finistère adressent, le « 8 octobre l'an 1^{er} de la République » [8 octobre 1792], un mémoire à la Convention

³² L'activité du gouvernement est marqué par des nombreux échanges de lettres comme en témoignent, entre autres, les différentes contributions s'intéressant à la diffusion et l'application de la loi pendant la période révolutionnaire, réunies dans : GUERMAZI Alexandre, LE QUANG Jeanne-Laure, MARTIN Virginie (dir.), *Diriger la loi (1789-1804)*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2018.

³³ Sur cette dernière pratique, voir : ANTUNES Isabelle, « Les administrations de district comme relais de la loi. L'exemple normand », dans A. GUERMAZI, J.-L. LE QUANG, V. MARTIN, *Diriger la loi, op. cit.*, p. 131-143, p. 132-134.

³⁴ AN, AD/IX/560 : « Précis du plan de la réunion des postes aux chevaux aux messageries présenté à l'Assemblée nationale, par M. Alary, au nom d'une Compagnie, et maintenant au rapport du Comité des Finances », p. 16.

³⁵ AN, 19860703/4, Lot-et-Garonne.

³⁶ BIARD Michel, *Missionnaires de la République. Les représentants du peuple en mission (1793-1795)*, Paris, Vendémiaire, 2015 [2002].

³⁷ *Ibid.*, p. 150.

nationale dans lequel ils se plaignent du fait que « les arrivées des courriers de Paris à Quimper ne sont ni aussi promptes ni aussi régulières qu'elles devraient l'être »³⁸. En conséquence, ils demandent une réorganisation du service, qui bénéficierait particulièrement à Vannes et à Quimper « où siègent des administrations et des tribunaux également intéressés à recevoir avec célérité les nouvelles de Paris et à connaître sans aucun retard les ordres qui leur sont adressés par le corps législatif ou le Conseil-exécutif »³⁹. Malgré les efforts de l'administration postale, et particulièrement les années suivant la Révolution, les correspondances ne sont donc souvent pas aussi promptes que ne l'exige le fonctionnement du pays.

L'administration postale, qui est au cœur de ces échanges épistolaires, semble largement consciente de cet enjeu : le rapport de la commission pour l'organisation des Postes et Messageries présenté lors de la séance du 15 fructidor an IV [1^{er} septembre 1796] souligne que : « le gouvernement doit avoir perpétuellement dans ses mains les ressorts de la machine politique. Un des plus importants est celui qui active et assure sa correspondance avec toutes les parties de l'ordre social, qui l'instruit des mouvements qui se préparent pour le renverser »⁴⁰. La vitesse est vitale, puisque « le retard d'un moment dans les dépêches que nécessitent les opérations politiques et particulièrement celles de la guerre, qui sous tous les rapports exigent la plus grande célérité, seroit, sans doute, aussi funeste que dangereux »⁴¹. Le rapport le souligne explicitement : certaines situations, surtout en temps de guerre ou de troubles, requièrent des acheminements particulièrement cèles. À défaut, c'est l'État même qui est en danger. Cette inquiétude d'une faillite de l'État ou d'une menace qu'il serait pourtant possible de contrer, en luttant contre une communication défectueuse, incomplète, ou trop tardive, s'incarne dans de nombreuses sources émanant du gouvernement ou de ses instances. Bien sûr, une anxiété militaire est particulièrement perceptible, et aborde les questions de l'acheminement des ordres et d'une nécessaire information suivant au plus près les terrains guerriers et les opérations militaires.

Un exemple paradigmatique de cette volonté d'accélérer les échanges, en particulier dans le cadre militaire, et d'avoir la capacité de transmettre et de recevoir les informations au plus vite est le développement lui-même rapide de la télégraphie aérienne – qui s'appuie sur la propagation immatérielle de la lumière de station en station et non de l'électricité comme ce sera le cas par la suite de la télégraphie électrique –, mise au point par Claude Chappe dans les années 1790. Il souhaite, grâce à cette invention, « mettre le gouvernement à même de transmettre ses ordres à une

³⁸ AN, 19860703/3, Finistère : Mémoire des Députés du Finistère sur l'amélioration du service des Postes dans leur département à la Convention nationale.

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ AN, AD/IX/561 : Rapport de la Commission pour l'organisation des Postes et Messageries.

⁴¹ AN, 19860703/1, Ain.

grande distance dans le moins de temps possible »⁴², besoin particulièrement pressant dans le cadre révolutionnaire. La télégraphie aérienne permet en effet une communication d'un point à un autre, plus ou moins éloignés, sans qu'il n'y ait de déplacement de personnes ou de matériel. Après plusieurs essais, dont une expérience publique dans la Sarthe en 1791, l'invention est présentée au gouvernement et un premier mémoire est déposé à l'Assemblée nationale en 1792⁴³. Le rapport fait par les commissaires mandatés, membres de la Convention, encourage Chappe à établir une première ligne télégraphique entre Paris et les places de frontière du Nord, en commençant par Lille, en avril 1794, ce qui se comprend par le contexte particulièrement instable qui a frappé les territoires septentrionaux dans les années précédentes⁴⁴. Quelques mois plus tard, lors de la séance de la Convention Nationale du 30 thermidor l'an II [17 août 1794], dont le contenu est repris le lendemain dans la *Gazette nationale*, Barrère, membre du comité du Salut Public, vante les mérites du télégraphe, au moyen duquel « la nouvelle de la reprise du Quesnoy a été portée à Paris, il y a deux jours, une heure après que la garnison y est entrée »⁴⁵. Cette ville se situant dans le Nord, la communication de l'information est de l'ordre de l'instantané et propose donc une réduction drastique de l'espace-temps. Cette efficacité temporelle de la transmission révèle toute l'ampleur du changement que cette innovation apporte, dans un monde où le trajet Paris-Marseille s'effectue en huit jours dans le meilleur des cas. Barrère en explique ainsi le fonctionnement :

Un moyen ingénieux inventé pour transmettre la pensée par un langage particulier, qui, se répétant de proche en proche, à des machines distantes l'une de l'autre de 4 à 5 lieues, et qui arrive en quelques minutes à des distances très-éloignées, fait honneur aux lumières de ce siècle (...)⁴⁶.

Il insiste sur le fait qu'« aujourd'hui ce service est tellement monté, qu'on peut écrire à Lille toute correspondance sur toute espèce d'objets, exprimer quelque chose que ce soit, même les noms propres, en recevoir la réponse, et recommencer plusieurs fois le même jour ». En plus de la rapidité, le rapport souligne donc l'apport matériel qui révolutionne aussi les communications : la possible réitération des échanges. En effet, alors que jusqu'à ce moment, cours et rois devaient attendre les lettres successives pour voir invalider ou confirmer une nouvelle, il est désormais

⁴² CHAPPE Ignace Urbain Jean, *Histoire de la télégraphie*, Le Mans, Ch. Richelet, 1840, p. XII.

⁴³ *Ibid.*, p. XII-XX ; COURTIN Sébastien-Michel, *Travaux des Ponts-et-Chaussées depuis 1800, ou tableau des constructions neuves faites sous le règne de Napoléon I^{er} (...)*, Paris, Gœury, 1812, p. 125. Voir aussi : FLICHY Patrice, *Une histoire de la communication moderne : Espace public et espace privé*, Paris, La Découverte, 1991, p. 19.

⁴⁴ AN, F/90/19095 : Documents sur la télégraphie aérienne ; S.-M. COURTIN, *Travaux des Ponts-et-Chaussées*, *op. cit.*, p. 125. Sur les territoires septentrionaux au cours des premières années de la période révolutionnaire, voir : KACI Maxime, *Dans le tourbillon de la Révolution. Mots d'ordre et engagements collectifs aux frontières septentrionales (1791-1793)*, Rennes, PUR, 2016.

⁴⁵ « Convention Nationale, séance du 30 thermidor », *Gazette nationale, ou Le moniteur universel*, n°331, 1^{er} fructidor an II [18 août 1794], p. 1360.

⁴⁶ *Ibid.*

possible d'hésiter, de se tromper, de corriger, de reprendre, de s'interroger. Le télégraphe rend possible l'itération de l'information. Outre la rapidité et la répétabilité des opérations, Barrère rappelle que les communications peuvent se faire indépendamment du « mouvement de l'atmosphère et [de] l'intempérie des saisons, et il n'y a d'interruption que dans les moments d'un très-mauvais tems, qui dérobe la vue des objets et des figures ». La communication peut donc se dégager des contingences matérielles, climatiques et de conditions de transport. Il ajoute encore :

On conçoit quels avantages généraux peuvent résulter de machines de ce genre pour établir des communications faciles entre les parties les plus éloignées de la République. Par cette invention les distances des lieux s'évanouissent en quelque sorte, toutes les communications de correspondance se font avec la rapidité de la vue ; et l'on conçoit combien les opérations du gouvernement peuvent en recevoir de facilités. C'est un moyen qui tend à consolider l'unité de la République par la liaison intime et subite qu'il donne à toutes ses parties.

Le plus grand avantage que l'on retire de cette correspondance, c'est que lorsqu'on la désire elle n'est connue que des deux extrémités ; en sorte qu'aujourd'hui le Comité de salut public peut correspondance avec le représentant du Peuple qui est à Lille, sans que personne en connaisse l'objet ; d'où il résulte que dans un cas de siège nous saurions tout ce qui se passerait à Lille, et nous pourrions transmettre des décrets de la Convention sans que les ennemis pussent les connaître et s'y opposer⁴⁷.

Barrère met donc en avant deux aspects fondamentaux : d'une part, la facilité, la confidentialité et la rapidité et la répétabilité des communications permises par le télégraphe – particulièrement utiles pour le gouvernement et les opérations militaires – et, d'autre part, la réduction des distances, qui permet de renforcer l'unité de la République, dans un contexte de bouleversements politiques. Son discours témoigne bien des enjeux stratégiques que représente cette invention pour le gouvernement. Mais il oublie de lister certains inconvénients, comme le fait que le télégraphe ne peut être utilisé la nuit, que le système de code – fondé sur la position des bras indicateurs fixés au-dessus de la tour – ne rend pas possible l'envoi de messages extrêmement longs ou encore que le décodage puisse prendre un peu de temps⁴⁸. Des arrêts ou des lois ne pourraient par exemple pas être envoyés par ce moyen. Malgré cette potentialité de révolution des communications, cette première rupture, force est donc de constater que le télégraphe aérien, peut-être en partie à cause

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ Un système de codage est mis au point : Chappe propose un manuel de presque 10 000 mots. La position des indicateurs permet d'indiquer des chiffres : le premier correspond au numéro de la page du manuel et le second au numéro du mot sur ladite page. À ce sujet, voir : RIDER Robin E., « Measures of Ideas, Rule of Language: Mathematics and Language in the 18th Century », dans FRÄNGSMYR Tore, HEILBRON John Lewis, RIDER E. Robin (éd.), *The Quantifying Spirit in the Eighteenth Century*, Berkeley, University of California Press, 1990, p. 113-141, p. 126-127.

de ces limites, ne permet pas l'unification du territoire : les lignes sont trop peu nombreuses et pas assez performantes⁴⁹.

La célérité des communications est donc une inquiétude et un enjeu de premier ordre pour les gouvernements. Les différents agents de l'État ont aussi besoin de se déplacer facilement et d'envoyer promptement les différentes informations qu'ils collectent pour assurer l'efficacité des pouvoirs publics, tandis que les ordres et lois, pour être appliqués dans les meilleurs délais, doivent être diffusés rapidement dans tout le pays. Dans d'autres situations, la vitesse est néanmoins secondaire, comme dans le cas des déplacements royaux, même s'ils tendent à diminuer au cours de la période étudiée : il ne s'agit souvent pas d'arriver le plus vite possible à destination. Le défi se situe plutôt au niveau de la logistique du voyage, qui implique de nombreuses personnes et beaucoup d'effets à transporter⁵⁰.

B) Déplacer et ravitailler les troupes : un effort logistique constant

Les mobilités militaires, particulièrement importantes pour l'État du fait de leur nombre et de leurs possibles conséquences dramatiques si elles sont mal réglées, sont un observatoire efficace des efforts d'organisation et d'accélération des temps d'acheminements et de déplacements⁵¹. Ces mobilités ne se limitent pas au conflit et une appréhension du transport militaire doit tenir compte des différentes situations qui occasionnent une réflexion sur la mobilité des troupes : même en temps de paix, les soldats et les officiers ont par exemple besoin de pouvoir rejoindre leurs régiments. Un projet d'établissement d'une diligence entre Paris et Strasbourg en 1759 insiste d'ailleurs, parmi tous les avantages que ce nouveau service fournirait, sur le fait qu'elle serait « utile au bien du service de sa majesté en ce que les officiers rejoignent plus promptement leurs régimens », ce qui ne semble pas concerner particulièrement un temps de guerre⁵². Enfin, le service militaire,

⁴⁹ BERTHO-LAVENIR Catherine, « Le territoire national et la mise en place des réseaux publics de transport de l'information (poste, télégraphe, téléphone), 1750-1940 », dans PERTUÉ Michel (éd.), *L'administration territoriale de la France (1750-1940)*, Orléans, Presses de l'Université d'Orléans, 1998, p. 15-26, p. 20.

⁵⁰ À ce sujet, voir par exemple : P. LEMAIGRE-GAFFIER, « Mobilités et « voyages » du roi », *op. cit.* ; MEYZIE Philippe, « L'organisation logistique d'un déplacement diplomatique en province : le voyage à travers la Guyenne des princesses espagnoles en 1748 », *Histoire, économie & société*, 37-1, 2018, p. 64-80.

⁵¹ Sur ce point, voir notamment : LAGADEC Yann, « Guerre sur terre et circulations internationales en Europe », dans P.-Y. BEAUREPAIRE, P. POURCHASSE, *Les Circulations internationales*, *op. cit.*, p. 55-66. Si nous nous concentrons ici essentiellement sur l'armée de terre, puisque notre étude s'intéresse aux mobilités terrestres, il nous faut noter que la logistique militaire s'applique par exemple aussi à la marine : COLIN Jacques, « Les prémices de la logistique. L'organisation des marines de guerre en France du XVII^e au XVIII^e siècle », dans FABBE-COSTES Nathalie, PACHÉ Gilles (dir.), *La logistique. Une approche innovante des organisations*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2013, p. 219-230.

⁵² AN, F/90/19002 : Projet d'établissement d'une diligence à établir de Paris à Strasbourg en retour, par Teuscht.

mais aussi son refus, génèrent également une mobilité intense, qui n'est cependant pas toujours marquée par un besoin de célérité⁵³ : il s'agit davantage d'assurer la permanence des troupes et la mobilité des soldats. Si l'intérêt pour la vitesse est avant tout lié à l'infanterie et à la logistique militaire en général, la cavalerie doit aussi se mouvoir très rapidement, puisque, comme le rappelle l'officier et tacticien Jacques-Antoine-Hippolyte de Guibert, en 1772, dans son traité de tactique qui a fait date : « Pour procurer à la cavalerie une force de choc plus décisive, ce n'est donc point la profondeur de son ordonnance qu'il faut augmenter, c'est la quantité de vitesse »⁵⁴. L'enjeu est donc de taille : de la célérité des troupes dépend la victoire.

En effet, au cours de l'époque moderne, la manière de faire la guerre évolue et suppose dorénavant des soldats beaucoup plus mobiles⁵⁵. La stratégie militaire en France change profondément à partir du milieu du XVIII^e siècle, après la guerre de Sept ans, lors de laquelle la rapidité des troupes prussiennes a marqué les observateurs⁵⁶. De Guibert explique ainsi que le roi de Prusse a fait

voir à l'Europe le phénomène d'une armée nombreuse, & en même-tems manœuvrière & disciplinée. Il fit voir que les mouvemens de cent mille hommes sont assujettis à des calculs aussi simples, aussi certains, que ceux de dix mille ; que le ressort, qui fait mouvoir un bataillon, étant une fois trouvé, il ne s'agit plus que de combiner une plus grande quantité de ces ressorts, & de savoir les manier⁵⁷.

La vélocité s'acquière ainsi par la discipline et la stratégie : d'après cette définition donnée par le tacticien, il semble que le domaine militaire pourrait être celui qui peut le plus rapidement instaurer ces transformations. La mobilité est donc désormais au cœur de la tactique militaire.

Dans cette perspective, des efforts logistiques sont faits pour accélérer le mouvement des troupes⁵⁸. Le sujet est très vaste et il serait possible d'en parler longuement, mais nous n'aborderons

⁵³ Sur le service militaire comme facteur de mobilité et de migration, voir : CORVISIER André, « Service militaire et mobilité géographique au XVIII^e siècle », *Annales de démographie historique*, 1970, p. 185-204.

⁵⁴ GUIBERT Jacques-Antoine-Hippolyte de, *Essai général de tactique*, Londres, Chez les Libraires Associés, 1772, p. 269.

⁵⁵ Paul Virilio insiste notamment sur la naissance du « fleet in being » à la fin du XVII^e siècle, qui introduit un « art du mouvement des corps non vus » : VIRILIO Paul, *Vitesse et politique : un essai de dromologie*, Paris, Galilée, 1977, p. 46-54. En France, l'importance des fortifications diminue et cède sa place au développement de la guerre de campagne : LANGINS Janis, *Conserving the Enlightenment. French Military Engineering from Vauban to the Revolution*, Cambridge, MIT Press, 2004, p. 400.

⁵⁶ BERNASCONI Gianenrico, *Objets portatifs au Siècle des lumières*, Paris, CTHS, 2015, p. 270.

⁵⁷ J.-A.-H. de GUIBERT, *Essai général*, *op. cit.*, p. 12-13.

⁵⁸ La logistique est définie par Étienne-Alexandre Bardin, dans son *Dictionnaire de l'armée de terre*, comme « la partie spéculative, rationnelle de l'art militaire de terre, l'appréciation du théâtre de la guerre, la combinaison des plans adoptés, le choix du terrain des forteresses, l'ensemble de la science, la branche intellectuelle de l'art du ministre de la guerre » : BARDIN Étienne-Alexandre, *Dictionnaire de l'armée de terre, ou Recherches historiques sur l'art et les usages militaires des anciens et des modernes*, Partie 11, Paris, J. Corréard, 1849, p. 3244. Sur la définition de la logistique, voir aussi : BILOGHI Dominique, *Logistique et Ancien Régime : de l'étape royale à l'étape languedocienne*, Montpellier, Université Paul-Valéry, 1998, p. 26-27. C'est notamment dans cette perspective tactique de l'accélération des mobilités qu'est instauré le pas cadencé : GUINIER Arnaud, « De guerre et de grâce : le pas cadencé dans l'armée française de la seconde moitié du XVIII^e siècle (1750-1791) », *e-Phaistos*, IV-1, 2015, p. 15-26.

rapidement que quelques changements majeurs, déjà soulignés par l'historiographie, et qui témoignent de cette quête de vitesse, essentielle aux mobilités militaires. Outre des instructions quant à la manière et l'allure auxquelles les soldats doivent marcher selon les circonstances – le pas ordinaire, le moins rapide, est dorénavant de « quatre-vingts pas par minute » et non plus de soixante, rythme auquel « la marche est trop lente »⁵⁹ –, différentes mesures visent à améliorer la portabilité de l'armement et de l'équipement militaire, afin de faciliter leurs déplacements ; le poids des canons est par exemple réduit de 40% dans les années 1770⁶⁰. Grâce à cet allègement notamment, Jean du Teil, général et théoricien de l'artillerie, note en 1778 que l'artillerie s'est « rendue formidable par la célérité avec laquelle elle seconde les mouvemens rapides & savans des Troupes »⁶¹. Les nouveaux équipements doivent répondre à des critères de légèreté, de solidité, de facilité de montage et de démontage, et pouvoir être transportés facilement. Si certains remplissent avec brio ces critères, d'autres tentatives, tels que les essais pour réorganiser le transport des tentes, ne s'avèrent pas concluantes. Le tournant du XVIII^e siècle se situe alors vraiment dans ce moment d'entre-deux en ce qui concerne la vitesse militaire : si la théorie d'une accélération nécessaire est partagée dans les écrits des tacticiens, les équipements, lourds, nombreux, freinent encore, pour ainsi dire, ce gain de vitesse. En termes très matériels, la conquête de la mobilité et de la rapidité se traduit alors parfois plutôt par un dépouillement technique : face à la difficulté de réduire le poids de certains équipements, ils sont simplement abandonnés⁶².

En temps de guerre, les mouvements des troupes doivent être d'autant plus rapides. Cet enjeu transparaît particulièrement dans les années de troubles qui suivent la Révolution française. C'est dans ce contexte que le Comité des Ponts et Chaussées – qui œuvre pour l'amélioration des infrastructures routières et n'hésite donc sans doute pas à insister sur certains arguments pour servir son propos – souhaite envoyer aux administrations de département en 1793 une circulaire dans laquelle il rappelle que les « nombreuses légions puissent se porter avec facilité partout où nous serons attaqués, qu'on puisse transporter rapidement devant elles toutes les munitions de guerre et de bouche nécessaires »⁶³. Le transport des troupes devient ainsi un prétexte imparable, alors que la France se bat sur plusieurs fronts, pour susciter des politiques plus poussées d'amélioration des

⁵⁹ J.-A.-H. de GUIBERT, *Essai général*, *op. cit.*, p. 72. Sur les instructions concernant les différentes marches, voir : *Ibid.*, p. 69-102.

⁶⁰ ALDER Ken, *Engineering the Revolution. Arms and Enlightenment in France, 1763-1815*, Chicago, The University of Chicago Press, 2010 [1997], p. 40-43.

⁶¹ DU TEIL Jean, *De l'usage de l'artillerie nouvelle dans la guerre de campagne : connaissance nécessaire aux officiers destinés à commander toutes les armées*, Metz, Marchal, 1778, p. i.

⁶² G. BERNASCONI, *Objets portatifs*, *op. cit.*, p. 276-279.

⁶³ AN, AF/II/*/34, Séance du 6 février l'an 2 [1793].

routes, à un moment où elles ne sont pas au cœur des priorités du gouvernement⁶⁴. Ces dernières, nous y reviendrons, sont en effet un facteur majeur de l'accélération des déplacements. Le comité ajoute encore : « Quels reproches n'auraient pas à se faire ceux en qui le Peuple a mis sa confiance, si nos braves soldats, qui ne peuvent point être vaincus quelque soit le nombre de nos ennemis, ne pouvaient pas empêcher les maux qu'ils nous préparent, faute de ne pouvoir pas arriver assez tôt à leur rencontre »⁶⁵. La question rhétorique insinue à qui incomberait la responsabilité d'un échec militaire dû à l'état déplorable des infrastructures. La stratégie politique est habile : une forme de patriotisme ne peut se permettre de perdre une guerre à cause d'une route mal entretenue ou mal construite. Malgré ces arguments et les revendications du Comité du Pont et Chaussées, nous le verrons, de la Révolution jusqu'aux années 1810, le développement des routes connaît un fort ralentissement.

Outre les mobilités des hommes, leur approvisionnement, dans un contexte de croissance des effectifs – l'armée française passe de 270 000 hommes en 1792 à 550 000 en 1793 et 750 000 en 1794⁶⁶ –, est un autre enjeu majeur pour l'armée et par conséquent pour l'État. L'approvisionnement est défini par Étienne-Alexandre Bardin, dans son *Dictionnaire de l'armée de terre* de 1841, comme :

un ensemble d'objets rassemblés et tenus en réserve, distribués au besoin par les soins réunis du ministre, des intendants, d'un munitionnaire général, etc., etc., tels que boissons, combustible, denrées, matériel, mobilier, munitions, etc. (...). L'expression approvisionnement se distingue en approvisionnement d'artillerie, - d'artillerie de siège défensif, - de bouche, - de campagne, - de forteresses, - de guerre, - de plaine, - de siège, - extraordinaire, - militaire⁶⁷.

L'enjeu donc aussi bien de faire circuler les armes et les équipements que les vivres ; ces trois types d'objets demandent un acheminement rapide. Armes et munitions, dont les stocks doivent être gérés avec rigueur, requièrent un approvisionnement constant et continu, particulièrement en période de tensions. Un arrêté du Comité de Salut public, autorité publique autonome créée un an auparavant et en charge, outre de la politique générale, de la conduite de la guerre et de la diplomatie, du 15 floréal an II [4 mai 1794], pris alors que la Convention a besoin que ses décisions

⁶⁴ Sur la situation militaire de la France en 1793, qui fait face aussi bien à des attaques extérieures qu'à des troubles internes, voir : DUPUY Roger, *La République jacobine. Terreur, guerre et gouvernement révolutionnaire (1792-1794)*, Paris, Seuil, 2005, notamment p. 164-175.

⁶⁵ AN, AF/II/*/34, Séance du 6 février l'an 2 [1793].

⁶⁶ R. DUPUY, *La République jacobine*, *op. cit.*, p. 211.

⁶⁷ É.-A. BARDIN, *Dictionnaire de l'armée de terre*, *op. cit.*, Partie 1, 1841, p. 212.

soient exécutées immédiatement pour faire face à la contre-révolution et aux attaques extérieures⁶⁸, considère « que toutes les expéditions d'artillerie et de munitions de guerre, dont le transport, soit dans l'intérieur, soit aux armées, est demandé par l'Administration conservatrice des armes à la commission des transports militaires exigent la plus prompte célérité »⁶⁹. Le Comité de Salut public, dans cette période de troubles, exige donc la circulation la plus rapide possible des armes et des munitions. À cet effet, les axes considérés comme les plus importants sont ceux menant aux frontières et aux zones de troubles : non seulement les soldats et les officiers ont besoin de pouvoir de rejoindre facilement et rapidement le front, mais il faut également avoir la possibilité d'envoyer et de recevoir avec la plus grande rapidité les missives et le ravitaillement, et permettre ainsi la circulation d'informations stratégiques. Tout se passe comme si la notion d'accélération gommait la frontière entre objets et êtres humains : les troupes, les armes, les munitions, les vivres utilisent les mêmes routes, qui doivent être praticables et offrir les conditions nécessaires à ce gain de vitesse. Ce grand déplacement guerrier pourrait donc se lire au prisme des idées latouriennes d'acteurs-réseaux : ici, les autorités considèrent les éléments militaires comme faisant partie d'un tout, au service de la défense du royaume ou de la nation, dont les relations d'interdépendance sont telles que l'accélération de l'un ne peut se faire sans celle de l'autre.

L'armée a bien sûr aussi besoin d'être ravitaillée en nourriture, particulièrement en pain, pour s'assurer des soldats aptes au combat et pour éviter que ceux-ci ne se livrent à des pillages en cas de manque⁷⁰. Le ravitaillement des troupes est organisé en France, depuis la fin du XV^e siècle et à la suite de l'augmentation du nombre de soldats, selon un système d'étapes, où sont prévus d'importants dépôts de nourriture et de fourrages et par lesquelles passent les soldats allant et revenant de leurs quartiers d'hiver⁷¹. Ce système est encore majoritairement utilisé au cours du XVIII^e siècle⁷². On comprend alors qu'il est nécessaire d'appréhender ces mobilités militaires comme un système qui est à accélérer dans sa globalité. Vivres et hommes doivent, en quelque sorte, bouger ensemble, et leur mouvement ne peut être efficace sans cette synchronie. L'accélération du

⁶⁸ R. DUPUY, *La République jacobine, op. cit.*, p. 187-188. Pour approfondir le rôle du Comité de Salut public, clef de voûte du gouvernement révolutionnaire, voir : MATTA-DUVIGNAU **Raphaël**, *Gouverner, administrer révolutionnairement : le comité de salut public*, Paris, L'Harmattan, 2013.

⁶⁹ AN, AF/II/286/B : AF/II/2389, pièce 25.

⁷⁰ MARQUIS Hugues, « Le pain de munition, « nerf de la guerre » des armées françaises en guerre (1588-1814) », *Artefact*, 9, 2019, p. 57-78.

⁷¹ IUNG Jean-Éric, « L'organisation du service des vivres aux armées de 1550 à 1650 », *Bibliothèque de l'École des Chartes*, 141-2, 1983, p. 269-306 ; KROENER Bernhard R., « Le développement d'un réseau routier militaire dans le Nord-Est de la France au cours de l'Ancien Régime. À partir de cartes des routes et des étapes des XVII^e et XVIII^e siècles », dans Congrès national des sociétés savantes, *Les Transports de 1610 à nos jours*, Paris, Bibliothèque nationale, 1980, p. 41-61, p. 41-42.

⁷² La Régence tente une modification du système entre 1715 et 1726, qui ne perdure toutefois pas : D. BILOGHI, *Logistique et Ancien Régime, op. cit.*, p. 188-206.

transport des uns doit être suivie par celle des autres : dans cette optique, la route incarne bien ce dénominateur commun, pris par tous, objets et hommes, et qui conditionne leur déplacement.

Au-delà des subsistances, il faut en outre pouvoir loger les troupes, et pour ne pas grever de manière trop importante les ressources d'un seul endroit, les régiments sont répartis sur plusieurs sites⁷³. L'organisation d'étapes à intervalles réguliers – elles sont en moyenne espacées de 5 lieues – est une des conditions pour faciliter la circulation des troupes sur tout le territoire : lors de leur déplacement à l'intérieur du royaume, les soldats reçoivent des ordres de marche avec l'itinéraire précis qu'ils sont obligés de suivre, ainsi qu'un calendrier et une allure prescrite qu'ils doivent respecter⁷⁴. Ce système a largement bénéficié des aménagements routiers civils, puisque les routes militaires en suivent majoritairement les tracés⁷⁵. Des magasins sont également installés le long des frontières pour faciliter le ravitaillement des troupes avant l'entrée en campagne⁷⁶. Il s'agit de rendre accessible la nourriture non seulement pour les hommes, mais aussi pour les bêtes, autre élément à prendre en compte dans cette constellation d'acteurs, humains et non-humains⁷⁷. En plus d'une nouvelle stratégie sur le champ de bataille et d'une adaptation du matériel, toute une logistique se met donc en place au cours de la période pour l'organisation des échanges, les itinéraires, les rythmes de passage⁷⁸. Les mêmes principes seront largement appliqués par Napoléon, qui, par les distances parcourues et les effectifs plus importants encore, a besoin d'une circulation des informations et des soldats encore plus grande⁷⁹. L'armée du XVIII^e siècle et du début du XIX^e siècle s'articule ainsi autour d'une mobilité nouvelle, régie par la conquête du temps et de l'espace et marquée par des échanges et des déplacements croissants, qui doivent s'effectuer avec une grande célérité. Le pouvoir central organise désormais, avec un souci d'efficacité, et donc de vitesse, le déplacement d'une des populations les plus nombreuses d'Europe⁸⁰. Les besoins inhérents à la guerre et à l'armée constituent donc des enjeux majeurs pour l'État, d'autant plus après la Révolution ; à l'inverse, leurs exigences, qui imposent des échanges d'informations efficaces, des ravitaillements rapides, une collaboration et une coordination des différents acteurs engagés, s'appliquent pareillement à

⁷³ Sur le choix des villes d'étapes, voir : B. R. KROENER, « Le développement d'un réseau routier militaire », *op. cit.*, p. 44, p. 53.

⁷⁴ D. BILOGHI, *Logistique et Ancien Régime*, *op. cit.*, p. 33.

⁷⁵ B. R. KROENER, « Le développement d'un réseau routier militaire », *op. cit.*, p. 43. Certaines routes militaires n'apparaissent toutefois pas sur les cartes du réseau routier, ce qui témoigne de l'existence de routes locales réservées aux troupes : *Ibid.*, p. 57.

⁷⁶ D. ROCHE, *Humeurs vagabondes*, *op. cit.*, p. 156.

⁷⁷ D. BILOGHI, *Logistique et Ancien Régime*, *op. cit.*, p. 36-37.

⁷⁸ D. ROCHE, *Humeurs vagabondes*, *op. cit.*, p. 278.

⁷⁹ PARET Peter, « Napoleon and the Revolution in War », dans PARET Peter (éd.), *Makers of Modern Strategy from Machiavelli to the Nuclear Age*, Princeton, Princeton University Press, 1986, p. 123-142, p. 124-126, p. 137. Pour une somme et histoire globales des guerres napoléoniennes, voir : MIKABERIDZE Alexander, *Les Guerres napoléoniennes. Une histoire globale*, Paris, Flammarion, 2020.

⁸⁰ D. BILOGHI, *Logistique et Ancien Régime*, *op. cit.*, p. 239.

d'autres domaines de la vie sociale, politique et économique⁸¹. Les besoins logistiques accrus de l'institution militaire jouent ainsi également un rôle majeur dans les progrès techniques mis en place pour permettre l'accélération des déplacements et des échanges, qui sont repris dans la vie civile⁸². Les routes, points communs de toutes les réflexions stratégiques sur le gain d'efficacité de l'armée, sont donc au cœur de l'accélération du système global, et ce, bien au-delà de la sphère militaire.

C) Du pain et du bois : garantir la continuité de l'approvisionnement

Outre le ravitaillement de l'armée et des places fortes, l'approvisionnement civil fait aussi l'objet d'une réflexion accrue de la part des gouvernements. Sans entrer en détail dans un sujet déjà largement traité par l'historiographie, quelques exemples, qui mettent en lumière les enjeux spécifiques de l'acheminement de grain et de bois, révèlent que l'État, au cours de l'époque moderne, fait entrer dans son escarcelle la subsistance civile, dans une logique très politique de prévention de violences possibles liées aux ruptures d'approvisionnement⁸³. Cette préoccupation gouvernementale de garantie de l'approvisionnement en céréales concerne essentiellement la ville et plus encore la capitale : les campagnes sont sur ce point livrées à elles-mêmes⁸⁴. La priorité accordée à Paris est due à sa proximité avec le pouvoir politique, qui est immédiatement en danger en cas de soulèvement, ainsi qu'à son poids démographique considérable par rapport aux autres villes du royaume, posant un problème logistique d'une autre ampleur. L'approvisionnement n'est bien sûr pas de la seule responsabilité du gouvernement, mais en cas de pénurie, les autorités sont inquiètes des troubles qui peuvent être engendrés par le manque notamment de farine et de grains ; l'objectif est d'éviter toute émeute frumentaire⁸⁵. Au cours de la période, la gestion des subsistances et de l'approvisionnement incombe à différentes institutions (le contrôle général des finances à partir de 1722, le parlement de Paris et la prévôté des marchands, puis, après la Révolution et plusieurs remaniements, la commission centrale des subsistances), ce qui témoigne, entre autres, d'une volonté d'améliorer le système en place jusqu'à une stabilisation au début du XIX^e siècle,

⁸¹ D. ROCHE, *Humeurs vagabondes*, *op. cit.*, p. 286.

⁸² H. ROSA, *Accélération*, *op. cit.*, p. 245.

⁸³ Sur la question de l'approvisionnement, voir notamment : KAPLAN Steven L., *Les ventres de Paris. Pouvoir et approvisionnement dans la France d'Ancien Régime*, Paris, Fayard, 1988 ; ABAD Reynald, *Le grand marché. L'approvisionnement alimentaire de Paris sous l'Ancien Régime*, Paris, Fayard, 2002.

⁸⁴ QUELLIER Florent, *La table des Français. Une histoire culturelle (XV^e-début XIX^e siècle)*, Rennes, PUR, 2013, p. 158.

⁸⁵ Pour une analyse générale des crises frumentaires au cours de la période, voir : TILLY Louise A., « La révolte frumentaire, forme de conflit politique en France », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 27-3, 1972, p. 731-757.

d'évolutions liées au contexte politique – qui s'accroissent avec les troubles révolutionnaires –⁸⁶, mais aussi, et surtout, de la recherche active d'une efficacité pérenne de cet approvisionnement, recherche qui, par la succession d'acteurs qui la prennent en charge, signale l'inquiétude politique permanente provoquée par cet enjeu.

Le gouvernement intervient en matière de réglementations et s'assure que les produits – surtout le froment – atteignent les consommateurs⁸⁷. Dans ce cadre, une surveillance des récoltes et du prix des denrées essentielles est en outre mise en place⁸⁸. Cette collecte d'informations régulière demande une communication fréquente entre les différents agents et entre les institutions (des informateurs et des espions sont par exemple chargés d'obtenir des renseignements sur les rumeurs de la Halle) pour les centraliser⁸⁹. Pour étudier la vitesse de l'approvisionnement, il faut donc englober toute une série de transformations : conceptuelles, théoriques, politiques, à questionner aussi au croisement avec une histoire des représentations (le peuple qui a faim se révolte). La rapidité d'approvisionnement pourrait donc être vue comme l'une des conséquences (le système s'améliore, et avec lui, la vitesse), mais également des causes (en améliorant la vitesse, l'approvisionnement est de plus en plus permanent), d'un gain en efficacité de l'administration civile.

Malgré les mesures prises pour limiter les crises frumentaires, les troubles liés aux grains se multiplient à partir de 1764 et atteignent leur paroxysme avec la « guerre des farines » de 1775, qui éclate à Paris, à Versailles et dans les campagnes des provinces voisines à la suite des mauvaises récoltes de 1774, l'augmentation du prix du grain et l'arrêt rétablissant le commerce libre des grains au sein du royaume⁹⁰. La peur des crises frumentaires et en conséquence la mise en place de tous les moyens possibles pour assurer l'approvisionnement de la capitale se renforce particulièrement dans la période révolutionnaire, au cours de laquelle les difficultés en la matière s'accroissent en

⁸⁶ R. ABAD, *Le grand marché*, op. cit., p. 25-35 ; MOULLIER Igor, « Une reconstitution administrative : le bureau des subsistances, de l'Ancien Régime à la fin du Premier Empire », *Annales historiques de la Révolution française*, 352, 2008, p. 29-51.

⁸⁷ S. L. KAPLAN, *Les ventres de Paris*, op. cit., p. 16. Sur le froment, voir : *Ibid.*, p. 31-37. Plus généralement sur la consommation des céréales, voir : F. QUELLIER, *La table des Français*, op. cit., p. 26-30.

⁸⁸ F. QUELLIER, *La table des Français*, op. cit., p. 158.

⁸⁹ BOURGUINAT Nicolas, « L'État et l'information économique pendant les crises frumentaires, de la fin de l'Ancien Régime au milieu du XIX^e siècle », dans MARGAIRAZ Dominique, MINARD Philippe (dir.), *L'information économique (XVI^e-XIX^e siècle)*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2008, p. 253-269.

⁹⁰ F. QUELLIER, *La table des Français*, op. cit., p. 160. Sur les mesures prises pour éviter les révoltes frumentaires, voir : MILLER Judith A., *Mastering the Market. The State and the Grain Trade in Northern France, 1700-1860*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999. Sur cette crise de 1775, voir notamment : RUDÉ George, « La Taxation populaire de mai 1775 à Paris et dans la région parisienne », *Annales historiques de la Révolution française*, 143, 1956, p. 139-179 ; RUDÉ George, « La Taxation populaire de mai 1775 en Picardie, en Normandie et dans le Beauvaisis », *Annales historiques de la Révolution française*, 165, 1961, p. 305-326 ; BOUTON Cynthia A., « L'« économie morale » et la guerre des farines de 1775 », dans THOMPSON Edward P., BERTRAND Valérie, BOUTON Cynthia A., GAUTHIER Florence [et al.], *La Guerre du blé au XVIII^e siècle*, Montreuil, Éditions de la Passion, 1988, p. 93-110.

raison de la guerre et de la nécessité de se fournir uniquement sur le marché français⁹¹. Les émeutes de subsistance deviennent constantes entre l'automne 1791 et le printemps 1793⁹². Elles s'aggravent encore à l'été⁹³. C'est dans ce contexte que, le 15 août 1793, le Comité du Salut public, « en conformité du décret de la Convention nationale de ce jour », souhaite « pourvoir par tous les moyens possibles à l'approvisionnement de Paris ». Il arrête pour ce faire que « le citoyen Lulier procureur général syndic du département de Paris se transportera dans toutes les communes pour y hater le transport des grains et farines par tous les moyens qu'il jugera convenables »⁹⁴. La mission de Lulier, qui s'inscrit dans ses fonctions de procureur général syndic qui font de lui un intermédiaire entre Paris et la province, consiste à accélérer le processus de transport des vivres, en particulier des farines dont l'acheminement depuis les départements voisins est fortement ralenti⁹⁵ : la vitesse, comme réponse à un soulèvement populaire potentiel, est donc prise en charge politiquement dans un système qui veut gérer efficacement l'approvisionnement de Paris à différentes échelles. La généralité de Paris est en effet l'aire de ravitaillement privilégiée de la capitale, surtout pour les céréales et les farines, mais en cas de difficultés d'approvisionnement, elles peuvent venir de toute la France, et même, lorsque la situation politique le permet, de Sicile, d'Afrique du Nord ou encore de Pologne et de Russie⁹⁶. L'approvisionnement de Paris est, en temps de paix, facilité par sa position idéale – au cœur du réseau de routes qui se développe au cours de la période –, en partie pensée pour permettre à la capitale d'absorber la production du reste du royaume⁹⁷. S'il est essentiellement question de pourvoir aux besoins de la capitale, cette nécessité implique par conséquent aussi des mesures concernant d'autres villes et par là même des échanges d'informations très fréquents entre les différents administrateurs pour organiser l'approvisionnement de la capitale.

⁹¹ PETERSEN Susanne, « L'approvisionnement de Paris en farine et en pain pendant la Convention girondine », *Annales historiques de la Révolution française*, 257, 1984, p. 366-385, p. 366.

⁹² BERNARD Alain, « La guerre des farines », dans COLLART DUTILLEUL François, RIEM Fabrice (dir.), *Droits fondamentaux, ordre public et libertés économiques*, Bayonne, Institut Universitaire Varenne, 2013, p. 153-237, p. 222.

⁹³ Sur les fortes difficultés d'approvisionnement de Paris au cours de l'été 1793, qui agitent particulièrement les foules et aboutissent aux journées de 4 et 5 septembre 1793, voir : LADJOUZI Diane, « Les journées des 4 et 5 septembre 1793 à Paris. Un mouvement d'union entre le peuple, la commune de Paris et la convention pour un exécutif révolutionnaire », *Annales historiques de la Révolution française*, 321, 2000 [En ligne].

⁹⁴ AN, AF/II/68, plaquette 505, 3.

⁹⁵ Sur le rôle des procureurs généraux syndics, voir : ANDRO Gaïd, *Une génération au service de l'État. Les procureurs généraux syndics de la Révolution française, 1780-1830*, Paris, Société des études robespierristes, 2015.

⁹⁶ TOUZERY Mireille, *Atlas de la Généralité de Paris au XVIII^e siècle. Un paysage retrouvé*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière, 1995, p. 100-104. Sur les couronnes d'approvisionnement de Paris au cours de la période, voir : S. L. KAPLAN, *Les ventres de Paris*, *op. cit.*, p. 71-81, et sur les modèles d'aire d'approvisionnement, voir : F. QUELLIER, *La table des Français*, *op. cit.*, p. 151-153, 159. Sur les aires d'approvisionnement d'autres villes, voir : DAUDIN Guillaume, *Commerce et prospérité. La France au XVIII^e siècle*, Paris, G. Daudin, 2011 [2005], p. 107-110.

⁹⁷ R. ABAD, *Le grand marché*, *op. cit.*, p. 15. Sur le développement des infrastructures routières au cours de la période, cf. Chapitre 2.

Après quelques mois de calme, les émeutes frumentaires reprennent entre 1794 et le printemps 1795⁹⁸. Le 20 ventôse an III [10 mars 1795], des mesures supplémentaires sont une nouvelle fois prises « à l'effet de hater la marche des voitures chargées de farine » : des gendarmes sont envoyés « sur toutes les routes environnant Paris », avec notamment pour mission de « remplacer les charretiers qui mettroient trop de lenteur dans leur marche. Ils employeront tous les moyens possibles pour accélérer les arrivages »⁹⁹. L'accélération des transports de vivres, en particulier de la farine, apparaît, on le voit dans ces sources, comme une quasi-obsession des autorités, en particulier pendant la période révolutionnaire.

Cette urgence politique se poursuit au début du XIX^e siècle, où l'enjeu est reposé à intervalles réguliers, notamment lors de la disette de 1812 et de celle de 1816¹⁰⁰ : la gestion de l'approvisionnement fait alors l'objet de nombreuses correspondances, particulièrement entre la Direction de l'approvisionnement de réserve et différents administrateurs locaux, souvent ceux exerçant dans les villes à proximité de Paris et qui servent de lieu de stockage et fréquemment de mouture. Une lettre du 10 juin 1816, adressée au Garde magasin conservateur de Pontoise – ville qui constitue un marché-entrepôt alimentant Paris¹⁰¹ –, concerne par exemple une fois encore le transport de farines :

Par votre lettre du 8 de ce mois, M. vous me mandez que vous allez vous occuper d'expédier à Mr Poissonnier les farines de blé en lui en donnant avis préalablement, et que les envois se succéderont aussi promptement qu'il sera possible. Je compte sur toute votre activité dans ces expéditions successives vous m'informez en meme temps que, d'après les informations que vous avez prises, le transport par eau serait trop dispendieux et donnerait lieu à un séjour de près de 20 jours sur l'eau, ce qui pourrait nuire aux farines. En conséquence, M., je vous autorise à faire les envois par terre, toujours au plus bas prix qu'il sera possible (...) ¹⁰².

Encore une fois, on comprend que les expéditions doivent se faire le plus vite possible et que l'administration est pour cela prête à employer un moyen d'acheminement plus dispendieux que la voie fluviale – à condition de négocier le prix pour limiter les coûts : la voie de terre. Dans les temps troubles de la période révolutionnaire, la question financière n'entraîne même pas en compte : les denrées devaient être acheminées au plus vite, quoi qu'il en coûte ; à cet effet, les transports terrestres et fluviaux étaient souvent combinés. Si l'année 1816 semble plus calme du point de vue

⁹⁸ A. BERNARD, « La guerre des farines », *op. cit.*, p. 222.

⁹⁹ AN, AF/II/68, plaquette 506, 5.

¹⁰⁰ Sur les crises de subsistance et les émeutes qui en résultent dans la première moitié du XIX^e siècle, voir : BOURGUINAT Nicolas, *Les grains du désordre. L'État face aux violences frumentaires dans la première moitié du XIX^e siècle*, Paris, EHESS, 2002, notamment p. 149-161.

¹⁰¹ *Ibid.*, p. 115-116, p. 121.

¹⁰² AN, F/11/1408.

de la politique intérieure, l'urgence qui transparait dans les correspondances de la Direction de l'approvisionnement de réserve témoigne en revanche de l'utilisation de cette réserve à outrance, ce qui inquiète le gouvernement¹⁰³. De plus, une disette touche la France en 1816-1817, ce qui pousse la Commission des Subsistances à vendre les sacs de la Réserve à l'automne 1816. Peut-être qu'au mois de juin, alors que les moissons ne sont pas encore faites, la situation est déjà difficilement gérable, surtout qu'une telle pénurie est souvent la conséquence de plusieurs mauvaises récoltes consécutives¹⁰⁴. Cette situation justifie donc sans doute le recours à la voie de terre plutôt qu'à la navigation intérieure, d'autant que plusieurs sources témoignent de difficultés lors d'expéditions fluviales, notamment le manque d'eau ou les périodes de gel, qui gênent, voire bloquent les circulations¹⁰⁵. Un argument supplémentaire est avancé ici par la Direction de l'approvisionnement de réserve : le risque que les farines s'abîment en passant une vingtaine de jours sur l'eau, l'humidité et les conditions de conservation de cette denrée fragile n'étant pas optimales. Bien sûr, et nous y reviendrons, la nécessité de la célérité est une variable qui change en fonction du type de marchandises transportées. Ce cas témoigne aussi du fait que les communications doivent être rapides pour ne pas ralentir l'application des ordres : tout au long du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, une correspondance active est en effet entretenue entre les différents acteurs en charge de l'approvisionnement de Paris¹⁰⁶. Une telle gestion impliquant de nombreuses personnes, qui doivent se coordonner, il est primordial qu'il n'y ait pas le moindre retard dans leurs échanges pour ne pas nuire à l'ensemble du système mis en place.

Afin de poursuivre cette typologie des biens transportés pour lesquels la vitesse est un enjeu crucial, il faut rappeler que d'autres ressources que celles alimentaires et périssables ont besoin d'être acheminées rapidement jusqu'à Paris. L'approvisionnement concerne également le bois, qui est indispensable au XVIII^e siècle, tant pour son utilisation comme source d'énergie que comme matériau de construction. Il est essentiellement transporté par la voie d'eau, aussi bien par flottage que par bateau¹⁰⁷. La crise du bois dans les années 1780 – provoquée par son utilisation intensive, l'augmentation de la population et de la consommation et des conditions climatiques

¹⁰³ Sur le rôle de la Réserve, voir notamment : MILLER Judith A., « Commerce des céréales et problèmes des subsistances à la fin du XVIII^e siècle », dans LAPIED Martine, PEYRARD Christine (dir.), *La Révolution française au carrefour des recherches*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 2003, p. 55-67, p. 64-66.

¹⁰⁴ *Ibid.*, p. 65-66.

¹⁰⁵ AN, F/11/1408. Si ce fonds fait moins état des problèmes rencontrés par le transport terrestre, ils sont pourtant bien réels : outre l'état des routes qui peut parfois ralentir l'avancée des voitures, la rareté et la cherté du fourrage peuvent aussi avoir un impact sur ce moyen de transport : R. ABAD, *Le grand marché*, *op. cit.*, p. 17. Sur les difficultés rencontrées pendant le transport par la voie fluviale : *Ibid.*, p. 21-24.

¹⁰⁶ R. ABAD, *Le grand marché*, *op. cit.*, p. 26.

¹⁰⁷ M. TOUZERY, *Atlas de la Généralité de Paris*, *op. cit.*, p. 111-114 ; BOISSIÈRE Jean, « Un mode original de circulation marchande : le flottage », dans WORONOFF Denis (dir.), *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, p. 15-52, p. 15.

exceptionnelles qui gênent son acheminement par le flottage en raison d'un niveau d'eau trop bas –, et aggravée par le grand hiver 1788-1789, force le gouvernement à essayer de trouver des solutions rapides pour pallier cette pénurie¹⁰⁸. Le 26 vendémiaire an III [17 octobre 1794], alors que les émeutes frumentaires ressurgissent, que le blocus naval et les réquisitions militaires aggravent la situation, le Comité de Salut public prend un arrêté dans le but d'« accélérer l'envoy de tous les bois qui se trouvent sur les différents ports et ruisseaux » et le 23 brumaire de la même année [13 novembre], il prévoit une « gratification aux citoyens qui seront employés à accélérer l'arrivage des bois et charbon à Paris »¹⁰⁹. Le Comité de Salut Public, en voulant acheminer plus vite les vivres et le bois, ferait donc de la vitesse et de l'accessibilité des denrées un enjeu de gouvernement. La nécessaire « promptitude », pour paraphraser ses arrêts, revient sans cesse dans ces sources. Dans cette logique, d'ailleurs, d'autres biens de consommation sont ponctuellement visés par des réflexions politiques similaires, à l'instar du savon : un projet d'arrêté du 18 brumaire an III [8 novembre 1794] évoque les « difficultés qui arrêtent le transport des savons destinés à l'approvisionnement de Paris, qui sont depuis longtemps emmagasinés à Chalon sur Saône » et souhaite « pourvoir au prompt transport de cette denrée dont la commune de Paris a un absolu besoin »¹¹⁰.

Puisque l'approvisionnement est un souci constant pour le pouvoir au cours de la période, et plus particulièrement après la Révolution, et qu'il dépend directement de l'état des infrastructures routières et fluviales, il encourage fortement le gouvernement à s'intéresser au développement de ces réseaux de communication, surtout autour de Paris. Il en va de même avec le déplacement et le ravitaillement des troupes sur les axes qui conduisent aux frontières. De plus, l'acheminement des denrées se fait parfois dans l'urgence, surtout dans le dernier tiers du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, et demande donc une grande célérité ; la vitesse est, à ce titre, un objet politique, puisqu'elle est indispensable dans le cadre militaire comme dans celui des communications, qui doivent être fluides et rapides à l'échelle du royaume pour permettre un gouvernement efficace.

¹⁰⁸ DEVÈZE Michel, « Les forêts françaises à la veille de la Révolution », *Revue d'Histoire Moderne & Contemporaine*, 13-4, 1966, p. 241-272 ; BOISSIÈRE Jean, « La grande disette de bois à Paris des années 1783-1785 », dans Centre culturel de l'Abbaye de Flaran, *L'Approvisionnement des villes de l'Europe occidentale au Moyen Âge et aux Temps modernes*, Auch, Comité départemental du tourisme du Gers, 1985, p. 237-248.

¹⁰⁹ AN, AF/II/68, plaquette 505, 23 et 25.

¹¹⁰ AN, AF/II/68, plaquette 505, 24.

II. Les pratiques de l'échange : la recette du succès commercial

Si la rapidité des communications et des envois est essentielle pour le pouvoir politique, elle l'est tout autant pour toutes les branches du commerce, qui, par définition, s'appuient sur l'échange et la production des marchandises, sur une « économie de la circulation » pour reprendre les termes de Dominique Margairaz¹¹¹. Dès le Moyen Âge, le temps s'impose comme un objet de mesure dans le cadre du commerce et cette place croissante qui lui est accordée demande à ce qu'il soit mieux mesuré¹¹². L'enjeu économique qu'il revêt ne date donc pas du XVIII^e siècle, mais il se renforce à ce moment-là, dans un contexte où la nouvelle culture de la mesure mécanique du temps qui pénètre la société entre en résonnance avec des pratiques commerciales capitalistes dorénavant inscrites dans une économie mondialisée. C'est par exemple à cette période que se diffuse le proverbe « Le temps, c'est de l'argent », attribué à Benjamin Franklin. Il n'en est pas l'auteur originel, puisqu'une première occurrence apparaît dans un journal anglais en 1719, republié en 1723 et en 1739¹¹³ ; néanmoins, Franklin le popularise en l'utilisant à plusieurs occasions, en particulier dans son *Advice to a young tradesman* en 1748, mais aussi en en reprenant régulièrement l'essence à dans son almanach, qui est, au XVIII^e siècle, le plus diffusé en Amérique et le plus traduit¹¹⁴. Cela signale que sa vision du temps n'est pas simplement personnelle, mais qu'elle circule déjà largement dans les milieux économiques¹¹⁵. Il est donc intéressant de souligner que l'utilisation de cet adage témoigne plus largement d'un mode de pensée et des représentations partagés par Franklin et ses contemporains et contemporaines et que, ce faisant, il reflète le nouveau lien entre le temps et l'économie qui se développe au cours d'un long XVIII^e siècle. Cette vision du monde économique repose d'une part sur l'idée que l'argent peut fructifier au cours du temps et, d'autre part, sur le fait que le temps à la disposition d'une personne peut être utilisé pour travailler et donc pour gagner de l'argent ; le temps, qui est une denrée limitée, acquiert ainsi une valeur monétaire¹¹⁶.

¹¹¹ MARGAIRAZ Dominique, « L'économie d'Ancien Régime comme économie de la circulation », dans WORONOFF Denis (dir.), *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, p. 1-5.

¹¹² LE GOFF Jacques, « Au Moyen Âge : temps de l'Église et temps du marchand », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisation*, 15-3, 1960, p. 417-433, p. 424-425 ; POMIAN Krzysztof, *L'ordre du temps*, Paris, Gallimard, 1984, p. 260.

¹¹³ VILLERS Damien, MIEDER Wolfgang, « Time is money: Benjamin Franklin and the vexing problem of proverb origins », *Proverbium*, 34, 2017, p. 391-404, p. 392-393.

¹¹⁴ FRANKLIN Benjamin, « Advice to a Young Tradesman », 1748. L'adage se répand surtout après sa reprise par Franklin : D. VILLERS, W. MIEDER, « Time is money », *op. cit.*, p. 397-400. Sur son almanach, voir : LÜSEBRINK Hans-Jürgen, « Transferts culturels transatlantiques et circulation des savoirs dans les cultures populaires – le cas des almanachs de Benjamin Franklin », *Tangence*, 72, 2003, p. 27-40.

¹¹⁵ A. SCORNICKI, *L'économiste, la cour et la patrie*, *op. cit.*

¹¹⁶ Ce principe de profit et d'intérêts permettant de faire fructifier un capital grâce au temps est déjà bien ancré au Moyen Âge et justifie en partie l'importance accordée au temps évoquée précédemment. Il se fonde en effet sur la possibilité d'anticiper et de prévoir des actions, sur des « hypothèses dont le temps est la trame même » : J. LE GOFF,

À la valeur religieuse du temps – qui bannit l'oisiveté et valorise la bonne utilisation du temps¹¹⁷ – s'ajoute dès lors une dimension monétaire, bientôt renforcée par un enjeu moral : au XIX^e siècle en particulier, les guides prônant la bonne gestion du temps se multiplient¹¹⁸. Dans le cadre marchand donc, l'économie du temps s'impose. Mais elle n'y reste pas cantonnée : cette élaboration conceptuelle le dépasse rapidement pour pénétrer différentes sphères sociales. Ainsi, la conception d'un temps compté et qui doit l'être, du temps assimilé à une valeur monétaire, bouleverse plusieurs espaces. Le temps est précieux, et plus seulement pour des considérations philosophiques à rapprocher du *memento mori* : le monde politique s'empare de cette notion d'un temps comptable. Les écrits de Jacques Necker, principal ministre d'État puis ministre des Finances de Louis XVI, montrent qu'en matière de politique et de gestion du pays aussi cette conception serait nécessaire. Face à la « disproportion qui existe entre ses forces et sa tâche », l'administrateur doit ainsi économiser son temps, en appliquant toute une série de principes : par exemple en déléguant une partie de ses missions ou en organisant rigoureusement ses journées¹¹⁹. Le temps se dote donc d'une nouvelle échelle de valeurs : le temps du ministre est inestimable, pas celui des autres, notamment ceux à qui il peut déléguer les tâches les plus ingrates.

Parmi les espaces sociaux qui intègrent cette valeur monétaire du temps, des sources administratives enregistrent même cette transformation des représentations, à l'instar de la *Statistique des routes royales* de 1824, une enquête commandée par le directeur général des Ponts et Chaussées, François-Louis Becquey, qui note un avant et un après dans la gestion du temps, en s'enthousiasmant de ce qui est perçu comme un progrès :

Le temps est une valeur qu'on apprécie mieux aujourd'hui qu'on ne le faisait autrefois : il entre dans tous les calculs des spéculateurs, qui le regardent avec raison comme un des principaux

« Au Moyen Âge », *op. cit.*, p. 418. À ce sujet, voir aussi : DUBAR Claude, THOEMMES Jens, « Introduction. Les sciences sociales face aux temporalités », dans DUBAR Claude, THOEMMES Jens (dir.), *Les temporalités dans les sciences sociales*, Toulouse, Octarès, 2013, p. 7-12, p. 9.

¹¹⁷ FOUCAULT Michel, *Surveiller et punir*, Paris, Gallimard, 1975, p. 180. L'oisiveté était déjà proscrite chez les bénédictins : ADAM Barbara, *Timewatch: The Social Analysis of Time*, Cambridge, Polity Press, 1995, p. 64-66. Sur la dimension morale d'occuper et d'épargner son temps à la fin du XVIII^e siècle et au XIX^e, voir : THOMPSON Edward P., « Time, Work-Discipline, and Industrial Capitalism », *Past & present*, 38, 1967, p. 56-97, p. 87-89 ; CORBIN Alain, « L'arithmétique des jours au XIX^e siècle », dans CORBIN Alain, *Le temps, le désir et l'horreur : essais sur le dix-neuvième siècle*, Paris, Flammarion, 1998, p. 9-22.

¹¹⁸ DEQUIDT Marie-Agnès, « Comment mesurer l'intériorisation du temps ? (Paris, début XIX^e siècle) », *Revue d'histoire du XIX^e siècle*, 45-2, 2012, p. 69-81, p. 79-81. Sur l'économie morale du temps qui se développe au début du XIX^e siècle et qui se traduit par un enregistrement strict de son propre temps, voir notamment MAAS Harro, « Monitoring the self: François-Marc-Louis Naville and his moral tables », *History of Science*, 58-2, 2020, p. 117-141, ainsi que le projet de recherche FNS en cours au centre Walras-Pareto : « Moral Accounting Matters : une histoire de la gouvernance comportementale, 1800-1945 ».

¹¹⁹ NECKER Jacques, *Œuvres complètes de M. Necker, publiées par M. le Baron de Staël*, Tome 5, Paris, Treuttel et Würtz, 1820, p. 541-550.

éléments de la production et la distribution des richesses ; et l'on sait très bien qu'une perte de temps équivaut à une perte d'argent¹²⁰.

L'adage est déjà pris comme tel : c'est désormais un propos du sens commun, du bon sens, que tout le monde « sait très bien ». Le lien entre le temps et l'argent est clairement explicité et admis par les administrateurs. Puisque le temps c'est de l'argent, la production d'un bien d'une même qualité en moins de temps permet d'en réduire le prix et donc d'en augmenter la compétitivité¹²¹. La logique concurrentielle se renforce alors et pousse vers toujours plus d'accélération de la production, mais aussi des transports¹²².

La pénétration d'un idéal de rapidité dans le domaine économique avance de pair avec un investissement des acteurs politiques dans cette nécessité d'accélération des circulations des biens et des personnes : l'économie s'impose en effet comme un élément central de la raison d'État¹²³. Comme l'a identifié Hartmut Rosa, le domaine économique est ainsi un moteur de l'accélération¹²⁴. La diffusion du temps mesuré mécaniquement, sur laquelle nous reviendrons, conduit à une vision économique et à une marchandisation de celui-ci, qui se traduisent dans les pratiques de mobilité. Puisque le temps devient une donnée mesurable et ainsi monnayable, il faut l'économiser. Cette conception se renforce au cours du XVIII^e siècle et avant de se manifester dans l'accélération de la production, elle conduit à créer ses conditions de possibilité, à savoir l'accélération du commerce et du transport¹²⁵. D'une part, il est nécessaire que les matières premières arrivent rapidement aux différents artisans et que les marchandises soient acheminées au plus vite pour qu'elles puissent ensuite être vendues dans les meilleures conditions. D'autre part, comme pour le gouvernement, la vitesse des communications est également primordiale pour les acteurs économiques, notamment afin de faciliter la circulation de l'information économique.

¹²⁰ Ministère de l'Intérieur, Administration générale des Ponts et Chaussées et des Mines, *Statistique des routes royales de France*, Paris, Imprimerie royale, 1824, p. VIII-IX.

¹²¹ ADAM Barbara, « Comment on 'social acceleration' by Hartmut Rosa », *Constellations*, 1, 2003, p. 49-52 ; H. ROSA, *Accélération*, *op. cit.*, p. 201.

¹²² Sur la logique concurrentielle comme moteur de l'accélération technique, voir : H. ROSA, *Accélération*, *op. cit.*, p. 208.

¹²³ A. SCORNICKI, *L'économiste, la cour et la patrie*, *op. cit.*, notamment p. 41-46.

¹²⁴ H. ROSA, *Accélération*, *op. cit.*, p. 200.

¹²⁵ *Ibid.*, p. 203.

A) Assurer les ventes : une circulation rapide des marchandises

a) *Intégrer les routes dans une pensée économique de l'État*

L'idée selon laquelle les circulations, et donc les routes, sont indispensables aux échanges et qu'elles sont l'un des moyens les plus efficaces pour accroître la richesse du pays est déjà prônée dans le mercantilisme et appliquée par Colbert, mais elle se renforce particulièrement dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle¹²⁶. Un « Mémoire pour la Chambre du Commerce de Picardie contre les entreprises du fermier des Messageries qui prétend exercer le privilège exclusif du roulage dans toute l'étendue du royaume », est rédigé en 1779, à un moment où le fermier des Messageries (qui sont affermées depuis 1775) reçoit une commission sur les transports de marchandises et a effectivement le privilège exclusif de l'entrepôt du roulage, ce qui provoque d'importants mécontentements aussi bien de la part des rouliers que des marchands¹²⁷. Les auteurs y rappellent que :

La protection que nous devons à l'Agriculture qui est la véritable base de l'abondance et de la prospérité publique, et la faveur que nous voulons accorder au commerce, comme au plus sûr encouragement de l'Agriculture, nous ferons chercher à lier de plus en plus par des communications faciles toutes les parties de Notre Royaume, soit entr'elles, soit avec les pays étrangers. (...) L'Agriculture n'est florissante que quand la population est nombreuse, & la circulation active. La facilité, le bas prix des transports donnent une nouvelle vie aux campagnes. De la concurrence naît le juste prix de toutes choses ; de la facilité dans les transports naît la circulation ; du bas prix des denrées dérive une consommation abondante, & de celle cy les avantages et l'accroissement du commerce. Voilà les principes invariables de la félicité publique¹²⁸.

En plus des arguments avancés dans les conflits autour des privilèges accordés pour certains transports de marchandises, ce mémoire établit un lien clair entre la bonne circulation des produits de l'agriculture et la prospérité du commerce et donc du pays¹²⁹. Il insiste également dans ce cadre sur l'importance des bas prix des transports, qui ne peut être que le résultat d'une libre concurrence.

¹²⁶ PETOT Jean, *Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées (1599-1815)*, Paris, Marcel Rivière et Cie, 1958, p. 117.

¹²⁷ LETACONNOUX Joseph, « Les transports en France au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 11-2, 1908, p. 97-114, p. 110-111.

¹²⁸ AN, F/12/1510/A.

¹²⁹ Sur la question des privilèges des transports de marchandises, voir : CONCHON Anne, « Privilèges et concurrence : le transport routier de marchandises en France au XVIII^e siècle », dans GARNER Guillaume (dir.), *Die Ökonomie des Privilegs, Westeuropa 16.-19. Jahrhundert – L'Économie du privilège, Europe occidentale XVI^e-XIX^e siècles*, Francfort-sur-le-Main, Vittorio Klostermann, 2016, p. 397-416. Plus largement, sur les privilèges dans les transports publics, voir : MARGAIRAZ Dominique, « Entreprise, privilège et service dans les transports publics parisiens, XVII^e-XVIII^e siècle », dans CARVAIS Robert, GARÇON Anne-Françoise, GRELON André (dir.), *Penser la technique autrement, XVI^e-XXI^e siècle. En hommage à l'œuvre d'Hélène Vêrin*, Paris, Classiques Garnier, 2017, p. 333-360.

Les acteurs économiques ont en effet tout intérêt à ce que les circulations puissent se faire aisément sur le territoire, de même que les autorités, afin d'accroître la richesse du pays. Les axes de circulation favorisent aussi, à l'échelle locale, le développement des villes les mieux desservies. Une ville comme celle de Beaucaire par exemple, qui, grâce à sa position stratégique de carrefour entre les pays lointains et l'arrière-pays par son emplacement sur l'axe de circulation nord-sud qu'est le Rhône, connaît un développement exceptionnel à travers sa célèbre foire internationale, qui attire, chaque année, des marchands du monde entier et plusieurs dizaines de milliers de visiteurs¹³⁰. Un tel succès et de tels rassemblements de personnes et de marchandises ne sont possibles que si des infrastructures de transport desservent la ville.

Les économistes du XVIII^e siècle mettent également en avant, dans leurs traités, cette corrélation entre les facilités de déplacement grâce aux infrastructures et le développement économique¹³¹. Étienne Bonnot de Condillac par exemple, philosophe et économiste influencé par John Locke, insiste sur cet aspect dans *Le Commerce et le gouvernement considérés relativement l'un à l'autre* publié en 1776, où il lie la production de la richesse au commerce et par conséquent aux circulations¹³². De nombreux secteurs commerciaux dépendent donc de la qualité des infrastructures et ce sont avant tout ces impératifs économiques qui motivent leur construction et leur amélioration dans le but de faciliter et d'accélérer les mobilités¹³³.

L'amélioration des routes comme condition *sine qua non* d'une civilisation accomplie dans un système global accéléré, encore une fois, ne reste pas cantonnée au monde économique. D'autres sources issues d'institutions officielles, et notamment des Ponts et Chaussées – corps d'ingénieurs qui a pour mission l'aménagement du territoire comme nous le verrons par la suite¹³⁴ –, témoignent de l'intérêt que l'administration porte aux routes pour ces différentes raisons. Ainsi, le 6 février an II [6 février 1793], le Comité des Ponts et Chaussées, créé en janvier de la même pour traiter des infrastructures de transport, commence ses travaux en menant une enquête sur l'état des grandes

¹³⁰ Gauthier de Brécy, qui a été neuf fois inspecteur de la foire Beaucaire, témoigne de sa renommée. Il explique qu'elle « attirait une population extraordinaire de milliers de vendeurs, et surtout d'acheteurs qui venaient s'y approvisionner et satisfaire de leur curiosité » : G. DE BRÉCY, *Mémoires, op. cit.*, p. 113. Sur la foire, voir aussi : LÉON Pierre, « Vie et mort d'un grand marché international. La foire de Beaucaire (XVIII^e-XIX^e siècles) », *Revue de géographie de Lyon*, 28-4, 1953, p. 309-328 ; CONTESTIN Maurice, « La foire de Beaucaire : naissance, apogée, déclin (XV^e-XIX^e siècles) », dans Société d'histoire et d'archéologie de Beaucaire (éd.), *Beaucaire. Carrefour de l'histoire*, Toulouse, Privat, 2010, p. 327-342 ; MERCIER Jean-Marie, « Beaucaire et le commerce des idées au XVIII^e siècle », dans *Ibid.*, p. 369-397. Sur le caractère international de la foire et son importance, voir aussi les nombreuses sources iconographiques réunies dans : MERCIER Jean-Marie (dir.), *550^{ème} Anniversaire de la Foire de la Madeleine, 1464-2014*, Beaucaire, La Terre d'Argence, 2014.

¹³¹ DOCKÈS Pierre, « L'Espace dans la pensée économique avant von Thünen », *Techniques économiques modernes*, 5, 1966, p. 63-101.

¹³² CONDILLAC Étienne de, *Le commerce et le gouvernement, considérés relativement l'un à l'autre*, Amsterdam, Jombert & Cellot, 1776.

¹³³ GOGER Jean-Marcel, *La Politique routière en France de 1716 à 1815*, thèse de doctorat, Paris, EHESS, 1988.

¹³⁴ Sur les ingénieurs des Ponts et Chaussées, cf. Chapitre 2.

routes, afin de les faire réparer si nécessaire¹³⁵. La proposition de lettre type à envoyer à toutes les administrations des départements complète alors cette vision, en liant cette fois l'importance des infrastructures au développement du commerce :

C'est une vérité reconnue que le commerce est une des sources les plus fécondes de la prospérité publique ; (...). Le commerce ne peut être véritablement florissant que lorsque l'on peut facilement transporter les productions d'une partie de la République dans l'autre, que lorsqu'on peut rapidement se procurer au Nord ce qui croit au Midi où ce qui s'y fabrique, que lorsqu'en un mot on peut parcourir commodément et avec sûreté tous les points de la République dans un court espace de temps¹³⁶.

À la suite de cette proposition du Comité des Pontes et Chaussées, le ministre de l'Intérieur du Conseil exécutif, son principal interlocuteur, adresse le questionnaire proposé aux ingénieurs de tout le pays¹³⁷. Les routes servent donc clairement à l'acheminement des marchandises et des produits, à un moment où de telles circulations augmentent, assurant la prospérité du pays par le biais du commerce. Alors que les échanges internationaux sont souvent mis en avant pour enrichir la nation, c'est ici l'efficacité d'un réseau routier intérieur qui est prôné. L'intensification des rythmes de consommation est donc un facteur d'accélération.

Ce contexte d'économie du temps, et donc de recherche de vitesse dans le cadre des transports, intervient en effet à un moment où les circulations de marchandises se multiplient et où des objets de plus en plus nombreux composent le quotidien des femmes et des hommes du XVIII^e siècle. L'étude des inventaires après-décès a permis de mettre en évidence la multiplication des biens possédés par les individus¹³⁸. Cette augmentation de la consommation et du désir d'acheter a pour conséquence l'apparition de nouveaux produits, la diffusion de produits de demi-luxe et l'amélioration des conditions de vie¹³⁹. Ce mouvement s'insère dans la révolution industrielle, telle

¹³⁵ Sur le Comité des Ponts et Chaussées, voir : CONCHON Anne, « De l'articulation des pouvoirs législatif et exécutif : les comités de la Convention en matière de transports (1793-1795) », *La Révolution française*, 17, 2020 [En ligne].

¹³⁶ AN, AF/II/*/34, F^o3 : Séance du 6 février l'an 2 de la République française.

¹³⁷ A. CONCHON, « De l'articulation des pouvoirs législatif et exécutif », *op. cit.*

¹³⁸ À ce sujet, voir notamment : PARDAILHÉ-GALABRUN Annik, *La naissance de l'intime. 3000 foyers parisiens, XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, Presses Universitaires de France, 1988 ; WEATHERHILL Lorna, *Consumer Behaviour and Material Culture in Britain, 1660-1760*, Londres/New York, Routledge, 1988 ; CORNETTE Joël, « La révolution des objets. Le Paris des inventaires après-décès (XVII^e-XVIII^e siècles) », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 36-3, 1989, p. 476-486 ; ROCHE Daniel, *Histoire des choses banales. Naissance de la consommation dans les sociétés traditionnelles (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Fayard, 1997 ; ROCHE Daniel, *Le peuple de Paris. Essai sur la culture populaire au XVIII^e siècle*, Paris, Fayard, 1998 ; VOTH Hans-Joachim, *Time and Work in England, 1750-1830*, Oxford/New York, Clarendon Press, 2000, notamment p. 192-197.

¹³⁹ FAIRCHILD Cissie, « The Production and Marketing of Populuxe Goods in Eighteenth-Century Paris », dans BREWER John, PORTER Roy (éd.), *Consumption and the World of Goods*, Londres, Routledge, 1993, p. 228-248 ; BERG Maxine, « New commodities, luxuries and their consumers in eighteenth-century England », dans BERG Maxine, CLIFFORD Helen (éd.), *Consumers and Luxury in Europe, 1650-1850*, Manchester, Manchester University Press, 1999, p. 63-85 ; BLONDÉ Bruno, BRIOT Eugénie, COQUERY Natacha, VAN AERT Laura (dir.), *Marchands et consommateurs : les mutations de l'Europe moderne. Angleterre, France, Italie, Pays-Bas*, Tours, Presses universitaires François-Rabelais, 2005 ; COQUERY Natacha, *Tenir boutique à Paris au XVIII^e siècle. Luxe et demi-luxe*, Paris, CTHS, 2011 ; G. BERNASCONI, *Objets portatifs*, *op. cit.*

qu'elle a été définie par Jan de Vries, c'est-à-dire l'émergence, avant la première industrialisation et dans un long XVIII^e siècle, d'un nouveau processus de production, fondé sur l'intensification du travail, motivée par ce désir de consommer, qui, selon lui, ne se traduit pas nécessairement par une forte augmentation du volume des produits achetés, mais par le souhait de se procurer des biens différents de ceux convoités jusqu'alors¹⁴⁰. Des produits qui n'étaient accessibles qu'aux seules élites se diffusent désormais plus largement, tandis que les effets de mode poussent les plus riches à acheter des objets à visée ostentatoire, à l'image des montres de voyage¹⁴¹. L'état des voies de communication importe alors également aux acteurs économiques puisqu'elle permet aux acheteurs d'accéder aux produits de consommation¹⁴².

La mode et l'intensification des rythmes de consommation sont ainsi des facteurs d'accélération, car le mouvement des objets en lui-même est plus rapide : des producteurs aux consommateurs, au fil des cycles de mode qui rendent beaucoup plus rapidement périssables les biens. La révolution industrielle a pour conséquence d'accroître la quantité de marchandises en circulation et d'intensifier les échanges de biens et d'informations, afin de permettre la production et la distribution de ces produits. Ceux-ci ne peuvent s'effectuer sans des réseaux de transport efficaces à l'échelle nationale, qui facilitent la célérité et la fluidité des mobilités commerciales. Dans l'intérêt du commerce, et donc de l'État, mais également de tous les citoyens et toutes les citoyennes, qui peuvent ainsi accéder aux biens de consommation, les marchandises doivent pouvoir circuler sans encombre, aussi bien en France qu'à des échelles plus vastes, puisque les espaces commerciaux des marchands sont souvent internationaux dans un contexte où les échanges relient le monde entier¹⁴³.

¹⁴⁰ DE VRIES Jan, « The Industrial Revolution and the Industrious Revolution », *Journal of Economic History*, 54-2, 1994, p. 249-270 ; DE VRIES Jan, *The industrious revolution: consumer behavior and the household economy, 1650 to the present*, Cambridge, Cambridge University Press, 2008. Sur le lien entre augmentation du temps de travail et consommation, voir aussi : H.-J. VOTH, *Time and Work*, *op. cit.*

¹⁴¹ HERR-LAPORTE Catherine, « Les montres de voyage : désignations, techniques et usages (1700-1830) », BERNASCONI Gianenrico, THÜRIGEN Susanne (éd.), *Material histories of time: objects and practices, 14th-18th centuries*, Berlin, De Gruyter, 2020, p. 129-144.

¹⁴² VERLEY Patrick, *L'échelle du monde*, Paris, Gallimard, 2013 [1997], p. 240.

¹⁴³ BUTEL Paul, *Les négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974 ; BUTEL Paul, « Le négoce international en France au XVIII^e siècle », dans CROUZET François (dir.), *Le Négoce international, XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Economica, 1989, p. 139-152 ; BERGERON Louis, « Le négoce international en France à la fin du XVIII^e siècle », dans *Ibid.*, p. 199-203 ; DAVIS Ralph, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, St. John's, Newfoundland: International Maritime Economic History Association, 2012 [1962] ; P. VERLEY, *L'échelle du monde*, *op. cit.*, p. 283-314. Sur le commerce extérieur de la France, notamment sur les partenaires avec qui elle commerçait, voir : G. DAUDIN, *Commerce et prospérité*, *op. cit.*, chapitre IV.

b) *La vitesse dans un contexte de logique concurrentielle*

La nécessité d'un temps des échanges accéléré ne s'exerce cependant pas avec la même force pour tous les produits ou toutes les situations commerciales. En effet, dans la même logique concurrentielle que celle notée pour la production, le facteur temps est particulièrement important quand un marché est concurrentiel : le succès des ventes dépend de la compétitivité du produit en termes de qualité, de prix, mais aussi d'efficacité de la distribution et donc de vitesse des acheminements¹⁴⁴. Or, les améliorations des voies de communication au cours de la période permettent des transports plus rapides, ainsi que, grâce à des départs plus fréquents et des voitures plus grandes et attelées à davantage de chevaux, des chargements plus volumineux. Ces développements facilitent la circulation des marchandises, et donc le commerce. La *Statistique des routes royales* de 1824 souligne que :

Pour tous les objets dont le prix est très-élevé, eu égard au poids ou au volume, la rapidité est bien plus intéressante que l'économie dans le transport, et la différence des frais dans les deux cas ne saurait être comparée au gain que procure une rentrée plus prompte, et par conséquent un emploi plus souvent renouvelé des capitaux. Ainsi, le choix à faire entre les voies d'eau et les voies de terre se réduit presque toujours à un calcul d'argent (...) ¹⁴⁵.

La voie de terre est en effet généralement plus rapide que celle d'eau, mais elle limite davantage le poids des chargements qu'il est possible de transporter en une fois, puisque les voitures ont une capacité moindre que les bateaux, limitée de surcroît par des législations visant à préserver les routes¹⁴⁶. De plus, les frais de transport sont plus élevés qu'en empruntant la voie navigable. Or, si les coûts d'acheminement sont trop hauts, le prix des produits s'en ressent, ce qui peut pénaliser les ventes¹⁴⁷. Pour que les marchandises restent compétitives, il faut que les frais de transport soient raisonnables, ce qui est possible si les produits se trouvent à proximité de voies de communication de bonne qualité¹⁴⁸. Selon la valeur des denrées et des biens ainsi que leur poids et leur volume, les marchands calculent les coûts et les profits pour déterminer le mode et la vitesse d'acheminement à privilégier, qui dépendent aussi, bien sûr, des infrastructures existantes ; la célérité, nous y reviendrons, n'est alors pas toujours choisie, contrairement à ce qu'affirme la *Statistique des routes*.

¹⁴⁴ FREEMAN Michael J., « Introduction », dans ALDCROFT Derek H., FREEMAN Michael J. (éd), *Transport in the Industrial Revolution*, Manchester, Manchester University Press, 1983, p. 1-30, p. 17.

¹⁴⁵ Ministère de l'Intérieur, Administration générale des Ponts et Chaussées et des Mines, *Statistique des routes royales de France*, op. cit., p. IX.

¹⁴⁶ Sur la limitation du chargement des véhicules empruntant la voie de terre pour préserver les routes, cf. Chapitre 2.

¹⁴⁷ CHARTRES John A., TURNBULL Gerard L., « Road transport », dans D. H. ALDCROFT, M. J. FREEMAN, *Transport in the Industrial Revolution*, op. cit., p. 64-99, p. 94 ; R. ABAD, *Le grand marché*, op. cit., p. 25.

¹⁴⁸ R. ABAD, *Le grand marché*, op. cit., p. 16.

Certains produits ne supportent cependant pas la moindre lenteur et un temps de transport excessif peut alors aussi entraîner des pertes. Pour les marchandises sujettes à des effets de mode, et pouvant donc rapidement ne plus être au goût des clients et des clientes, le risque est qu'elles soient invendables en arrivant trop tard sur les lieux de vente¹⁴⁹. Dans un contexte de consommation et d'importance croissantes de la mode, la vitesse joue en effet un rôle primordial et justifie que les marchands et commerçants, alors qu'ils doivent répondre au plus vite à la demande, et aux changements rapides des goûts, soient prêts à payer les transports les plus célèbres pour acheminer certains produits : l'obsolescence des styles, la concurrence à des échelles internationales et le succès de certaines productions comme les indiennes expliquent l'urgence commerciale ressentie par les acteurs pour expédier, acheminer, transmettre le plus rapidement possible ces biens.

La voie de terre est donc l'option de la rapidité, somme toute relative, puisque les marchandises qui ne circulent pas en poste ne peuvent être acheminées au galop¹⁵⁰. Le transport des marchandises par voie de terre peut en effet être effectué par deux biais : celles pesant plus de 50 livres sont prises en charge par le roulage qui, malgré quelques modifications au cours du XVIII^e siècle, sont généralement des particuliers, des rouliers, qui exercent librement, sans avoir à obtenir de permission, et qui transportent des produits lourds, mais plus lentement, parce qu'ils n'ont le droit ni de relayer ni de galoper¹⁵¹. Les paquets d'un poids inférieur à 50 livres sont en revanche acheminés par les messageries et plus tard, par les diligences. Ces deux services transportent aussi des passagers et peuvent circuler à l'allure la plus rapide¹⁵². La répartition des transports entre les services affermés et le roulage est l'objet d'une importante concurrence, que traduit une abondante production d'ordonnances et d'arrêtés royaux pris au cours d'un long XVIII^e siècle ainsi que de mémoires rédigés pour défendre l'un ou l'autre mode de transport – même si l'activité principale des messageries et des diligences reste le transport de personnes¹⁵³. Un mémoire du bureau du commerce de 1774 défend par exemple les fermiers des messageries en mettant en exergue leurs avantages par rapport au roulage :

A l'égard de la célérité du transport, qui est de la plus grande importance en fait de commerce, c'est un avantage que les négocians ne peuvent jamais trouver par le moyen des Commissionnaires du roulage. Il est d'expérience, et la chose ne peut pas être autrement, que

¹⁴⁹ Cf. Chapitre 6.

¹⁵⁰ Sur la prérogative administrative du galop, cf. Chapitre 5.

¹⁵¹ Sur les évolutions que connaît le roulage en fonction des privilèges qui leur sont accordés ou refusés, voir : J. LETACONNOUX, « Les transports en France au XVIII^e siècle », *op. cit.* ; A. CONCHON, « Privilèges et concurrence », *op. cit.*

¹⁵² MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messager. Les transports publics en France au temps des chevaux*, Paris, Belin, 2006, p. 43.

¹⁵³ MARCHAND Patrick, *Les maîtres de poste et le transport public en France, 1700-1850*, thèse de doctorat, Université Paris I, 2004, p. 23-25 ; A. CONCHON, « Privilèges et concurrence », *op. cit.*, p. 397-416.

les commissionnaires qui se rendent toujours les maîtres du sort des rouliers, ne font jamais partir les marchandises que quand ils ont des voitures complètes, et de plus quand ils ont trouvé des rouliers assez dociles pour sous-traiter avec eux sur le prix du transport. Telle partie de marchandises qui auroit dû arriver de Paris à Lyon dans vingt jours, n'y arrivera souvent que dans trente ou quarante jours. (...) Cet inconvénient n'est point à craindre vis-à-vis des Fermiers des voitures publiques. Ils sont obligés de partir à jour certain, quel que soit leur chargement, et ils arrivent à jour certain, malgré l'inclémence des saisons, et malgré les frais énormes auxquels ils sont souvent exposés par divers accidents¹⁵⁴.

En effet, les messageries ont le droit d'aller au trot et de partir à jours annoncés et réguliers, tandis que les diligences peuvent mener leurs chevaux au galop et relayer ; ces deux services, qui sont affermés, sont donc plus rapides que le roulage¹⁵⁵. La différenciation quant au poids des marchandises transportées s'explique sans doute aussi par la volonté de ne pas ralentir les voitures transportant des voyageurs et des voyageuses avec des paquets trop lourds – la vitesse peut également être un critère crucial pour celles et ceux qui se déplacent, surtout s'ils empruntent les services postaux les plus rapides malgré le coût élevé que cela représente.

Cette réglementation joue en partie en faveur des messageries et des diligences au cours de la période, puisqu'elles bénéficient de l'évolution de la consommation, plus axée vers des produits de luxe et de demi-luxe qui sont souvent des objets et des denrées moins lourds, comme des montres, et plus onéreux, pour lesquels le prix du transport est proportionnellement négligeable, et qui supportent donc tout à fait des frais d'envois plus élevés¹⁵⁶. Les horlogers sont ainsi souvent amenés à envoyer les garde-temps qu'ils conçoivent ou à recevoir des pièces fabriquées par d'autres artisans par le biais des services postaux, ce qui témoigne de l'importance de ces facilités de circulation pour la production. L'importation de pièces et de matières premières est en effet essentielle pour certaines activités ; l'industrie textile dauphinoise par exemple, si elle exporte de grandes quantités d'étoffes à Genève, a aussi régulièrement besoin d'importer des matières, comme des laines¹⁵⁷.

Dans leurs livres de comptes de commerçants, certains horlogers, à l'image de Noël Héroy, établi à Paris, consignent toutes leurs correspondances, qui enregistrent des informations sur les biens vendus, les objets réparés ou les pièces achetées, et sur la manière dont ils circulent, rapidement de préférence pour répondre aux exigences des clients et des clientes¹⁵⁸. On retrouve, dans les archives de ce dernier, mention d'une lettre envoyée le 7 mars 1779 à un client, M. Amant, qui habite à

¹⁵⁴ AN, F/12/1510/B.

¹⁵⁵ Sur le privilège de la vitesse, cf. Chapitre 5.

¹⁵⁶ A. CONCHON, « Privilèges et concurrence », *op. cit.*, p. 403.

¹⁵⁷ LÉON Pierre, *La naissance de la grande industrie en Dauphiné : fin du XVII^e siècle – 1869*, Paris, PUF, 1964, p. 66, p. 87.

¹⁵⁸ Sur les archives de Noël Héroy, voir : DEQUIDT Marie-Agnès, « Implantation, transport et finances. L'expérience d'un négociant horloger parisien en 1780 vue au travers de sa correspondance », *Histoire urbaine*, 23, 2008, p. 169-184.

Troyes, où il est précisé : « j'ai fait remettre hier (...) au bureau des carrosses (...) une petite caisse cachetée et ficelée à votre adresse contenant votre grosse montre de carrosse avec son étui de chagrin et boîte de bronze (...) »¹⁵⁹. On le voit : il est prêt à passer par tous les services de transport possibles, pourvus qu'ils soient rapides, comme le laisse encore transparaître une lettre du 5 mai de la même année :

si celles la ne vous conviennent pas, vous trouverez dans votre boîte un petit paquet cacheté que je vous prie de remettre a M. Champion et une lettre où il y a une clef de pendule que je vous prie de faire parvenir tout de suite à M. Leroye à Nantes par le courier ou le carosse ou quelqu'un qui parte par cette ville pourvu que cela ne tarde pas car il en est pressé¹⁶⁰.

L'immédiateté, la célérité, l'urgence : les différentes composantes d'une accélération du transport sont présentes dans ce passage. Toutes les correspondances d'Héroy montrent qu'il utilise aussi bien les services de la diligence, de la poste aux lettres, du roulage que d'autres moyens moins conventionnels, comme lorsqu'il remet une montre à un voyageur, pour faire envoyer ses garde-temps¹⁶¹. Une certaine inventivité prévaut ainsi lorsque l'horloger souhaite faire parvenir ses productions en temps et en heure. D'ailleurs, Héroy consacre beaucoup de temps à gérer les envois et la réception des pièces et des produits finis, ce qui montre que l'artisanat repose sur ce mode de fonctionnement, sur cette gestion du système global : il s'agit de coordonner la production. Sandrine Girardier a également constaté qu'un tiers des lettres de la correspondance d'un horloger suisse nommé Jean-Frédéric Leschot, proche collaborateur de l'entreprise Jaquet-Droz, concerne la logistique d'envoi et de réception des marchandises, particulièrement à destination de Londres – la dimension internationale compliquant encore l'affaire, surtout lorsque des tensions politiques interrompent les échanges entre la France et l'Angleterre¹⁶². Les réseaux des horlogers, tant sur le territoire qu'à l'échelle de plusieurs pays, leur demandent ainsi une maîtrise des différents services de transport et de communication et il est indispensable que ceux-ci soient les plus réguliers et célères possibles : les artisans doivent ainsi faire preuve de compétences d'organisation de la production, facilitée par des communications sans entrave¹⁶³. Les horlogers, comme d'autres artisans, et les marchands sont parfois également amenés à se déplacer eux-mêmes, ce qui montre que si les produits doivent pouvoir circuler facilement pour la bonne marche du commerce, celui-

¹⁵⁹ AP, D5B6/705 (Heroy), f°54 : 7 mars 1779.

¹⁶⁰ *Ibid.*

¹⁶¹ M.-A. DEQUIDT, « Implantation, transport et finances », *op. cit.*, p. 176.

¹⁶² GIRARDIER Sandrine, *L'entreprise Jaquet-Droz. Entre merveilles de spectacle, mécaniques luxueuses et machines utiles, 1758-1811*, thèse de doctorat, Université de Neuchâtel, 2018, p. 358-364.

¹⁶³ Ces compétences d'organisation de la production sont particulièrement bien montrées dans le cas des horlogers étudiés par Sandrine Girardier : *Ibid.*

ci dépend aussi de la mobilité des individus, des artisans, des marchands, des clients ou encore de la main-d'œuvre.

c) *Un exemple paradigmatique : garantir la fraîcheur des marchandises*

Si la rapidité d'acheminement est importante pour les horlogers et plus généralement, pour les artisans et les marchands, elle l'est d'autant plus en ajoutant la notion de périssabilité, dans le cadre du transport de denrées alimentaires pouvant se dégrader au cours du temps. L'exemple le plus représentatif à ce sujet est celui de l'approvisionnement en poisson de mer frais – que l'on appelle la marée¹⁶⁴ –, particulièrement à Paris, dans un contexte où cette denrée est très recherchée pour des raisons religieuses notamment avec l'alternance de jours maigres et de jours gras et lors du Carême, mais où la réfrigération n'est encore que peu utilisée dans le cadre de la conservation des aliments¹⁶⁵. Furetière, dans son *Dictionnaire*, note qu'« il y avoit aujourd'huy bien peu de marée au marché, les Chasses-marée n'avoient pû venir à cause du mauvais temps »¹⁶⁶. Un service spécial a en effet la charge de cet approvisionnement particulier : les chasse-marées, qui transportent, souvent dans des fourgons, le poisson frais depuis les ports de la côte jusqu'aux villes de l'intérieur du pays¹⁶⁷. Pour que le poisson soit encore consommable à son arrivée, il doit être rapidement expédié la nuit suivant sa pêche¹⁶⁸. C'est pourquoi les chasse-marées étaient autorisés à relayer et à aller au grand galop, exception notable dans le privilège accordé à la poste aux chevaux d'adopter cette allure¹⁶⁹. Malgré cette vitesse, l'aire d'approvisionnement reste limitée par une contrainte temporelle : si le poisson n'est pas livré assez rapidement – le délai dépend de l'espèce transportée –, il n'est plus consommable¹⁷⁰. Les villes les mieux reliées disposent ainsi d'un avantage certain. Ces transports ne se font néanmoins pas, comme le souligne Furetière, sans encombre. L'acheminement dépend non seulement des conditions climatiques en mer et de la température extérieure, mais aussi de l'état des voies de communication terrestres, qui peut infliger d'importants

¹⁶⁴ FURETIÈRE Antoine, *Dictionnaire universel, contenant généralement tous les mots françois tant vieux que modernes (...)*, Tome Premier, La Haye, A. et R. Leers, 1690.

¹⁶⁵ F. QUELLIER, *La table des Français*, *op. cit.*, p. 153. Si la glace était utilisée pour refroidir les boissons par exemple, elle n'était que peu employée pour la conservation des aliments et encore moins pour faciliter leur transport : R. ABAD, *Le grand marché*, *op. cit.*, p. 397, p. 401-402.

¹⁶⁶ A. FURETIÈRE, *Dictionnaire universel*, *op. cit.*

¹⁶⁷ R. ABAD, *Le grand marché*, *op. cit.*, p. 426. Sur les itinéraires empruntés, voir : ROBERT Sandrine, « Les chasse-marée et la route du poisson. Réduire la distance pour approvisionner Paris du XIII^e siècle au XVIII^e siècle », *Techniques & Culture*, suppléments au n°69, 2018 [En ligne].

¹⁶⁸ Avant d'être expédié, le poisson doit être pêché, déchargé, vendu et conditionné : R. ABAD, *Le grand marché*, *op. cit.*, p. 422 ; ABAD Reynald, « Aux origines du suicide de Vatel : les difficultés de l'approvisionnement en marée au temps de Louis XIV », *Dix-septième siècle*, 4-217, 2002, p. 631-641, p. 636.

¹⁶⁹ ROGÈRE Claude, *Sur une route d'autrefois. La Chasse-Marée. Voiturier de poisson de mer*, Rouen, Claude Rogère, 1975, p. 14. Sur le privilège du galop, cf. Chapitre 5.

¹⁷⁰ R. ABAD, *Le grand marché*, *op. cit.*, p. 398-399.

retards aux chasse-marées. Ces lenteurs ne sont pas rares et elles sont entre autres tristement connues en raison du suicide de François Vatel, maître d'hôtel du Grand Condé. En 1671, il est grand ordonnateur des fêtes offertes à Louis XIV par le prince de Condé, mais le 24 avril au matin, après avoir vainement attendu pendant 4 heures l'arrivée de la marée, l'empêchant de préparer le dîner, il a mis fin à ses jours¹⁷¹. Si nous ne savons pas exactement les causes de ce retard, les hypothèses pour l'expliquer sont toutes révélatrices des problèmes qui surviennent encore au XVIII^e siècle et au XIX^e siècle dans l'acheminement de la marée : réduction du nombre de ports qui peuvent approvisionner Chantilly au mois d'avril (les ports plus éloignés desservant la capitale et ses alentours en hiver sont trop loin en avril, au regard des températures plus élevées, pour acheminer le poisson suffisamment vite pour qu'il ne s'abîme pas), retard dans l'arrivée de la pêche aux ports, incidents en route, comme un retard au relayage, ou encore accidents¹⁷². Malgré un système existant depuis le XIII^e siècle, la marée reste donc soumise à de nombreux aléas. Seuls les poissons salés, séchés, fumés ou marinés peuvent alors assurer un approvisionnement sur tout le territoire en toutes saisons¹⁷³. L'exemple de la marée est bien sûr paradigmatique, mais d'autres marchandises peuvent pareillement souffrir de délais d'acheminement trop longs, la péremption n'étant pas uniquement en termes de fraîcheur ; nous rappelons celles, déjà évoquées, dépendant du commerce de la mode et qui peuvent ne plus être vendables si elles arrivent trop tard et qu'elles ne sont plus au goût du jour¹⁷⁴. À l'inverse, il faut également noter que certains produits ne souffrent pas d'être transportés plus lentement, voire peuvent en bénéficier dans le cas de biens fragiles qui supporteraient mal les cahots de la route, augmentés par une allure plus grande¹⁷⁵.

B) Des échanges épistolaires réguliers au cœur des pratiques marchandes

Si les produits, les denrées, les individus doivent pouvoir circuler aisément dans tout le royaume et au-delà pour que le commerce fonctionne, un autre élément primordial repose sur la vitesse des transports : les communications, l'échange d'informations, tant économiques que politiques. Celles-ci sont en effet vitales pour les acteurs économiques : elles permettent de limiter l'incertitude qui règne à cette période¹⁷⁶. Ils s'insèrent pour ce faire dans des réseaux de commercialisation au

¹⁷¹ R. ABAD, « Aux origines du suicide de Vatel », *op. cit.*, p. 631.

¹⁷² *Ibid.*, p. 635-641.

¹⁷³ F. QUELLIER, *La table des Français*, *op. cit.*, p. 154.

¹⁷⁴ À ce sujet, cf. Chapitre 6. Les indigos par exemple peuvent aussi se dégrader au cours du temps : MARTIN Marguerite, « Temps et circulation des marchandises. Entre contrôle et incertitude, de Bordeaux à Marseille, 1735-1737 », *Hypothèses*, 1-18, 2015, p. 133-148.

¹⁷⁵ Sur les caractéristiques préférées à la vitesse et les raisons, cf. Chapitre 5.

¹⁷⁶ GRENIER Jean-Yves, *L'économie d'Ancien Régime. Un monde de l'échange et de l'incertitude*, Paris, Albin Michel, 1996.

sein desquels les nouvelles circulent¹⁷⁷ ; il s'agit de s'assurer de la circulation de l'information économique, qui permet la fixation d'un « juste prix »¹⁷⁸. En effet, même si une part importante de l'activité marchande repose sur les rassemblements importants, dans le cadre de foires par exemple, comme celle de Beaucaire, tous les négociants n'ont pas une telle mobilité. En dehors de tels événements, seuls les plus aisés peuvent se permettre de systématiquement se déplacer pour rencontrer en personne les fournisseurs et les revendeurs, présenter des échantillons, s'assurer des paiements de dettes ou plus largement être avertis des événements politiques et des différentes évolutions économiques qui ont un impact sur leurs activités¹⁷⁹. Ainsi, bien qu'une partie des ventes se fasse en direct et que beaucoup d'informations circulent oralement, les lettres restent un moyen précieux pour savoir tout ce dont ils ont besoin concernant les produits qu'ils vendent et qu'ils achètent¹⁸⁰. La plupart recourent donc à des échanges écrits, d'autant plus nombreux que les réseaux des marchands sont étendus. Par exemple, Bonaventure Carret, un marchand lyonnais, et ses associés écrivent 417 lettres en une année, en 1771 en l'occurrence, à 146 correspondants dans le monde entier, avec toutefois une part importante en France¹⁸¹. Par ce biais, ils avertissent leurs clients des frais de transport, des difficultés d'expédition rencontrées ou encore de l'itinéraire d'envoi choisi¹⁸². La correspondance – la lecture des lettres, les réponses à celles-ci, l'exécution des ordres et l'enregistrement des nouvelles – occupe ainsi une part considérable de l'emploi du temps des négociants¹⁸³. Ils s'appuient également sur la presse commerciale et les dictionnaires de

¹⁷⁷ Pour des exemples plus développés de réseaux de commercialisation, voir : G. DAUDIN, *Commerce et prospérité*, op. cit., p. 110-114. Et sur les différents acteurs en jeu et les modes d'organisation de ces réseaux : *Ibid.*, p. 117-132 ; BRAUDEL Fernand, *Civilisation, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle*, Tome 2 : *Les jeux de l'échange*, Paris, Armand Colin, 1979, notamment p. 159-167. Ces réseaux pouvaient être nationaux et internationaux, d'où l'importance pour les négociants de maîtriser plusieurs langues : JEANNIN Pierre, « Distinction des compétences et niveaux de qualification : les savoirs négociants dans l'Europe moderne », dans ANGIOLINI Franco, ROCHE Daniel (dir.), *Cultures et formations négociantes dans l'Europe moderne*, Paris, EHESS, 1995, p. 363-397, p. 380-384.

¹⁷⁸ BOTTIN Jacques, « Négoce et circulation de l'information au début de l'époque moderne », dans LE ROUX Muriel (dir.), *Histoire de la Poste : de l'administration à l'entreprise*, Paris, Éd. Rue d'Ulm, 2002, p. 41-54, p. 42 ; MARGAIRAZ Dominique, « Introduction : économie et information à l'époque moderne », dans D. MARGAIRAZ, P. MINARD, *L'information économique*, op. cit., p. 3-16. Sur les dictionnaires de commerce, voir : PERROT Jean-Claude, *Une histoire intellectuelle de l'économie politique (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Paris, EHESS, 1992, p. 97-125.

¹⁷⁹ VELUWENKAMP Jan Willem, « Schémas de communication internationale et système commercial néerlandais, 1500-1800 », dans P.-Y. BEAUREPAIRE, P. POURCHASSE, *Les Circulations internationales*, op. cit., p. 83-98, p. 84, p. 86-88. Pour un exemple de marchands se déplaçant pour ces diverses raisons, voir celui de Bonaventure Carret (BAYARD Françoise, « L'Europe de Bonaventure Carret et de ses associés, marchands lyonnais au XVIII^e siècle », dans BUKARDT Albrecht, BERTRAND Gilles, KRUMENACKER Yves, *Commerce, voyage et expérience religieuse, XVI^e-XVIII^e siècles*, Rennes, PUR, 2007, p. 55-86, p. 60-64) ou de Joseph-Marie Guérin (CHASSAGNE Serge, « Les voyages d'un marchand de soie catholique à la fin du XVIII^e siècle. Joseph-Marie Guérin », dans A. BUKARDT, G. BERTRAND, Y. KRUMENACKER, *Commerce, voyage et expérience religieuse*, op. cit., p. 87-112).

¹⁸⁰ L'étude de Silvia Marzagalli montre une préférence pour la transmission de certains renseignements par la voie orale : MARZAGALLI Silvia, « La circulation de l'information, révélateur des modalités de fonctionnement propres aux réseaux commerciaux d'Ancien Régime », *Rives nord-méditerranéennes*, 27, 2007 [En ligne].

¹⁸¹ F. BAYARD, « L'Europe de Bonaventure Carret », op. cit., notamment p. 56-58.

¹⁸² *Ibid.*, notamment p. 58-60.

¹⁸³ CHAMBOREDON Robert, « Temps perdu, temps retrouvé : l'activité des négociants français à Cadix dans la seconde moitié du XVIII^e siècle », dans MAZAURIC Claude, *Temps social, temps vécu, 129^e congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Besançon 2004*, Paris, CTHS, 2007 [Édition électronique].

commerce, qui fournissent des données à jour sur la qualité et le prix des marchandises, le cours du change, les tendances du marché, les opérations commerciales, d'éventuelles faillites, la fabrication d'un nouveau produit, etc., pour obtenir certaines données venant compléter celles obtenues par leurs correspondances¹⁸⁴.

En général, l'échange de tels renseignements est réciproque, entre deux négociants par exemple. Charles Carrière cite à ce propos Aubert, un négociant marseillais, qui écrit à son régisseur de Constantinople : « Ecrivez-moi exactement, je vous en prie, par tous les courriers, cela est essentiel. Je vous réitère que, de mon côté, je ne laisserai partir aucun bâtiment sans vous donner de mes nouvelles. Une correspondance réciproquement animée est l'âme du commerce »¹⁸⁵. Si les échanges qui nous intéressent principalement sont ceux qui s'effectuent par la voie de terre dans le cadre de l'accélération des mobilités terrestres, il nous faut rapidement évoquer l'importance que prennent les communications internationales au cours de la période étudiée. Elles revêtent en effet un enjeu particulier dans le cadre des échanges à l'échelle du monde ; le commerce international repose plus encore sur ces correspondances, car l'éloignement limite les déplacements humains et que les nouveaux marchés demandent des informations régulières et le plus à jour possible¹⁸⁶. Les activités des compagnies des Indes par exemple demandent des échanges fréquents à l'échelle du monde, non seulement de marchandises, mais aussi de nouvelles¹⁸⁷. Les informations servent notamment à prendre des décisions concernant la suite des opérations commerciales et la vitesse et la régularité sont donc particulièrement importantes dans ce contexte. Des données régulières permettent d'être en possession d'éléments de comparaison valides et utiles sur lesquels fonder ses décisions, alors que la situation peut évoluer très vite et que les premiers avisés sont largement avantagés par rapport à leurs concurrents¹⁸⁸.

En raison de la supériorité que peut procurer la connaissance rapide des événements liés au marché, certains négociants sont même prêts à engager des frais supplémentaires. Aubert se plaint ainsi à son correspondant genevois, en 1771, que les lettres qu'il attend de Constantinople ne lui sont pas parvenues, à l'inverse de ses concurrents. Il suggère que le problème vient peut-être de

¹⁸⁴ S. MARZAGALLI, « La circulation de l'information », *op. cit.*

¹⁸⁵ CARRIÈRE Charles, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Tome 2, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, p. 779-780.

¹⁸⁶ Sur ce commerce lointain, qui demande des échanges réguliers, fréquents et célères de préférence, voir : P. BUTEL, « Le négoce international en France au XVIII^e siècle », *op. cit.*, p. 139-152 ; S. MARZAGALLI, « La circulation de l'information », *op. cit.*

¹⁸⁷ Sur les Compagnies des Indes et leurs activités, voir notamment : HAUDRÈRE Philippe, *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2005 [1989] ; HAUDRÈRE Philippe, *Les Français dans l'océan Indien, XVII^e-XIX^e siècle*, Rennes, PUR, 2014.

¹⁸⁸ BOTTIN Jacques, « Information commerciale et prise de décision au début de l'époque moderne : le marché hispano-américain, Rouen et l'Europe du Nord-Ouest (1580-1640) », dans D. MARGAIRAZ, P. MINARD, *L'information économique*, *op. cit.*, p. 37-61, p. 41-42.

l'acheminement par les colporteurs, qui « ne sont point exacts à les porter chez vous. Si, pour les y engager, il était question de leur accorder quelque chose de plus de ce que vous êtes en usage de leur donner, j'en ferais volontiers le sacrifice, car il est de conséquence pour moi de recevoir mes lettres aussi tôt que les autres »¹⁸⁹. La vitesse de transmission des informations, mais également la synchronie à l'arrivée de ces nouvelles, justifie donc à ses yeux d'investir davantage.

En effet, les informations, qu'elles soient contenues dans des lettres ou dans la presse, sont, comme le rappelle Bernard Lepetit, les « plus périssable[s] de toutes les denrées »¹⁹⁰. Les délais sont d'ailleurs encore plus longs et incertains lorsque les échanges impliquent de traverser les mers que lorsqu'ils se font au sein du continent¹⁹¹. Les informations sont alors souvent périmées lorsqu'elles parviennent à leur destinataire, obligeant les négociants à opérer avec une part d'aléatoire, d'où l'importance d'une transmission la plus rapide possible de leurs missives, même s'ils ont peu de prise sur ce temps d'acheminement, qui est soumis aux aléas des transports et aux départs de bateaux lorsqu'ils passent par la voie maritime¹⁹². À l'image d'Aubert, certains négociants sont cependant prêts à endosser des coûts supplémentaires si cela peut permettre une circulation plus rapide des informations. Ainsi, à Marseille, à partir de 1774 et face aux plaintes des négociants quant à la lenteur des distributions, une gratification annuelle est versée par la chambre de commerce à la direction locale des postes pour qu'elle travaille de nuit¹⁹³. Cette intense correspondance représente un coût élevé pour les négociants : Charles Carrière a montré que pour la maison Roux, qui échange régulièrement avec Paris, les frais de correspondance s'élevaient, dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, entre 17 et 18 % de son budget annuel¹⁹⁴. Mais sans ces liaisons régulières, le commerce n'aurait pas pu fonctionner.

Dans cette même logique, il est essentiel pour les négociants de pouvoir répondre aux lettres qu'ils reçoivent le jour même afin que leurs correspondants aient un retour au plus vite. Cet impératif, dont est consciente l'administration postale, transparait dans plusieurs sources tout au long du XVIII^e siècle et justifie souvent des modifications des itinéraires de desserte. Johann Friedrich von Ryhiner, dans son *Rapport sur la poste d'Helvétie en 1793* (retranscrit par Thomas Klöti), où il décrit en détail le fonctionnement de la poste et indique comment accélérer les distributions, affirme d'ailleurs que :

¹⁸⁹ C. CARRIÈRE, *Négociants marseillais*, T. 2, *op. cit.*, p. 779.

¹⁹⁰ LEPETIT Bernard, *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*, Paris, Albin Michel, 1988, p. 312.

¹⁹¹ Pour un exemple d'échanges de part et d'autre de l'océan Atlantique, voir : S. MARZAGALLI, « La circulation de l'information », *op. cit.*

¹⁹² *Ibid.*

¹⁹³ B. LEPETIT, *Les villes dans la France moderne*, *op. cit.*, p. 312.

¹⁹⁴ C. CARRIÈRE, *Négociants marseillais*, T. 2, *op. cit.*, p. 792.

Dans toutes les institutions postales, une attention particulière doit être accordée au fait que chacun doit disposer de suffisamment de temps pour répondre aux lettres reçues par les courriers, et que cela peut être du plus grand bénéfice ou du plus grand préjudice pour de nombreuses personnes ; il est donc du devoir des administrateurs postaux de fournir ces avantages essentiels au public chaque fois que cela est possible¹⁹⁵.

L'administration postale – helvète en l'occurrence, mais le même principe s'applique en France – doit donc, d'après von Ryhiner, prendre en compte les attentes des usagers et des usagères, dont le fait de pouvoir envoyer leur réponse au plus vite, afin que les informations circulent au plus vite.

Une affaire qui agite des négociants du canton de Neuchâtel, en Suisse, à la fin de l'année 1811, montre bien cette impatience à l'arrivée des lettres et l'impératif de pouvoir y répondre le jour même. À la suite d'un changement d'itinéraire de la desserte postale, les négociants de La Chaux-de-Fonds, du Locle et de Neuchâtel essaient chacun d'obtenir un chemin qui les favoriserait par rapport à leurs concurrents, d'autant qu'ils exercent dans le même secteur. Parmi les arguments avancés, ceux du Locle arguent qu'il est :

inutile de détailler tous les désavantages qui résulteraient pour les négociants du Locle, lorsque ceux de la Chaux de Fonds qui font le même commerce, auraient l'avantage sur les premiers de répondre à leurs dépêches par le retour du courrier, ce qui arrive et arriverait toujours malgré toutes les défenses à cet égard, tant que le courrier y passerait habituellement, d'ailleurs les étrangers venant empletter les objets de nôtre industrie, arriveraient avec le courrier à la Chaux de fonds en premier, y feraient leurs affaires sans venir jusqu'au Locle¹⁹⁶.

La primauté de l'information, on le lit ici, est un avantage comparatif à ne pas négliger pour les commerçants. L'idée que les négociants du Locle pourraient être doublés dans leur accès aux dépêches est inacceptable, et ce changement de route est présenté comme l'événement perturbateur qui finirait par causer la ruine des habitants et des habitantes de la ville.

Au-delà de ces échanges de renseignements, les correspondances permettent de surcroît les relations entre les fournisseurs et les clients, de transmettre des commandes et des factures, ou toute autre information relative aux produits et à leur transport, comme nous l'avons également constaté avec l'exemple de Noël Héroy¹⁹⁷. Celui-ci a aussi besoin de correspondre avec de nombreux artisans, en France ainsi qu'en Suisse, pour coordonner la production des différentes

¹⁹⁵ VON RYHINER Johann Friedrich, KLÖTI Thomas, *Die Post: ein „Geschäft“ – für wen? Geschichte des bernischen Postwesens von 1648-1798 und Johann Friedrich von Rybiners « Bericht über des Postwesen in Helvetien, 1793 »*, Berne, PTT, 1990, p. 77.

¹⁹⁶ AEN, 72CB-6.5.

¹⁹⁷ P. VERLEY, *L'échelle du monde*, *op. cit.*, p. 239.

pièces utilisées pour fabriquer ses montres¹⁹⁸. La production dépend donc autant de la bonne circulation des informations que le commerce. L'horloger suisse Leschot pratique en outre la production par sous-traitance, ce qui est à l'origine d'une partie importante des lettres qu'il envoie et qu'il reçoit¹⁹⁹. Tout réseau de négociants et d'artisans lie par conséquent plusieurs personnes, dont les activités s'inscrivent dans des temporalités différentes, et qui doivent pouvoir échanger rapidement. Par la voie postale transitent aussi des moyens de paiement, par le biais des lettres de change et d'effets commerciaux²⁰⁰. S'il ne s'agit toutefois pas du seul moyen pour les fabricants et les producteurs de se faire payer – les sommes dues à Héroy peuvent par exemple lui parvenir par des intermédiaires qui se déplacent –, la lettre de change est la monnaie circulante la plus courante pour les négociants, et ce dès le XVII^e siècle²⁰¹. Leur plus grande circulation au XVIII^e siècle multiplie les échanges par la voie postale²⁰². Plus généralement, l'espace financier des marchands inclut également les relations avec les banquiers et les agents de change, à l'image de Bonaventure Carret et ses associés, qui travaillent avec trois banquiers, dont deux en France et un à Amsterdam²⁰³.

La rapidité des mobilités est donc primordiale pour les acteurs économiques non seulement pour l'acheminement des marchandises, les déplacements des acteurs et des consommateurs, mais aussi pour les échanges de correspondance. La rapidité des transports permet une accélération de toutes ces étapes et plus largement des affaires commerciales. Ainsi, tout comme le capitalisme plus tard, notamment caractérisé par une volonté de vitesse croissante, le moteur économique du XVIII^e siècle et le début du XIX^e siècle a pour conséquence d'accélérer le rythme des processus économiques, et donc la vie sociale, et entraîne par là même une accélération technique²⁰⁴.

La célérité dans les acheminements, essentiellement de dépêches, mais également de marchandises, et ponctuellement dans déplacements est donc recherchée dès le XVIII^e siècle : à la suite de

¹⁹⁸ M.-A. DEQUIDT, « Implantation, transport et finances », *op. cit.*, p. 169-170. La répartition des tâches de production d'un objet et l'existence de réseaux de différents acteurs pour obtenir un produit, faisant de la gestion des flux un véritable enjeu, sont typiques du XVIII^e siècle : HILAIRE-PÉREZ Liliane, *La pièce et le geste. Artisans, marchands et savoir technique à Londres au XVIII^e siècle*, Paris, Albin Michel, 2013, notamment p. 261-297, p. 340-342.

¹⁹⁹ S. GIRARDIER, *L'entreprise Jaquet-Droz*, *op. cit.*, p. 51.

²⁰⁰ C. CARRIÈRE, *Négociants marseillais*, T. 2, *op. cit.*, p. 779.

²⁰¹ *Ibid.*, p. 847. Sur le fonctionnement de la lettre de change, voir : *Ibid.*, p. 847-858. Sur Héroy, voir : M.-A. DEQUIDT, « Implantation, transport et finances », *op. cit.*, p. 180. Sur les paiements en monnaie métallique et les problèmes rencontrés, voir : C. CARRIÈRE, *Négociants marseillais*, *op. cit.*, p. 794-828. Les billets ne sont quant à eux que très peu utilisés au cours du XVIII^e siècle : *Ibid.*, p. 828-845.

²⁰² C. CARRIÈRE, *Négociants marseillais*, *op. cit.*, p. 851.

²⁰³ F. BAYARD, « L'Europe de Bonaventure Carret », *op. cit.*, p. 64-65.

²⁰⁴ HARVEY David, *The Conditions of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Oxford/Cambridge, Blackwell, 1991 [1990], p. 229-230 ; H. ROSA, *Accélération*, *op. cit.*, p. 238-239.

Christophe Studeny et de Daniel Roche, nous constatons que le désir d'accélération a bien précédé la révolution mécanique²⁰⁵. Cette volonté de vitesse est particulièrement visible dans les sources administratives et politiques qui, bien que loin de couvrir systématiquement tout le siècle, offrent un bon observatoire du phénomène : la célérité s'impose progressivement comme un impératif dans le domaine des mobilités, assurant l'efficacité des actions gouvernementales et des progrès économiques²⁰⁶. La circulation des lettres – qu'elles concernent des faits militaires, des lois, des édits ou des aspects commerciaux – est ainsi primordiale pour permettre à l'administration d'agir sur l'ensemble du territoire tout au long du XVIII^e siècle. Pour les acteurs économiques, la diffusion de l'information est en effet capitale, tout comme les acheminements célèbres de marchandises et d'objets, à un moment où la consommation croît ; de la rapidité des transports dépendent souvent les succès commerciaux. La vitesse assure également des avantages militaires certains et l'approvisionnement non seulement des troupes, mais aussi des villes et plus spécifiquement de Paris. La route devient alors un outil pour l'État, ce qui justifie son intervention en la matière, renforcée par la conviction issue du mercantilisme du lien entre les échanges et la prospérité du pays²⁰⁷.

La vitesse revêt ainsi des dimensions politique et économique, qui sont des moteurs dans la recherche de celle-ci. Pour l'obtenir, il faut faire appel à sa dimension technique et organisationnelle ; la quête de célérité, à défaut d'apparaître clairement et systématiquement dans les sources, se traduit par des actions concrètes de l'État au niveau des infrastructures routières.

²⁰⁵ C. STUDENY, *L'invention de la vitesse*, op. cit. ; D. ROCHE, *Humeurs vagabondes*, op. cit.

²⁰⁶ VIDAL Laurent, *Les hommes lents. Résister à la modernité, XVI^e-XX^e siècle*, Paris, Flammarion, 2020, p. 90.

²⁰⁷ BLOND Stéphane, *L'atlas de Trudaine. Pouvoirs, administration et savoirs techniques au siècle des Lumières*, Paris, CTHS, 2014, p. 26-27.

CHAPITRE II : PENSER ET CONCEVOIR LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES : QUELLES CONCRÉTISATIONS ?

Le gouvernement et les acteurs économiques accordent une grande importance à la rapidité des circulations, essentiellement pour les lettres et les marchandises, mais aussi, dans certains cas, pour les déplacements de personnes. L'État, pour qui les objectifs politiques et militaires priment et qui souhaite organiser un système garantissant les échanges entre les différents territoires du pays et ainsi l'unifier, s'y intéresse alors particulièrement¹. En France, la naissance de la route moderne est souvent associée à Jean-Baptiste Colbert, contrôleur général des finances de 1665 à 1683, qui, influencé par la théorie économique mercantiliste, considère que les chemins sont capitaux pour la prospérité du pays, car ils sont essentiels au commerce². Il attribue par conséquent, dans son *Mémoire sur les affaires de finances de France pour servir à l'Histoire* de 1663, le déclin du négoce français au mauvais état des voies de communication³. Il préconise donc, dès les années 1660, de faire réparer celles qui mènent aux ports et à Paris, afin de faciliter les exportations et la circulation du numéraire : le réseau qu'il propose de mettre en place est ainsi axé sur la capitale et maintient une liaison avec la voie d'eau, mais dispose de peu de voies transversales⁴. Cette forme de réticularisation de l'espace est à mettre en lien avec les nécessités politiques et économiques de la France moderne : le réseau de communication, tant terrestre que fluvial, répond à ces impératifs. C'est pourquoi une hiérarchisation des voies de communication est mise en place : elle favorise les routes autour de la capitale et les axes qui présentent un intérêt majeur pour le commerce ou la guerre, comme les voies qui permettent d'accéder aux ports ou aux frontières.

Pour atteindre ses objectifs, Colbert augmente les fonds attribués aux Ponts et Chaussées ; ses successeurs poursuivent son œuvre selon la même doctrine⁵. Leurs efforts étant freinés par un déficit budgétaire croissant, ils contribuent surtout à la création d'un important corpus législatif pour encadrer la construction, l'entretien et la protection des réseaux de circulation⁶. À partir de

¹ SZULMAN Éric, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique*, Rennes, PUR, 2014, p. 11.

² BLOND Stéphane, « L'atlas des routes royales de Trudaine. La carte, instrument de la politique routière des Lumières », *Siècles*, 25, 2007, p. 66-82, p. 68. Sur le mercantilisme, voir notamment : LARRÈRE Catherine, *L'Invention de l'économie au XVIII^e siècle. Du droit national à la physiocratie*, Paris, PUF, 1992, p. 96-134 ; SCORNICKI Arnault, *L'économiste, la cour et la patrie. L'économie politique dans la France des Lumières*, Paris, CNRS Éditions, 2011, notamment p. 41-46.

³ GOGER Jean-Marcel, *La Politique routière en France de 1716 à 1815*, thèse de doctorat, Paris, EHESS, 1988, p. 11 ; BLOND Stéphane, *L'atlas de Trudaine. Pouvoirs, administration et savoirs techniques au siècle des Lumières*, Paris, CTHS, 2014, p. 24.

⁴ LIVET Georges, *Histoire des routes et des transports en Europe. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2003, p. 230. Plus généralement sur l'œuvre de Colbert sur les routes, voir : PETOT Jean, *Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées (1599-1815)*, Paris, Marcel Rivière et Cie, 1958, p. 67-97.

⁵ J. PETOT, *Histoire de l'administration*, *op. cit.*, p. 99 ; S. BLOND, *L'atlas de Trudaine*, *op. cit.*, p. 28.

⁶ J.-M. GOGER, *La Politique routière*, *op. cit.*, p. 20-32.

1736, l'administration des routes incombe aux services du contrôle général des finances : le contrôleur général alors en poste, Philibert Orry – qui occupe cette fonction de 1730 à 1745 –, estime qu'il est essentiel d'intervenir en la matière et débute une véritable politique routière visant à moderniser et entretenir le réseau, sans lequel la prospérité du pays n'est pas possible⁷. Dans son *Mémoire instructif sur la réparation des chemins* de 1738, il établit d'une part la corvée des routes, tant pour leur entretien que pour leur construction et, d'autre part, il définit les priorités des travaux à effectuer et classe les routes en cinq catégories essentiellement en fonction des destinations qu'elles relient : les grandes routes, les routes, les grands chemins, les chemins royaux et les chemins de traverse⁸. Il propose ainsi une hiérarchisation des voies de communication en fonction du statut administratif des villes et villages. Dès le début du XVIII^e siècle, des largeurs différentes sont prévues pour chaque catégorie de routes, allant de 60 pieds (19,50 m) pour les grandes routes à 30 pieds (9,75 m) pour les chemins de traverse⁹. Les chaussées sont désormais construites en cailloutis, pierrailles ou gravier, ce qui est moins cher que le pavement instauré par Colbert¹⁰. Le renouveau routier est favorisé par un contexte de croissance économique que connaît le ministère du cardinal de Fleury, principal ministre de Louis XV de 1726 à 1743, et qui se poursuit jusque dans les années 1770¹¹. Il est dorénavant possible d'investir dans les voies terrestres aussi bien financièrement qu'en matière de législation afin de les développer et de les entretenir. Si la route répond à des nécessités économiques, sa construction suppose une volonté politique, alors que sa conception dépend de moyens techniques, qui évoluent au fil des recherches et qui s'adaptent aux contraintes géographiques, mais également d'une science qui se met progressivement en place, celle des ingénieurs.

Si l'amélioration des chaussées favorise et facilite les circulations, elle est bien sûr aussi la condition *sine qua non* à une accélération des mobilités. Celles-ci, outre la logistique infrastructurelle encouragée par l'État, bénéficient de micro-inventions, plus spécifiques, qui concernent notamment les véhicules. Elles s'intéressent également à la force motrice de ceux-ci – qui se limite essentiellement, au XVIII^e siècle, à la traction animale, malgré quelques tentatives d'utilisation de la vapeur. Il s'agit alors de s'interroger sur la manière dont la priorité que revêtent les déplacements et les acheminements célères pour les acteurs politiques et économiques influence la conception d'infrastructures routières et des moyens de déplacement. Autrement dit : comment est-ce que la

⁷ S. BLOND, *L'atlas de Trudaine*, *op. cit.*, p. 29-37.

⁸ LEPETIT Bernard, *Chemins de terre & voies d'eau. Réseaux de transports. Organisation de l'espace*, Paris, EHESS, 1984, p. 19-21. Sur le budget des ponts et chaussées à cette période, voir : J. PETOT, *Histoire de l'administration*, *op. cit.*, p. 102-105.

⁹ Voir le tableau récapitulatif dans : S. BLOND, *L'atlas de Trudaine*, *op. cit.*, p. 84.

¹⁰ J.-M. GOGER, *La Politique routière*, *op. cit.*, p. 37.

¹¹ DESPORTES Marc, *Paysages en mouvement*, Paris, Gallimard, 2005, p. 15.

vitesse, et avec elle le temps mesuré, investissent la mobilité ? Ces développements et ces améliorations permettent-ils de satisfaire à ces exigences de rapidité ?

Les efforts de l'État se concentrent, au niveau de la voie de terre, sur la construction de nouvelles routes. Le bilan de la politique routière laisse cependant entrevoir un succès mitigé de ces mesures. De plus, ces travaux ne sont pas suffisants pour assurer de bonnes communications : ils doivent s'accompagner de dispositions pour entretenir les chemins et freiner autant que possible leur dégradation. En parallèle, les modèles de voitures se multiplient et différentes améliorations y sont apportées, visant par exemple à les alléger afin de les rendre plus rapides et qu'il y ait besoin de moins de chevaux pour les tirer, ou de les rendre plus confortables pour les passagers. En outre, les chevaux sont sélectionnés pour aller plus vite et pour supporter la célérité. Néanmoins, ces innovations, nous le verrons, si elles s'inscrivent en partie dans cette perspective d'accélération des mobilités, ne s'y limitent pas et recouvrent d'autres enjeux liés aux déplacements, particulièrement importants pour les voyageurs et les voyageuses.

I. La construction de nouvelles routes : un succès en demi-teinte

Dans la continuité de la politique de Colbert, une attention croissante est portée aux routes au cours du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle afin de faciliter et d'accélérer les circulations si importantes pour des raisons politiques, militaires et économiques, et parfois aussi pour les particuliers. Cet intérêt s'accompagne d'une normalisation des savoirs et des pratiques qui influe la conception des voies : un mouvement d'uniformisation et de rationalisation s'opère alors. Les chemins doivent, dans la mesure du possible, suivre des caractéristiques précises, sous la supervision du corps naissant des ingénieurs des Ponts et Chaussées qui, par leur formation et leurs directives communes, encouragent ce mouvement. Ils ont également pour mission d'organiser la force de travail fournie par la corvée, qui est utilisée pendant une grande partie du XVIII^e siècle et qui permet de construire et d'entretenir les routes à moindre frais. Après sa disparition en 1776, différents systèmes sont testés pour la remplacer, avec plus ou moins de succès. Mais les troubles liés aux années révolutionnaires et les nombreux changements de régime qui s'en suivent ralentissent les constructions des infrastructures. Malgré ces épisodes, le bilan de la politique routière d'un long XVIII^e siècle montre une amélioration du réseau, qui facilite les circulations, au moins dans une partie du pays, et crée des conditions favorables à une accélération des mobilités.

A) Les caractéristiques techniques : la normalisation des savoirs et des pratiques

Au XVIII^e siècle, les projets publics de construction, dans lesquels s'inscrivent, entre autres, les routes, se multiplient, s'institutionnalisent, se formalisent et se standardisent¹². En effet, l'État cherche à accroître la production et les échanges, mais aussi, plus largement, à unifier le territoire, à faciliter et à accélérer les circulations et les communications. Il mène pour ce faire une active politique publique en matière de transports, qui se traduit, au cours du siècle, par de nombreuses constructions routières et des aménagements fluviaux¹³. À cet effet est créé, en 1716, le corps, et plus tard l'École, des Ponts et Chaussées, dont les membres se consacrent à l'amélioration des voies de communication. Les ingénieurs ont ainsi pour double fonction de faciliter les décisions du gouvernement en matière de travaux publics et de contrôler les travaux entrepris¹⁴.

Au cours d'un long XVIII^e siècle, le corps se structure et l'institution se renforce, malgré de nombreux remaniements liés surtout aux changements politiques¹⁵. En 1743, le service des Ponts et Chaussées, devenant de plus en plus important, passe sous la direction de Daniel-Charles Trudaine, conseiller d'État et intendant des finances¹⁶. Afin d'accélérer l'exécution de l'instruction de 1738, qui imposait notamment un lever des plans de routes, Trudaine accompagne la mise en place de l'infrastructure routière d'une grande activité cartographique ; c'est la première fois qu'un programme si important de levés topographiques et de dessins d'une grande précision sont mis en place pour des besoins civils¹⁷. Si la maîtrise du territoire pour le gouvernement passe par celle des circulations, elle nécessite en effet également une connaissance géographique et topographique du pays.

À cet effet, Trudaine crée un Bureau des dessinateurs en 1744 – qui deviendra, en 1747, l'École des Ponts et Chaussées¹⁸ ; il s'agit à la fois d'un centre de recrutement et de formation des ingénieurs

¹² GRABER Frédéric, *Paris a besoin d'eau : projet, dispute et délibération technique dans la France napoléonienne*, Paris, CNRS Éditions, 2009, p. 7.

¹³ CONCHON Anne, « Les transports intérieurs sous la Révolution : une politique de l'espace », *Annales d'Histoire de la Révolution Française*, 352, 2008, p. 5-28, p. 5.

¹⁴ VÉRIN Hélène, *La gloire des ingénieurs. L'intelligence technique du XVI^e au XVIII^e siècle*, Paris, Albin Michel, 1993, p. 202.

¹⁵ Sur l'organisation administrative des Ponts et Chaussées, voir J. PETOT, *Histoire de l'administration*, op. cit. ; BRUNOT André, COQUAND Roger, *Le corps des Ponts et Chaussées*, Paris, CNRS, 1982 ; PICON Antoine, *Architectes et ingénieurs au siècle des Lumières*, Marseille, Parenthèses, 1988 ; PICON Antoine, *L'invention de l'ingénieur moderne : l'École des Ponts et chaussées, 1747-1851*, Paris, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 1992.

¹⁶ J. PETOT, *Histoire de l'administration*, op. cit., p. 124-125.

¹⁷ ARBELLOT Guy, « La grande mutation des routes de France au milieu du XVIII^e siècle », *Annales ESC*, 3, 1973, p. 765-791, p. 775-778.

¹⁸ Le nom d'« École des Ponts et Chaussées » est toutefois officiel jusqu'en 1775, où le premier règlement de l'établissement entérine cet usage : BLOND Stéphane, « Former les ingénieurs du territoire : le règlement des Ponts et Chaussées (1775) », dans BLOND Stéphane, HILAIRE-PÉREZ Liliane, VIROL Michèle, *Mobilités d'ingénieurs en Europe, XVI^e-XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2017, p. 159-183, p. 159-160.

et d'un organisme de contrôle et de coordination de ce même corps sur le terrain. Les élèves ingénieurs y viennent pour se former et pour dessiner des cartes routières¹⁹ : conformément à l'instruction d'Orry, tous devaient être capables de dresser une carte détaillée des aménagements à faire dans sa généralité²⁰. Les cartes établies en deux exemplaires au cours du XVIII^e siècle permettent non seulement de faire un état des lieux, mais aussi de contrôler les projets en cours et de planifier les travaux²¹. La carte s'impose alors comme un outil de planification des travaux et devient, à ce titre, indispensable pour l'administration²².

Si les ingénieurs jouent un rôle primordial dans l'histoire des aménagements et des infrastructures de transport, il faut cependant, comme le rappelle Éric Szulman, les replacer dans les hiérarchies et ne pas oublier qu'ils participent, mais ne décident pas ; ce ne sont pas eux qui prescrivent la politique d'aménagement²³. En effet, d'un point de vue pratique, chaque généralité est dotée d'un intendant, dont toute l'activité du service dépend et qui représente le pouvoir central. Il commande aux ingénieurs, de sa propre initiative, des plans d'aménagement concernant les principales agglomérations de la généralité, qu'il envoie ensuite pour approbation à l'administration centrale²⁴. Celle-ci examine le projet d'un point de vue technique et économique, grâce à des cartes et plans accompagnés d'un mémoire²⁵. Si le projet est accepté par l'assemblée des Ponts et Chaussées, l'exécution en revient à l'intendant. L'aménagement routier dépend donc d'une volonté étatique, appliquée grâce aux savoirs des ingénieurs.

L'uniformisation de la formation des ingénieurs, mise au service de l'unité du royaume, et la production de cartes à l'échelle du pays, permettent d'optimiser et d'homogénéiser la construction des axes de circulation sur tout le territoire²⁶. La publication de traités et de manuels – autant en France, qu'en Suisse et en Angleterre –, qui traduisent les débats et les recherches menés afin

¹⁹ A. PICON, *Architectes et ingénieurs, op. cit.*, p. 99. Pour un détail du fonctionnement de l'établissement, voir : J. PETOT, *Histoire de l'administration, op. cit.*, p. 141-156 ; A. BRUNOT, R. COQUAND, *Le corps des Ponts et Chaussées, op. cit.*, p. 27-28.

²⁰ G. ARBELLOT, « La grande mutation », *op. cit.*, p. 775-778 ; S. BLOND, « L'atlas des routes royales », *op. cit.*, p. 72 ; S. BLOND, *L'atlas de Trudaine, op. cit.*, p. 38-40.

²¹ VERDIER Nicolas, « Modeler le territoire : les ingénieurs des Ponts et leurs usages de la carte (fin XVIII^e – début XIX^e siècle) », dans LABOULAIS Isabelle (dir.), *Les usages des cartes (XVII^e-XIX^e siècles). Pour une approche pragmatique des productions cartographiques*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2008, p. 51-66, p. 55.

²² S. BLOND, *L'atlas de Trudaine, op. cit.*, p. 11, p. 17. Plus généralement, pour une histoire de la cartographie, de la production et de l'usage des cartes, voir notamment : KONVITZ Josef, *Cartography in France, 1660-1848. Science, Engineering and Statecraft*, Chicago/Londres, The University of Chicago Press, 1987 ; LABOULAIS Isabelle (dir.), *Les usages des cartes (XVII^e-XIX^e siècles). Pour une approche pragmatique des productions cartographiques*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2008 ; VERDIER Nicolas, *La carte avant les cartographes, l'avènement du régime cartographique en France au XVIII^e siècle*, Paris, Presses de la Sorbonne, 2015.

²³ É. SZULMAN, *La Navigation intérieure, op. cit.*, p. 18-19. Sur l'aménagement du territoire au cours de la période, voir aussi : DESPORTES Marc, PICON Antoine, *De l'espace au territoire. L'aménagement en France, XVI^e-XX^e siècles*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1997.

²⁴ J. PETOT, *Histoire de l'administration, op. cit.*, p. 190-191.

²⁵ S. BLOND, « L'atlas des routes royales », *op. cit.*, p. 76.

²⁶ H. VÉRIN, *La gloire des ingénieurs, op. cit.*, p. 205 ; N. VERDIER, « Modeler le territoire », *op. cit.*, p. 57-59.

d'essayer de répondre aux différents problèmes posés par la route, en tenant compte des contraintes naturelles, renforce ce phénomène ; une codification des pratiques se met en place²⁷. Elle se manifeste également par une normalisation des routes, qui, sauf nécessités imposées par le relief, doivent suivre un modèle standard²⁸. Il faut par exemple que les tracés soient aussi courts que possible ; les ingénieurs privilégient donc la ligne droite, conformément à un arrêt de 1705, qui stipule de l'adopter sans se soucier des riverains. Ces voies rectilignes ont soulevé des critiques tout au long du XVIII^e siècle²⁹. François de Pommereul, un militaire alors capitaine au Corps-Royal d'artillerie, y répond en 1784 en défendant ces plans :

un pareil reproche suppose de l'ignorance ou de la mauvaise foi ; c'est un axiome connu des enfants, qu'entre deux points la ligne droite est le plus court chemin. Tout chemin aligné droit prend donc le moins de terrain possible, coûte donc le moins de frais de construction & d'entretien, augmente par son raccourcissement même tous les gains qu'il doit procurer : voilà bien assez de titres pour lui valoir une préférence incontestable³⁰.

La ligne droite présente effectivement l'avantage de raccourcir les trajets et d'accélérer les acheminements. Elle les rend également plus sûrs en évitant les virages, tout en simplifiant les travaux de construction³¹. En revanche, elle est dessinée sans égard ni pour les propriétés traversées ni pour les habitations. De nombreuses contestations sont alors formulées contre ces tracés arbitraires : dans son étude du Quercy entre 1780 et 1850, Guy Astoul constate que les propriétaires remettent régulièrement en cause l'expropriation de leurs terres, qu'elle soit justifiée par le tracé de la route ou par son élargissement³². Pour le gouvernement, des acheminements célères et sûrs sont

²⁷ Pour les traités, voir par exemple, pour la France : GAUTIER Henri, *Traité de la construction des chemins*, Toulouse, Jean-Dominique Camusat, 1693 (qui est le premier traité moderne de construction des chemins ; à ce sujet, voir : REVERDY Georges, *L'histoire des routes de France du Moyen Âge à la Révolution*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1997, p. 127-128) ; GARNIER François Xavier Paul, *Traité des chemins de toutes espèces comprenant les grandes routes, chemins de halage, chemins vicinaux et particuliers, arbres et fossés qui les bordent, les rues et les places publiques*, Paris, Chez l'auteur, 1823. En Suisse, ce sont d'abord les procédés français qui sont repris, grâce notamment aux traités publiés : SCHIEDT Hans-Ulrich, « Die Entwicklung der Strasseninfrastruktur in der Schweiz zwischen 1740 und 1910 », *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte*, 1, 2007, p. 39-54, p. 45. Les premiers manuels suisses publiés sont : ZEHENDER Friedrich Gabriel, *Memoriale über die Construction, Reparation und Conservation der hohen Land-Strassen*, Berne, 1740 (sur ce traité, voir : SCHIEDT Hans-Ulrich, « Wegnetze und Mobilität im Ancien Régime », *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte*, 49, 1999, p. 16-43) ; EXCHAQUET Abram Henri, *Dictionnaire des ponts et chaussées*, Lausanne/Paris, Chez Mourer/Chez La Grange, 1789. Pour l'Angleterre, par exemple : SCOTT John, *Digest of the General Highway and Turnpike Laws*, Londres, Edward & Charles Dilly, 1778 ; MCADAM John Loudon, *A Practical Essay on the Scientific Repair and Preservation of Public Roads*, Londres, McMillan, 1819.

²⁸ J.-M. GOGER, *La Politique routière*, *op. cit.*, p. 47.

²⁹ *Ibid.*, p. 20.

³⁰ POMMEREUL François de, « Chemin », dans DÉMEUNIER M. (dir.), *Encyclopédie méthodique. Économie politique et diplomatique*, Tome 1, Paris, Panckoucke, 1784, p. 500-535, p. 511.

³¹ G. ARBELLOT, « La grande mutation », *op. cit.*, p. 769.

³² ASTOUL Guy, « Réseau routier et "ouverture" du monde rural en Quercy entre 1780 et 1850 », dans DELVIT Philippe, TAILLEFER Michel (dir.), *À la conquête du temps et de l'espace : les révolutions des transports*, Toulouse, Presses de l'Université des sciences sociales de Toulouse, 1998, p. 11-22, p. 13.

néanmoins beaucoup plus importants que les préoccupations des communautés locales et des riverains.

Ce recours systématique à la ligne droite en France dès le début du XVIII^e siècle a engendré une multiplication des ponts sur les fleuves et les rivières, qui permettent de franchir ces cours d'eau dans de bonnes conditions même en cas d'absence des bacs³³. La construction de ponts peut aussi résulter d'un véritable besoin face à l'augmentation du trafic, comme cela a été le cas en 1771 sur le Rhône, à Lyon, au niveau de la rue Puits-Gaillet : les trois bacs existants pour traverser le fleuve n'étant plus suffisants, il faut y construire un pont – ce qui génère des conflits avec les gérants des bacs qui voient leur privilège remis en question et leurs revenus amoindris³⁴. Les ponts font également l'objet de réparations lorsqu'ils ont été détruits ou endommagés, par les intempéries par exemple. Ces travaux, nous y reviendrons, ne permettent pas toujours de pallier les différents problèmes ; certains ponts sont manquants ou impraticables et le recours aux bacs engendre non seulement une rupture de charge, mais parfois une perte de temps plus grande encore, par exemple lorsque le conducteur n'est pas présent à l'arrivée de la voiture³⁵.

Par ailleurs, la largeur des axes est standardisée pour des raisons d'efficacité, mesure qui cristallise les critiques puisqu'elles rognent régulièrement les propriétés des riverains. Comme nous l'avons évoqué, le mémoire de 1738 d'Orry fixe des largeurs spécifiques à chacune des cinq catégories de route, qui s'inspirent d'un arrêt de 1720 : les grandes routes doivent être de soixante pieds (19,5 mètres) de large, sans compter les fossés, qui facilitent l'écoulement des eaux de pluie. Le profil tracé par Guy Arbello (Annexe 4) permet de mieux comprendre comment elles sont conçues : au centre se trouve une bande pavée ou empierrée de vingt pieds, entourée de chaque côté par une berme, à savoir un chemin de terre, de vingt pieds³⁶. Ces soixante pieds sont ensuite bordés à droite et à gauche d'un fossé de six pieds, auquel s'ajoutent six pieds de plantation d'arbres, comme nous le verrons par la suite. Des tableaux représentent ces imposantes voies, à l'image d'une huile sur toile de 1832 de Jean-François Demay, qui montre la construction d'une route royale en Picardie : on y voit bien la longue route droite, bordée d'arbres, et composée d'une chaussée centrale pavée et de deux voies latérales en terre (Annexe 5)³⁷. La largeur totale est donc de quatre-

³³ Pour un aperçu des ponts construits en 1809, cf. Annexe 3. Sur les méthodes de construction des ponts, voir les traités contemporains, comme : GAUTIER Henri, *Traité des ponts* [...], Paris, Chez André Cailleau, 1716 ; GAUTHY Émiland Marie, NAVIER Claude, *Traité de la construction des ponts*, 3 tomes, Paris, Chez Firmin Didot, 1809-1816. À ce sujet, voir aussi : CAVAILLÈS Henri, *La route française, son histoire, sa fonction*, Paris, Colin, 1946, p. 81-85 ; MESQUI Jean, *Le Pont en France avant le temps des ingénieurs*, Paris, Picard, 1986 ; J.-M. GOGER, *La Politique routière*, *op. cit.*, p. 40 ; CARON François, *Histoire des chemins de fer en France*, tome 1 : 1740-1883, Paris, Fayard, 1997, p. 22.

³⁴ AN, AD/XIII/2A, pièce 151 : Extrait des registres du Conseil d'État du Roi, du 4 janvier 1771.

³⁵ Sur les retards créés par cette situation et sur les ruptures de charge, cf. Chapitre 7.

³⁶ G. ARBELLOT, « La grande mutation », *op. cit.*, p. 768.

³⁷ DEMAY Jean-François, *La route de Picardie*, 1832. RMN-Grand Palais (domaine de Compiègne).

vingt-quatre pieds (27,3 mètres), tandis que celle des grands chemins est fixée à quarante-huit pieds (15,60 mètres), celle des chemins royaux à trente-six pieds (11,70 mètres) et celle des chemins de traverse à trente pieds (9,75 mètres), témoignant d'une évidente hiérarchisation du réseau³⁸.

Cette impressionnante largeur des routes royales s'explique par la volonté de disposer de trois voies de vingt pieds de large, afin de toujours en laisser une de libre, comme l'explique de Pommereul :

Cette division des chemins, en trois parties égales, est fondée sur ce que lors des réparations on charge de matériaux l'une des bermes, qui devenant, ainsi que la chaussée qu'on raccommode, interceptée, nécessite l'existence de la seconde berme qui reste libre ; & sur ce qu'en donnant à chacune de ces parties un peu plus de largeur qu'il n'en faudroit à la rigueur, il en résulte une grande économie sur l'entretien, parce que les voitures ne suivant pas toujours la même trace, fatiguent moins & détruisent moins vite les chemins³⁹.

Il s'agit de s'assurer qu'il y ait toujours au moins une voie libre, afin que la route reste praticable même en cas de travaux ou d'accidents ; les circulations doivent être continues et ininterrompues. En théorie, elles ne sont ainsi jamais ralenties ou gênées, du moins sur les plus grands axes de circulation du royaume qui sont loin de constituer l'entièreté du réseau et qui favorisent clairement certains espaces. Le fait que des mesures soient prises pour ne pas ralentir le trafic quelles que soient les circonstances, au moins sur ces routes royales, montre que la vitesse est un critère important pour les administrateurs et le gouvernement, qui souhaitent garantir la fluidité de la circulation des biens et des informations sur des axes jugés essentiels.

Ces élargissements, tout comme les tracés rectilignes, impliquent cependant de déborder sur les terres qui se trouvent le long des voies, ce qui peut se faire au détriment des propriétaires et provoque inévitablement des mécontentements. Ainsi, en 1750, pour élargir le passage à Linas et à Arpajon, toutes deux sur la route entre Paris et Orléans, qui revêt une importance majeure pour l'État, il faut que « toutes les maisons & bâtimens qui forment actuellement avance ou saillie sur lesdites rues, [soient] démolies et reconstruites aux frais des propriétaires d'icelles, sur les alignements qui en seront donnés sans frais »⁴⁰. Ce genre de mesures, en plus d'impliquer la destruction de maisons, ne prévoient pas de dédommagement pour leur reconstruction. Même si nous n'avons pas, pour ce cas, connaissance de la réaction des propriétaires concernés, cette décision n'a pu que soulever leur indignation.

³⁸ S. BLOND, *L'atlas de Trudaine*, *op. cit.*, p. 84.

³⁹ F. de POMMEREUL, « Chemin », *op. cit.*, p. 510.

⁴⁰ AN, AD/XIII/2A, 144 : Arrest du Conseil d'Etat du Roy, qui ordonne l'élargissement de la route de Paris à Orléans, dans le village de Linas, & dans la ville d'Arpajon, du 14 avril 1750.

Une vingtaine d'années plus tard, en 1772, une ordonnance du Bureau des finances de la généralité de Paris, une administration régionale qui a des attributions en matière financière mais aussi de voirie, puisqu'elle supervise notamment l'entretien des routes, prévoit toutefois un assouplissement possible des prescriptions selon les circonstances : « Les grandes routes de province à province & aux villes principales, auront soixante pieds de largeur au moins ; les autres chemins de ville à autre, auront au moins quarante-huit pieds ; lesdites largeurs pourront néanmoins être restreintes suivant la position des lieux & autres circonstances »⁴¹. Des concessions, au moins locales, semblent donc parfois faites quant à la largeur des chemins ; les autorités et l'administration ont conscience des torts qui peuvent être causés aux propriétaires et habitants riverains – d'autant plus que la charge de l'entretien des routes leur incombe par le biais de la corvée – et essayent d'imaginer des solutions ménageant intérêt national et intérêt particulier⁴². L'objectif est de trouver des compromis afin que les riverains et les riveraines n'empiètent pas délibérément sur le chemin pour étendre leurs terres ou empêchent son bon entretien. Le système routier ne peut donc fonctionner sans la collaboration de la population.

Face aux tensions constantes autour de la largeur des grandes routes, lorsque Anne Robert Jacques Turgot, alors contrôleur général des Finances de Louis XVI, supprime la corvée – nous y reviendrons – en 1776, il modifie les prescriptions pour les voies dont la construction est en cours ou à l'état de projet : elles ne sont désormais divisées plus qu'en quatre catégories, mesurant respectivement quarante-deux (13,6 mètres), trente-six (11,6 mètres), trente (9,7 mètres) ou vingt-quatre pieds (7,8 mètres)⁴³. La largeur est donc nettement diminuée non pas parce que la vitesse est moins importante, mais pour des raisons logistiques et financières liées à la disparition de la corvée. Néanmoins, la plupart des grands axes au départ de Paris, souvent achevés en 1776, conservent les soixante pieds instaurés au début du siècle et avec cet avantage de garantir des circulations théoriquement ininterrompues, à moins bien sûr qu'elles ne soient pas suffisamment entretenues⁴⁴. Malgré quelques tentatives d'assouplissements, la politique routière est donc largement marquée par les conflits sociaux, engendrés, d'une part, par le fait que les tracés nouveaux des routes empiètent sur des terrains déjà occupés et, d'autre part, par le système de corvée⁴⁵.

⁴¹ AN, AD/XIII/2A, 115 : Ordonnance du Bureau des Finances de la généralité de Paris, concernant la Police générale des chemins dans l'étendue de la généralité de Paris, du 30 avril 1772, premier article.

⁴² Cette prise en compte de l'intérêt particulier, de l'intérêt local s'observe aussi dans les procédures de commodité exigées au XVIII^e siècle avant l'établissement de certains ateliers et manufactures pouvant causer des nuisances aux riverains. À ce sujet, voir : FRESSOZ Jean-Baptiste, « Circonvenir les circumfusa. La chimie, l'hygiénisme et la libéralisation des « choses environnantes » : France, 1750-1850 », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 56-4, 2009, p. 39-76, p. 55-56.

⁴³ J.-M. GÖGER, *La Politique routière*, *op. cit.*, p. 76-77.

⁴⁴ G. ARBELLOT, « La grande mutation », *op. cit.*, p. 769.

⁴⁵ A. PICON, *L'invention de l'ingénieur*, *op. cit.*, p. 47.

La normalisation de la construction routière dans une perspective d'amélioration du réseau et d'accélération des circulations s'applique également aux revêtements choisis et aux matériaux utilisés. Comme nous l'avons évoqué, le *Mémoire instructif* de 1738 impose que les nouvelles chaussées soient en cailloutis, en pierrailles ou en gravier, qui doivent être préférés aux pavés ; ce choix est dicté par l'économie, puisque les pavés sont non seulement plus chers à la construction, mais aussi à l'entretien⁴⁶. La volonté d'améliorer les routes se heurte dès lors à une réalité économique. Le recours aux pavés offre pourtant des avantages non négligeables, mais les coûts engendrés sont un frein à leur utilisation. Un siècle plus tard, en 1840, avec davantage de recul, un cours de construction dispensé à l'École des Ponts et Chaussées explique par exemple que « les chaussées pavées offrent un roulage plus commode, et permettent de rendre les charges des voitures plus considérables »⁴⁷, grâce notamment à leur solidité. Celle-ci est permise par trois caractéristiques : le blocage entre les bordures, le professionnalisme du constructeur et l'entretien régulier qui lui est apporté. Ils présentent également des inconvénients, puisque « ces voitures en roulant ainsi sur une surface dure éprouvent des chocs, qui les détériorent assez rapidement »⁴⁸. Les routes empierrées sont certes moins dures, mais alors « il s'y creuse des ornières, dont les voitures ont aussi à souffrir, et qui fatiguent les chevaux »⁴⁹.

En raison du prix du pavage, il est principalement réservé à la généralité de Paris, à l'usage du roi et de sa cour, et en province, aux portions traversant des agglomérations, aux passages des ponceaux ou aux endroits très humides, tandis que les autres grandes routes sont en empierrement ou en cailloutis⁵⁰. Plus largement, une part considérable du réseau reste en terre battue, qui résiste mal aux intempéries et où des ornières se forment très vite, provoquant des accidents et d'importants ralentissements des circulations lorsqu'elles se transforment en chemin de boue. Le choix des revêtements s'effectue selon le classement routier imaginé par Orry, renforçant la conception hiérarchisée du réseau et favorisant les axes les plus importants pour l'État. Il y a ainsi une grande disparité à l'échelle du territoire, liée à des choix politiques d'une part et, d'autre part, à des réalités économiques. Un bilan du début du XIX^e siècle met bien en évidence ces inégalités. En 1820, les routes pavées se trouvent essentiellement dans le bassin parisien ; 98% des voies du

⁴⁶ MINARD Charles-Joseph, *Tableau des progrès de la dépense du pavé de Paris pendant les deux derniers siècles (1632-1820)*, s. l., E. Thunot, 1822 (*Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées*, consulté le 1^{er} janvier 2021). Sur les différents types de pavés qui peuvent être utilisés, voir : H. GAUTIER, *Traité de la construction des chemins*, *op. cit.*, p. 53-54.

⁴⁷ Mines, PARI, "EMP 0005.544/20, *Cours de constructions relatives à l'établissement et à l'entretien des communications par terre et par eau*, 1840, p. 42.

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ *Ibid.*

⁵⁰ G. ARBELLOT, « La grande mutation », *op. cit.*, p. 770 ; ARBELLOT Guy, LEPETIT Bernard (dir.), *Atlas de la Révolution française*, Tome 1 : *Routes et communications*, Paris, EHESS, 1987, p. 18 ; A. PICON, *L'invention de l'ingénieur*, *op. cit.*, p. 41.

département de la Seine sont par exemple pavées⁵¹. Par conséquent, une accélération des mobilités n'est réellement possible que dans une partie du pays, choisie par le gouvernement afin de faciliter les circulations militaires et celles des informations stratégiques, mais qui se fait au détriment d'autres acteurs qui voient leur enclavement renforcé et qui souffrent de leur éloignement de la capitale et des axes privilégiés⁵². L'administration postale ne peut en effet pas assurer ses services avec la même célérité et la même régularité dans tout le pays au vu des disparités d'infrastructures existantes ; elle est dépendante de la politique publique en la matière.

En raison des coûts importants que représentent la construction et l'entretien des routes pour l'État, qui voit l'essentiel de ses revenus absorbé par la guerre, encore plus à certaines périodes, notamment dans les années postrévolutionnaires, des recherches sont menées tout au long du XVIII^e siècle et au début du siècle suivant pour essayer de réaliser des économies d'argent et de main-d'œuvre, d'abord, dans un premier temps, dans la perspective ponctuelle de dépenser moins que dans celle de véritablement étendre ces pratiques à l'ensemble du réseau. Ces recherches aboutissent à la mise au point de revêtements meilleur marché et demandant moins de maintenance. Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet, ingénieur en chef de la généralité de Limoges, essaye par exemple de faire des chaussées plus résistantes et moins épaisses, afin de répondre au souhait de Turgot d'économiser sur l'achat des matériaux⁵³. Il rédige, en 1775, un *Mémoire sur la construction et l'entretien des chemins*, qui s'impose comme modèle à tous les ingénieurs, et dans lequel il propose de nouvelles méthodes⁵⁴ : il y décrit la manière de construire et surtout d'entretenir la chaussée idéale⁵⁵. Trésaguet y préconise de creuser un encaissement, de disposer de grosses pierres entassées sans ordre, de poser à la main toutes les couches et de les recouvrir de pierrailles⁵⁶. L'ensemble de la chaussée est plus mince que l'empierrement selon la technique de Perronet, qui est compensée par le soin apporté à sa construction et à son entretien par le biais de cantonniers, dont nous développerons le rôle par la suite⁵⁷. Le système de Trésaguet n'est cependant officiellement adopté en France qu'à partir de 1787, alors que le contexte révolutionnaire ralentit les aménagements routiers⁵⁸.

⁵¹ B. LEPETIT, *Chemins de terre & voies d'eau*, *op. cit.*, p. 58.

⁵² Sur les plaintes des utilisateurs et des utilisatrices des services éloignés de Paris concernant la vitesse – ou plutôt la lenteur – à laquelle ils reçoivent les informations, cf. Chapitre 6.

⁵³ J.-M. GOGER, *La Politique routière*, *op. cit.*, p. 70-71. Pour une biographie de Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet, voir : YVON Michel, « Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet, ingénieur des Ponts-et-Chaussées (1716-1796). Créateur d'une méthode rationnelle pour construire et entretenir les chaussées empierrées au XVIII^e siècle », dans Congrès national des sociétés savantes, *Les routes du Sud de la France : de l'Antiquité à l'époque contemporaine*, Paris, CTHS, p. 295-318, p. 296-305.

⁵⁴ G. ARBELLOT, « La grande mutation », *op. cit.*, p. 770-771. Sur ce mémoire et ses rééditions, voir : MONTEL Nathalie, « Un écrit technique dans l'histoire : le *Mémoire sur la construction et l'entretien des chemins* de Trésaguet (1775) », *Genèses*, 104-3, 2016, p. 133-154.

⁵⁵ M. YVON, « Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet », *op. cit.*, p. 307.

⁵⁶ G. ARBELLOT, « La grande mutation », *op. cit.*, p. 770-771.

⁵⁷ M. YVON, « Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet », *op. cit.*, p. 307-308 ; A. PICON, *L'invention de l'ingénieur*, *op. cit.*, p. 41.

⁵⁸ *Ibid.*, p. 42-43.

Il intéresse en revanche beaucoup les Suisses et les Britanniques. Les normes proposées par Trésaguet sont en effet appliquées aux constructions routières suisses⁵⁹, tandis qu'en Grande-Bretagne, elles connaissent une postérité et une continuité dans les travaux de Thomas Telford et surtout de John Loudon Mac Adam, deux ingénieurs écossais⁶⁰. Ce dernier perfectionne, en 1819, la méthode Trésaguet ; son système d'empierrement repose également sur une économie de la matière et un entretien régulier de la route⁶¹. En effet, afin d'améliorer l'assèchement des couches inférieures de la chaussée, qui, d'après ses recherches, souffraient surtout des infiltrations d'eau, il préconise des revêtements minces, qui doivent se tasser sous le poids des voitures⁶². Le plus important problème auquel les voies anglaises sont confrontées dans un long XVIII^e siècle est effectivement l'absorption de l'eau, qu'elle vienne de la pluie ou de la fonte des neiges, et la boue qui en découle, ce qui explique que la question de l'assèchement soit au cœur de la réflexion de Mac Adam. La différence avec le système de Trésaguet réside dans la suppression des grosses pierres qui se trouvaient au fond de la structure. De plus, l'entretien des routes, très sommaire, est confié aux femmes et aux enfants riverains, qui peuvent être payés ou réquisitionnés ; c'est pourquoi il est peu onéreux.

À partir des années 1830, le procédé Mac Adam est progressivement appliqué en France, où il est autant apprécié que critiqué⁶³. Pour argumenter en faveur du procédé de Mac Adam par rapport à celui de Trésaguet, Alexandre Berthault-Ducieux, un ingénieur des Ponts et Chaussées, explique, dans un mémoire de 1833, « qu'à l'époque où les principes de Trésaguet étaient approuvés, c'est-à-dire il y a environ soixante ans, il n'existait en France, et sur-tout dans sa localité, qu'un roulage des plus faibles ; c'est-à-dire que la cause destructrice des routes, l'industrie sommeillait encore ». Mais, sous-entend-il, au moment où il écrit, un trafic beaucoup plus important circule sur les routes et le système imaginé par Mac Adam serait plus à même à répondre à ces nouveaux impératifs, puisque celui-ci « habite un pays où le mouvement sur nombre de routes, à l'époque où il commença à pratiquer, était déjà au moins décuple de celui qui s'opérait dans la généralité de Trésaguet. Les charges y étaient également beaucoup plus lourdes et plus susceptibles de verser »⁶⁴. En cela, les

⁵⁹ H.-U. SCHIEDT, « Die Entwicklung der Strasseninfrastruktur », *op. cit.*, p. 45.

⁶⁰ A. PICON, *L'invention de l'ingénieur*, *op. cit.*, p. 43. Sur ces deux ingénieurs, voir notamment : BIRD Anthony, *Roads and Vehicles*, Londres/Harlow, Longmans, 1969, p. 46-54. Un doute persiste néanmoins sur la filiation des systèmes Trésaguet et Mac Adam ; peut-être se sont-ils en réalité tous deux inspirés d'une même méthode pratiquée en Angleterre dès 1770. Ils seraient alors plutôt cousins. À ce sujet, voir : J.-M. GOGER, *La Politique routière*, *op. cit.*, p. 75-76.

⁶¹ Pour une description complète de son procédé, voir : NAVIER Claude, *Considérations sur les travaux d'entretien des routes en Angleterre, procédés de M. Mac Adam*, Paris, Carilian-Gœury, 1831.

⁶² A. PICON, *L'invention de l'ingénieur*, *op. cit.*, p. 342.

⁶³ GOGER Jean-Marcel, « Les mutations routières dans la France du XIX^e siècle », dans P. DELVIT, M. TAILLEFER, *À la conquête du temps et de l'espace*, *op. cit.*, p. 23-41, p. 34 ; G. LIVET, *Histoire des routes*, *op. cit.*, p. 359.

⁶⁴ BERTHAULT-DUCIEUX Alexandre, *Mémoire sur la nécessité d'une liberté illimitée dans les charges du roulage, et sur les moyens pratiques de maintenir les routes en parfait état, avec cette liberté, sans accroître la dépense*, Paris, Carilian-Gœury, 1833, p. 34-35.

principes de la méthode de Mac Adam sont plus adaptés à pallier les problèmes routiers français. En Suisse aussi, ces nouveaux principes s'imposent⁶⁵.

D'autres innovations, comme le rouleau compresseur, mis au point dès 1780 par Louis-Alexandre de Cessart, ingénieur en chef de Rouen, et qui a pour fonction de tasser les empièvements, viennent compléter ces recherches, même si son usage ne se développe qu'à la fin des années 1830 avec la multiplication des cantonniers⁶⁶. Des recherches constantes sont donc menées pour essayer d'améliorer les chaussées, en les rendant plus solides et moins chères à construire et à entretenir, mais les limitations financières ne permettent pas une application de ces techniques à l'échelle de tout le territoire. De plus, bien que l'amélioration des chaussées soit un facteur déterminant pour fluidifier et accélérer les circulations, elle est loin d'être suffisante, ces innovations techniques restant limitées.

Le ministère de Colbert marque donc les débuts d'une véritable politique routière, pensée et mise en place au plus haut niveau de l'État qui conduit pour la première fois les pouvoirs publics à entamer un effort de normalisation de la construction routière à l'échelle du pays et à tenter d'instaurer une hiérarchie et une organisation des axes en fonction des intérêts prioritaires. Les routes ne sont plus seulement bâties au cas par cas pour répondre à des besoins ponctuels, mais sont étudiées et réalisées par l'administration centrale en respectant des normes qu'elle met en place, devenant ainsi un puissant vecteur de contrôle et d'harmonisation des territoires. L'édification de nouveaux axes se heurte toutefois à des limites financières et à des mécontentements des communautés locales, qui souffrent de l'empiètement des chemins sur les propriétés alors même qu'ils ne sont pas les principaux usagers de ces infrastructures.

B) Le financement et la construction des nouvelles routes

Afin d'atteindre les objectifs fixés en matière de création et d'entretien des voies terrestres malgré les limites financières de l'État, et partant du principe que chaque taillable profitera de la route royale – alors qu'en pratique, seule une élite en bénéficie – et qu'il est par conséquent normal qu'il participe à son entretien, Orry instaure, en France, dès 1738, la corvée, « un service gratuit que le vassal doit à son Seigneur, que le sujet donne à son Souverain, ou le particulier à l'État »⁶⁷. Il n'en

⁶⁵ H.-U. SCHIEDT, « Die Entwicklung der Strasseninfrastruktur », *op. cit.*, p. 45-46.

⁶⁶ J.-M. GÖGER, *La Politique routière*, *op. cit.*, p. 659 ; A. PICON, *L'invention de l'ingénieur*, *op. cit.*, p. 343.

⁶⁷ LECREULX François-Michel, *Mémoire sur la construction des chemins publics et les moyens de les exécuter*, s.l., 1782, p. 92. Pour une histoire très complète de la corvée des grands chemins, voir : CONCHON Anne, *La Corvée des grands chemins au XVIII^e siècle – Économie d'une institution*, Rennes, PUR, 2016.

est pas le créateur, mais il l'étend à l'ensemble du royaume et l'entoure d'une réglementation précise⁶⁸. Dans le cadre des chaussées, la corvée royale est un impôt en nature prélevé sur tous les taillables résidant à proximité d'une route royale : chaque corvéable est obligé de fournir plusieurs journées de travail par an(entre six et douze), afin d'œuvrer à la construction et à l'entretien des chemins⁶⁹. L'application de la corvée, qui s'ajoute aux efforts financiers consentis par l'État, dépend de la réglementation fixée par chaque intendant et elle peut donc varier d'une généralité à l'autre⁷⁰. Les travaux demandés peuvent être de trois sortes : « il s'agit ou de faire des terrasses, ou de tirer & employer la pierre & le gravier, ou de voiturier les matériaux nécessaires à la construction des Chaussées »⁷¹ ; ainsi, les corvéables peuvent soit être employés comme manœuvres, soit comme voituriers. Ils doivent également mettre à disposition leurs bêtes pour transporter les matériaux. Le recours à la corvée s'impose dans un contexte où la force humaine est l'une des seules sources d'énergie disponible en tout temps et où la forte croissance démographique offre une abondante main-d'œuvre⁷². Il faut cependant rationaliser le travail de cette dernière afin qu'elle soit le plus efficace possible, ce qui passe par une rigoureuse répartition des tâches, et qui incombe aux ingénieurs⁷³.

La corvée est impopulaire et mal perçue par les paysans, qui ne sont pas dupes quant au fait qu'elle sert à construire et entretenir des routes qu'ils n'empruntent presque pas. En effet, celles-ci sont avant tout utilisées par l'administration, les marchands et quelques voyageurs et voyageuses aisés qui se déplacent le plus souvent de ville en ville, en s'arrêtant dans les relais et dans les auberges, mais en ne faisant que traverser les campagnes. Dans leurs déplacements quotidiens, qui se font dans un périmètre restreint, souvent à pied et sans recourir aux services postaux, les paysans n'ont pas besoin de routes de soixante pieds de large. La corvée devient un symbole de l'oppression monarchique et aristocratique dans les mentalités paysannes et certains corvéables font de la résistance passive en refusant d'exécuter les travaux demandés⁷⁴. Des critiques émanent également de certaines élites et des physiocrates, qui accusent principalement la corvée de pénaliser la

⁶⁸ S. BLOND, *L'atlas de Trudaine*, *op. cit.*, p. 35-36.

⁶⁹ F.-M. LECREULX, *Mémoire sur la construction des chemins*, *op. cit.*, p. 106. Sur la quantification du temps de travail des corvéables, voir : CONCHON Anne, « Le temps de travail en quête de mesure. La corvée royale au XVIII^e siècle », *Genèses*, 85-4, 2011, p. 50-69.

⁷⁰ Sur l'effort financier consenti par l'État pour aménager les voies de communication, voir : CONCHON Anne, SZULMAN Éric, « Le coût d'une politique d'équipement : le financement des infrastructures de transport au XVIII^e siècle », dans CONCHON Anne, PLUVIEZ David, SZULMAN Éric (dir.), *Le financement des infrastructures de transport, XVII^e-début XIX^e siècle*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2018, p. 189-207.

⁷¹ F.-M. LECREULX, *Mémoire sur la construction des chemins*, *op. cit.*, p. 109.

⁷² A. PICON, *L'invention de l'ingénieur*, *op. cit.*, p. 302 ; CONCHON Anne, « La corvée des grands chemins. Mesurer l'efficacité d'une institution au XVIII^e siècle », *Histoire & mesure*, XXX-1, 2015, p. 25-42, p. 27.

⁷³ A. PICON, *L'invention de l'ingénieur*, *op. cit.*, p. 51 ; A. CONCHON, « La corvée des grands chemins », *op. cit.*, p. 31-35.

⁷⁴ J. PETOT, *Histoire de l'administration*, *op. cit.*, p. 220 ; A. PICON, *L'invention de l'ingénieur*, *op. cit.*, p. 241-242.

production agricole et d'être peu efficace⁷⁵. Si, comme le montre Anne Conchon, il est difficile d'apprécier le temps de travail dans le cadre de la corvée et par conséquent d'évaluer le coût de ce travail, il est en revanche effectivement reconnu, même par les administrateurs, que les journées de corvée sont peu productives⁷⁶. Toutefois, des ingénieurs des Ponts et Chaussées notamment nuancent les attaques des Physiocrates en avançant un bilan de construction routière loin d'être négligeable⁷⁷.

Malgré ces critiques et quelques réformes dans son fonctionnement, la corvée est utilisée jusqu'en 1776, date à laquelle Turgot décide de la supprimer et de la remplacer par une imposition⁷⁸. Celle-ci ne touchant que les taillables, elle est aussi mal perçue que la corvée, tant par les ingénieurs que par les anciens corvéables. La corvée est alors rapidement réinstaurée, avant d'être définitivement abolie en 1786 : pour une durée d'essai de trois ans, une prestation en argent s'y substitue⁷⁹. Les routes souffrent de la fin de la corvée qui n'est pas remplacée par un système satisfaisant dans les dernières années de la monarchie⁸⁰. Les révolutionnaires peinent tout autant à résoudre ce problème, bien que plusieurs alternatives soient envisagées, comme des subventions provinciales ou des prestations en nature, qui sont notamment décrites dans la *Statistique des routes royales de France* de 1824, une enquête commandée par le directeur général des Ponts et Chaussées, François-Louis Becquey⁸¹.

Entre 1798 et 1806, un système de péages est instauré, inspiré du système anglais des *turnpikes* et encouragé par l'idée défendue par les adeptes de la pensée d'Adam Smith selon qui la route doit être entièrement financée par ses propres péages et donc par celles et ceux qui l'utilisent⁸². En effet, à partir de 1696, des *turnpikes* sont établis en Grande-Bretagne – pour remplacer un système de corvée qui ne suffisait plus à faire face à l'augmentation du trafic – par différents actes du parlement : une ou plusieurs personnes obtiennent le droit d'exiger des usagers et des usagères d'une portion de chemin le versement d'une certaine somme pour en assurer l'entretien⁸³. La

⁷⁵ J.-M. GÖGER, *La Politique routière*, op. cit., p. 248-251. Sur les critiques des Physiocrates, voir : A. CONCHON, « La corvée des grands chemins », op. cit., p. 28.

⁷⁶ A. CONCHON, « Le temps de travail », op. cit., p. 51-66.

⁷⁷ A. CONCHON, « La corvée des grands chemins », op. cit., p. 31.

⁷⁸ Sur les réformes de la corvée, voir : J. PETOT, *Histoire de l'administration*, op. cit., p. 224-228.

⁷⁹ Ministère de l'Intérieur, Administration générale des Ponts et Chaussées et des Mines, *Statistique des routes royales de France*, Paris, Imprimerie royale, 1824, p. XIII-XIV.

⁸⁰ ARBELLOT Guy, « Les problèmes de la route française à l'entrée du XIX^e siècle », *Histoire, économie et société*, 9-1, 1990, p. 9-17, p. 11-12 ; GÖGER Jean-Marcel, « Le temps de la route exclusive en France (1780-1850) », *Histoire, économie, société*, 4, 1992, p. 597-618, p. 598.

⁸¹ Ministère de l'Intérieur, Administration générale des Ponts et Chaussées et des Mines, *Statistique des routes royales de France*, op. cit., p. XV.

⁸² G. ARBELLOT, B. LEPETIT, *Atlas de la Révolution française*, op. cit., p. 36.

⁸³ Sur les *turnpikes*, voir : ALBERT William, *The Turnpike Road System in England, 1643-1840*, Cambridge, Cambridge University Press, 1972 ; PAWSON Eric, *Transport and Economy: the Turnpike Roads of Eighteenth Century Britain*,

construction et l'entretien des voies de communication anglaises reposent par conséquent sur des particuliers, alors qu'en France, le système est public et centralisé. Les péages anglais sont matérialisés par une barrière en travers d'une route, où est perçu le montant dû par les personnes qui passent. Ce système se développe surtout à partir des années 1740 grâce à des conditions économiques favorables : entre quinze et vingt nouveaux péages sont établis chaque année, offrant, en 1770, un réseau de *turnpikes* assez dense, surtout au centre de l'Angleterre, même si certaines régions sont moins insérées dans ce système⁸⁴. Celui-ci présente en revanche deux problèmes : les responsables des péages sont obligés d'emprunter – sans montant limite – pour financer les travaux routiers, de sorte que les revenus engendrés, censés être attribués à l'entretien des voies, servent en réalité souvent à rembourser les dettes⁸⁵. De plus, les améliorations au niveau des routes ne sont faites que dans une zone limitée, celle correspondant à chaque *turnpike* : certaines portions sont donc moins bien entretenues⁸⁶. Le système de *turnpikes* permet tout de même une amélioration globale des voies de communication anglaises à un moment où le pays commence à s'industrialiser et il restera en vigueur jusqu'à l'arrivée du chemin de fer⁸⁷. En Suisse aussi, la corvée est progressivement remplacée, à partir du milieu du XVIII^e siècle, par un paiement en espèces et donc un travail salarié, ce qui correspond, d'une part, au fait qu'il devient difficile de justifier la corvée puisque les routes servent dorénavant à un trafic régional et national et, d'autre part, à une rationalisation de l'utilisation de la main d'œuvre et au recours à des experts plutôt qu'à une population non qualifiée⁸⁸. Un tel système de péages n'est néanmoins pas mis en place à l'échelle de tout le territoire ; ce sont les cantons qui participent directement au financement des grandes voies.

En France, l'instauration d'un système de péage est notamment promue par Mahuet, régisseur général des Messageries sous Turgot, qui présente, en 1790, un *Mémoire sur l'entretien des routes commerciales du royaume* à l'Assemblée nationale, dans lequel il expose les avantages de la mise en place de barrières, dont les tarifs augmenteraient proportionnellement au poids du chargement des

Londres/New York/San Francisco, Academic Press, 1977, p. 76-78 ; ALBERT William, « The Turnpike Trusts », dans ALDCROFT Derek H., FREEMAN Michael J. (éd.), *Transport in the Industrial Revolution*, Manchester, Manchester University Press, 1983, p. 31-63, p. 32-34 ; BARKER Theodore Cardwell, GERHOLD Dorian, *The Rise and Rise of Road Transport, 1700-1990*, Cambridge, Cambridge University Press, 1993, p. 23 ; BOGART Dan, « Turnpike Trusts and the Transportation Revolution in 18th Century England », *Explorations in Economic History*, 42-4, 2005, p. 479-508.

⁸⁴ E. PAWSON, *Transport and Economy*, *op. cit.*, p. 154-158 ; W. ALBERT, « The Turnpike Trusts », *op. cit.*, p. 39-44.

⁸⁵ A. BIRD, *Roads and Vehicles*, *op. cit.*, p. 22.

⁸⁶ BAGWELL Philip, *The Transport Revolution from 1770*, Londres, B. T. Batsford, 1974, p. 40.

⁸⁷ *Ibid.*, p. 41 ; W. ALBERT, « The Turnpike Trusts », *op. cit.*, p. 47-49, p. 55-57. Sur les routes à péage anglaises au début du XIX^e siècle, voir aussi : BOGART Dan, « De la rentabilité des routes à péages : les conditions locales et les rendements financiers des routes à péages en Angleterre en 1820 », dans A. CONCHON, D. PLUVIEZ, É. SZULMAN, *Le financement des infrastructures de transport*, *op. cit.*, p. 261-280.

⁸⁸ H.-U. SCHIEDT, « Die Entwicklung der Strasseninfrastruktur », *op. cit.*, p. 50.

voitures⁸⁹. Il y préconise de limiter les surcharges sans que celles-ci ne soient strictement interdites, elles sont seulement davantage taxées. Une formule proche de ce qu'il demande est finalement adoptée en 1798 : tout conducteur d'un véhicule, quel que soit son attelage, doit s'acquitter d'un droit proportionnel à l'usure de la voie dont on le pense responsable⁹⁰. Il est alors nécessaire de construire de nombreuses barrières pour percevoir la taxe d'entretien des routes. L'enjeu est de restaurer le réseau sans engendrer trop de frais pour l'État. Chaque point de péage – dont l'emplacement est laissé à l'appréciation des ingénieurs des Ponts et Chaussées – comporte une barrière en bois et un bureau⁹¹. En plus de son impopularité, ce système n'apporte pas les revenus espérés, malgré des remaniements dès 1799⁹². La taxe péagère française est par conséquent remplacée en 1806 par un nouvel impôt sur le sel, qui est complété en 1811 par la création de cantonniers qui sont payés pour entretenir les routes⁹³. Ce sont désormais les crédits d'État prélevés sur ce nouvel impôt, auxquels s'ajoutent des fonds spéciaux, qui payent les travaux des voies principales⁹⁴. Les voies secondaires sont, quant à elles, à partir de 1807, financées à moitié par l'État et à moitié par les administrations départementales, tandis que les chemins vicinaux restent à la charge des riverains, qui en sont les premiers utilisateurs⁹⁵. Le décret impérial du 16 décembre 1811, qui propose un nouveau classement des routes et fixe les règles de la politique routière de l'Empire, reprend ces principes, comme le rappelle le directeur général des Ponts et Chaussées dans un décret adressé aux préfets départementaux :

Monsieur, le décret du 16 décembre 1811, inséré dans le Bulletin des lois, n°418, divise toutes les routes de l'Empire en routes impériales et routes départementales. Les premières sont de trois classes : celles de première et deuxième classe seront entièrement construites, reconstruites et entretenues aux frais du trésor impérial ; les frais de construction, de reconstruction et d'entretien de celles de troisième, seront supportés concurremment par le trésor et par les départemens qu'elles traverseront⁹⁶.

Le classement est donc revu par rapport aux quatre catégories instaurées par Turgot. L'objectif de cette classification semble de plus avoir changé : il ne s'agit plus de fixer les normes à suivre pour

⁸⁹ AN, AD/IX/560 : MAHUET, *Mémoire sur l'entretien des routes commerciales du royaume*, Paris, 1790, surtout p. 15-46.

⁹⁰ ARBELLOT Guy, « Les barrières de l'an VII », *Annales. Économies, sociétés, civilisations*, 30-4, 1975, p. 745-772, p. 745. Cette formule est très proche de celle déjà en place dans le Brabant et qui a permis de financer le réseau de routes pavées : BLONDÉ Bruno, « At the cradle of the transport revolution ? Paved roads, traffics flocs and economic developement in eighteenth century Brabant », *The Journal of Transport History*, 3^e série, 31-1, 2010, p. 89-111, p. 92-93.

⁹¹ G. ARBELLOT, « Les barrières de l'an VII », *op. cit.* p. 746.

⁹² J. PETOT, *Histoire de l'administration*, *op. cit.*, p. 455 ; GOGER Jean-Marcel, « L'attitude du pouvoir politique vis-à-vis du réseau routier méridional de 1789 à 1815 », dans Congrès national des sociétés savantes, *Les routes du Sud de la France : de l'Antiquité à l'époque contemporaine*, Paris, CTHS, 1985, p. 273-293, p. 278-281.

⁹³ Pour plus de détails sur cet impôt sur le sel, voir : J.-M. GOGER, *La Politique routière*, *op. cit.*, p. 2005-2134.

⁹⁴ G. ARBELLOT, « Les problèmes de la route », *op. cit.*, p. 12-13.

⁹⁵ *Ibid.*, p. 13.

⁹⁶ AN, 19930136-1, 1^{er} mars 1812.

chaque route, mais bien de déterminer qui payera leur construction et leur entretien afin de limiter les sommes investies par le gouvernement. Les conséquences restent néanmoins les mêmes : le système instaure une hiérarchisation du réseau, au sein duquel les routes impériales, celles perçues comme les plus importantes, sont mieux entretenues que les routes départementales.

Le XVIII^e siècle et le début du XIX^e siècle sont donc marqués par des recherches constantes – tant d’un point de vue technique que législatif – pour doter le pays de meilleures routes, afin de répondre aux impératifs économiques, politiques, administratifs et militaires. L’objectif est qu’elles soient solides, économiques, qu’elles demandent peu d’entretien et qu’elles favorisent des déplacements plus rapides, ce qui est difficile à obtenir et qui justifie que les voies de meilleure qualité soient réservées aux axes considérés par l’État comme étant les plus importants. La construction de ces voies de communication est également un objet de conflits sociaux puisqu’elles pénalisent les riverains et les riveraines qui ne les utilisent pas. Les routes sont par conséquent des objets négociés, entre intérêts politiques, économiques et individuels, mais aussi entre les pouvoirs centraux et les populations locales⁹⁷.

C) Le bilan de la politique routière d’un long XVIII^e siècle

En 1776, Perronet estime que les Ponts et Chaussées ont construit près de 14 000 kilomètres de nouvelles chaussées dans les pays d’élection et il faut sans doute doubler ce chiffre pour l’ensemble du royaume⁹⁸. En 1780, ces travaux permettent à la France d’être dotée en moyenne de 850 mètres de routes construites pour 10 km², avec néanmoins d’importantes disparités entre les territoires et les axes⁹⁹. En 1784, de Pommereul estime que 52 800 kilomètres de routes sont ouverts en France¹⁰⁰, chiffre repris par le Directoire en 1797¹⁰¹. En 1790, Chaumont de la Millière, ingénieur français et directeur des Ponts et Chaussées depuis 1781, dans son *Mémoire sur le département des Ponts et Chaussées* – l’une de ses publications sur l’organisation des Ponts et Chaussées où il défend l’œuvre du corps à une période marquée par le renversement des anciennes institutions du pays – considère quant à lui que « toutes celles de la première classe (...) sont achevées (...). Celles de la seconde

⁹⁷ D’autres infrastructures sont ainsi négociées, comme le canal de Göta : GAUCHET Thomas, *Une histoire politique du canal de Göta. Technique, infrastructure et pouvoirs en Europe du Nord (années 1790-1832)*, thèse de doctorat, Paris, Institut d’études politiques, 2020.

⁹⁸ G. ARBELLOT, « La grande mutation », *op. cit.*, p. 772-774.

⁹⁹ GOGER Jean-Marcel, « Les routes du Sud-Ouest de 1780 à 1815 : efforts d’équipement et espoirs déçus », *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 60-3, 1989, p. 301-328, p. 302.

¹⁰⁰ F. de POMMEREUL, « Chemin », *op. cit.*, p. 506.

¹⁰¹ J.-M. GOGER, « Le temps de la route », *op. cit.*, p. 598.

(...) sont aussi en général presque toutes faites. Quant à celles de la troisième classe (...) elles ne sont pas très-avancées. »¹⁰². En raison de la nature même de la publication, le bilan dressé n'est peut-être pas très objectif, mais il donne une nouvelle fois à voir la hiérarchie routière instaurée au cours de l'époque moderne, qui favorise les axes stratégiques, tandis que les chemins de traverse sont négligés. En effet, si les routes royales françaises sont prises en charge par l'État et ses agents, l'entretien du réseau vicinal incombe en revanche aux seigneurs ou aux communautés villageoises et urbaines. Même si ces tableaux dressés à la fin du XVIII^e siècle sont probablement trop optimistes – un doute subsiste notamment quant à l'état de ces voies –, ils permettent d'établir un bilan de la politique routière qui est loin d'être négligeable sur un territoire français extrêmement vaste et très densément peuplé à l'échelle du XVIII^e siècle¹⁰³. La centralisation des infrastructures routières, ainsi que la hiérarchisation du réseau, qui est beaucoup plus dense dans le nord du pays, est bien visible dans la carte des grandes voies de communication, établie par Guy Arbellot et Bernard Lepetit, qui présente les routes et les canaux construits à cette période (Annexe 6).

Les infrastructures routières sont en effet pensées en complément du réseau fluvial, les deux devant favoriser les circulations et l'unification du pays¹⁰⁴. À la fin de l'Ancien Régime, la France est dotée de 1 000 kilomètres de canaux et de plus de 7 000 kilomètres de rivières navigables, qui ne sont cependant pas toujours en bon état¹⁰⁵. En matière de navigation intérieure aussi, les inégalités territoriales sont marquées ; la priorité est donnée à certains axes, tandis que d'autres sont délaissés. Ces différences régionales ont amené certains auteurs, comme Bernard Lepetit, à affirmer que les routes de l'époque moderne ne constituaient pas un réseau. Il affirme en effet que la politique routière en place ne cherchait pas à penser un réseau, mais seulement à fixer des cheminements, c'est-à-dire des itinéraires. Il en veut pour preuve la date tardive de la première carte itinéraire du pays représentant l'ensemble des infrastructures routières : il affirme donc qu'un réseau n'aurait pu être pensé sans être ni représenté ni nommé¹⁰⁶. Toutefois, cette thèse a depuis été remise cause. Dès 1992, Antoine Picon invite à nuancer cette position en prenant en compte le fait que des représentations globales du système routier existent, ainsi que l'analogie faite entre circulation sanguine et mobilité des hommes et des marchandises dont héritent les techniciens et administrateurs des Lumières : le royaume s'apparente alors à un grand organisme, dont les artères doivent permettre une bonne circulation¹⁰⁷. Dans ses travaux sur la poste aux chevaux au

¹⁰² LA MILLIÈRE Chaumont de, *Mémoire sur le département des Ponts et Chaussées*, Paris, Imprimerie royale, 1790, p. 5 (*Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées*, consulté le 3 janvier 2021).

¹⁰³ G. ARBELLOT, « La grande mutation », *op. cit.*, p. 774.

¹⁰⁴ Sur le réseau fluvial, voir notamment : É. SZULMAN, *La Navigation intérieure*, *op. cit.*

¹⁰⁵ G. ARBELLOT, B. LEPETIT, *Atlas de la Révolution française*, *op. cit.*, p. 14, p. 25. Cf. Annexe 6.

¹⁰⁶ LEPETIT Bernard, « L'impensable réseau. Les routes françaises avant les chemins de fer », *Cahiers Groupe Réseaux*, n°5, 1986, p. 12-29.

¹⁰⁷ A. PICON, *L'invention de l'ingénieur*, *op. cit.*, p. 44.

XVIII^e siècle, Nicolas Verdier a été plus loin dans la contre-argumentation, en affirmant notamment qu'une réflexion uniquement lexicale ne suffit pas à affirmer l'absence du concept¹⁰⁸. Il montre que, dès le début du XVIII^e siècle, une pensée du réseau existe, que l'on peut par exemple observer dans la mise en relation de listes d'itinéraires et de représentations cartographiques dans un même ouvrage dès 1716¹⁰⁹. Le réseau serait d'ailleurs conceptualisé par les ingénieurs lors des inspections de leur circonscription¹¹⁰. À travers l'exemple de la poste aux chevaux, Nicolas Verdier met en évidence que même en l'absence du terme « réseau », les problématiques inhérentes à celui-ci existent déjà au XVIII^e siècle et qu'il y a ainsi bien une hiérarchisation des voies au sein d'un système de communications dès le début de la période étudiée¹¹¹. Le souci de coordination des voitures postales pour transporter les lettres et les paquets sur l'ensemble du territoire de manière efficace, que nous étudierons par la suite, tend aussi à montrer l'existence d'une conception réticulaire des routes.

La période révolutionnaire jusqu'aux années 1810 marque un temps de ralentissement de la construction routière en France. Les travaux reprennent ensuite, même s'il s'agit surtout de sauver les routes déjà en service mais laissées à l'abandon pendant les moments de troubles¹¹². En 1806, Napoléon stabilise le financement de ces infrastructures et ordonne de dresser une cartographie précise des axes à subventionner¹¹³. En 1811, le décret que nous avons déjà cité propose un nouveau classement routier ; les routes impériales de première et deuxième classes – qui sont celles dont la gestion incombe à l'État – alors inventoriées représentent environ 10 000 kilomètres, auxquelles il faut ajouter 23 000 kilomètres de routes de troisième classe et 25 000 kilomètres de routes départementales, qui sont à la charge des départements et des communes¹¹⁴. La progression est donc nette par rapport à la fin de l'Ancien régime ; toutefois, là aussi, de nombreuses portions ne sont pas encore terminées ou doivent être réparées. Sébastien-Michel Courtin, qui, après avoir été administrateur puis député de Seine-et-Oise, est secrétaire général de la direction générale des Ponts et Chaussées et n'est donc sans doute pas très objectif non plus, résume ainsi les travaux de cette période dans son ouvrage de 1812 sur les travaux effectués par les Ponts-et-Chaussées : « La correspondance de la capitale avec toutes les principales villes des provinces s'étendit et devint plus

¹⁰⁸ VERDIER Nicolas, « Le réseau technique est-il un impensé au XVIII^e siècle : le cas de la poste aux chevaux », *Flux*, 68-2, 2007, p. 7-21, p. 7-8.

¹⁰⁹ *Ibid.*, p. 10.

¹¹⁰ *Ibid.*, p. 12.

¹¹¹ Les travaux de Thomas Gauchet, qui arrivent à une conclusion similaire dans le cadre du réseau de canaux suédois au début du XIX^e siècle, tendent à renforcer la démonstration de Nicolas Verdier : T. GAUCHET, *Une histoire politique du canal de Göta*, *op. cit.*, notamment p. 486-493.

¹¹² B. LEPETIT, *Les villes dans la France moderne*, *op. cit.*, p. 285-286.

¹¹³ J.-M. GOGER, « Les mutations routières », *op. cit.*, p. 24.

¹¹⁴ J.-M. GOGER, « Le temps de la route », *op. cit.*, p. 599.

prompte ; la ville de Paris, qui, auparavant, semblait dans un grand éloignement, par la difficulté d'y parvenir, parut se rapprocher des provinces »¹¹⁵. Son propos souligne la conception en étoile du réseau, qui s'articule autour de Paris, et qui cherche à relier le plus vite possible la capitale aux grandes villes de province, nécessité qui, on l'a évoqué, s'est renforcée dans les années suivant la Révolution française.

La différence entre le kilométrage théorique du réseau et son état réel est toutefois importante et s'accroît encore en raison des difficultés financières des dernières années de l'Empire¹¹⁶. À partir de 1815, l'État reprend entièrement en charge les routes royales, tandis que les autres chemins restent sous la responsabilité des autorités locales¹¹⁷. Une seconde carte réalisée par Guy Arbellot et Bernard Lepetit figure l'état du réseau vers 1820 et donne à voir la progression des travaux par rapport à la fin du XVIII^e siècle : même si les efforts au XIX^e siècle portent davantage sur les chemins vicinaux que sur les routes royales – ce qui a permis de désenclaver les campagnes –, le réseau est nettement plus dense (Annexe 7)¹¹⁸. Pourtant, de fortes inégalités demeurent selon les voies et les régions. Tout au long de la période étudiée, la construction des infrastructures routières a donc répondu à une hiérarchie, qui a connu des évolutions, mais dont les effets se sont cumulés, puisque l'importance d'une route selon son classement déterminait l'ordre des travaux et la quantité de moyens mis en œuvre pour les exécuter¹¹⁹.

Au-delà du bilan kilométrique, les résultats de la politique routière du XVIII^e siècle se traduisent aussi par un revêtement global meilleur marché et une surveillance centralisée des travaux. Elle offre ainsi les conditions nécessaires à une possible accélération des déplacements, à une meilleure fluidité du trafic qui souffre moins des interruptions. Les travaux menés permettent, au début du XIX^e siècle, aux grandes villes françaises d'être davantage reliées entre elles, ce qui facilite notamment la circulation de l'information économique, des capitaux et des lois. À un moment où les échanges s'intensifient, les marchandises circulent également mieux et plus vite, ce qui entraîne des suites positives tant pour les manufactures que pour les forges et les progrès agricoles¹²⁰. En effet, même si tous les axes ne sont pas améliorés, sur ceux qui le sont, les temps de trajet sont réduits. Ainsi, dès les travaux entrepris par Orry en 1738, ce bénéfice peut être évalué : après le

¹¹⁵ COURTIN Sébastien-Michel, *Travaux des Ponts-et-Chaussées depuis 1800, ou tableau des constructions neuves faites sous le règne de Napoléon I^{er}, en Routes, Ponts, Canaux, et des Travaux entrepris pour la Navigation fluviale, les Dessèchemens, les Ports de Commerce, etc.*, Paris, Gœury, 1812, p. 8-9.

¹¹⁶ A. PICON, *L'invention de l'ingénieur*, *op. cit.*, p. 339.

¹¹⁷ GUILLERME André, *Corps à corps sur la route. Les routes, les chemins et l'organisation des services au XIX^e siècle*, Paris, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 1984, p. 18.

¹¹⁸ *Ibid.*, p. 11-12 ; G. ARBELLOT, B. LEPETIT, *Atlas de la Révolution française*, *op. cit.*, p. 24. Sur le fait que les voies vicinales aient été délaissées par les pouvoirs publics au XVIII^e siècle, voir : H. CAVAILLÈS, *La route française*, *op. cit.*, p. 118-124.

¹¹⁹ B. LEPETIT, *Les villes dans la France moderne*, *op. cit.*, p. 284.

¹²⁰ Pour développer ces différents points, voir : J.-M. GOGER, *La Politique routière*, *op. cit.*, p. 496-590.

pavage de l'itinéraire d'Orléans à Paris – visant à améliorer le ravitaillement de la capitale – l'acheminement peut se faire plus rapidement. Avant les travaux, le blé arrivait de Toury, dans la plaine céréalière de la Beauce, à Paris en 4,7 jours, alors qu'après, il ne met plus que 2,3 jours¹²¹. L'impact est donc aussi économique, le prix du blé étant grevé de 20,8% par le coût du transport avant ces améliorations, tandis qu'après, il ne l'est plus que de 10,1%¹²². On le voit, la vitesse et la question économique sont intimement liées. Les mesures prises par l'État français, les savoirs uniformisés des ingénieurs et les travaux entrepris favorisent donc bien l'accélération des mobilités. Ces développements restent néanmoins circonscrits non seulement aux axes privilégiés pour des raisons politiques, économiques et militaires, mais ils sont également limités, d'un côté, par les moyens financiers de l'État et, de l'autre, par les techniques disponibles.

La politique appliquée en matière d'infrastructures en Grande-Bretagne, qui diffère des solutions choisies en France sur la majeure partie de la période, permet aussi une amélioration générale de l'état des routes, et par là même une accélération des transports : entre 1750 et 1830, le temps nécessaire pour relier les grandes villes entre elles est réduit de quatre cinquièmes¹²³. En Suisse, où il n'y a plus, dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle ni corvée ni péage, le début du XIX^e siècle, où les efforts portent surtout sur les chemins de montagne, à l'image de celui du col du Simplon, est marqué par une explosion de la construction routière, puisqu'entre 1820 et 1840, 6 000 kilomètres de routes sont construits ou améliorés¹²⁴. Ces travaux permettent dorénavant aux voitures de rouler toute l'année sur la plupart des routes – sans interruptions liées aux conditions météorologiques – et sur de plus longues distances, ce qui mène à une accélération notable des déplacements¹²⁵. Mais aussi bien en France qu'en Suisse et en Grande-Bretagne, ce mouvement d'accélération des transports a pour conséquence de demander un entretien plus régulier et plus onéreux des routes, qui sont davantage endommagées par l'intensification du trafic et par la vitesse croissante des véhicules.

¹²¹ *Ibid.*, p. 553-554.

¹²² *Ibid.*

¹²³ P. BAGWELL, *The Transport Revolution*, *op. cit.*, p. 41.

¹²⁴ S.-M. COURTIN, *Travaux des Ponts-et-Chaussées*, *op. cit.*, p. 46 ; H.-U. SCHIEDT, « Die Entwicklung der Strasseninfrastruktur », *op. cit.*, p. 42-43. Sur les transports au col du Simplon, voir aussi : BUMANN Peter, *Der Verkehr am Simplon*, Viège, Verlag Neue Buchdruckerei Visp, 1974.

¹²⁵ H.-U. SCHIEDT, « Die Entwicklung der Strasseninfrastruktur », *op. cit.*, p. 54.

II. La dégradation et l'entretien des routes : un souci à géométrie variable

Si le bilan routier donne à voir une augmentation du nombre de routes, une incertitude demeure quant à leur état véritable, même si Chaumont de la Millière estime en 1790 que « presque toutes les grandes communications du royaume, qui étoient dans le plus mauvais état, il y a quelques années, sont à présent parfaitement belles »¹²⁶. En effet, tout au long de la période étudiée, et plus encore à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, des sources, émanant notamment de l'État, dans le cadre par exemple d'enquêtes, insistent sur le mauvais état des chemins. Les conséquences étant d'entraver les circulations, et par là même de ralentir les échanges économiques, politiques et militaires, et d'anéantir les efforts fournis pour améliorer le réseau routier, cette question est une préoccupation constante pour les autorités dans un long XVIII^e siècle. C'est pourquoi des mesures sont prises pour identifier les causes des dégradations et essayer d'y remédier. De même, les innovations, entre autres pour proposer des revêtements plus solides, sont nombreuses et encouragées par les pouvoirs publics. Outre une législation autour de l'entretien de la route, qui se fait par différents systèmes allant de la corvée aux cantonniers et qui défend également aux riverains et aux riveraines d'empiéter sur la voie de quelque manière que ce soit, l'essentiel des décisions arrêtées concerne le poids des voitures et la largeur des jantes, qui sont identifiés comme les causes principales de la dégradation des chaussées.

A) L'état des routes

L'état des routes a bien sûr un impact considérable sur les circulations dans le royaume. Henri Gautier, un ingénieur qui deviendra par la suite l'un des premiers inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées, consacre un chapitre de son *Traité de la construction des chemins* de 1693 à « la différence qu'il y a d'un Chemin qui est très mauvais faute de réparation, à un autre qui est en bon état, & entretenu », qu'il ouvre en précisant : « On ne sçauroit croire combien est nuisible à la vie de l'homme un mauvais Chemin, & combien il porte de préjudice à ses actions. Si l'on vouloit en suivre les conséquences, elles sont infinies »¹²⁷. Il détaille ensuite : « On suppose un Chemin de 8 à 10 lieues de long, qui lorsqu'il est en bon état, sert pour l'ordinaire de regle aux hommes pour en faire une journée de voyage. Au lieu que si ce même Chémin n'est pas en bon état, à peine pourra-

¹²⁶ C. DE LA MILLIÈRE, *Mémoire sur le département des Ponts et Chaussées*, *op. cit.*, p. 7.

¹²⁷ H. GAUTIER, *Traité de la construction des chemins*, *op. cit.*, p. 61.

t-on en deux jours le parcourir »¹²⁸ ; le premier inconvénient qu'il avance concerne la durée du voyage, qui peut s'en trouver allongée. Plus loin, l'auteur explique pourquoi cette perte de temps est préjudiciable. D'une part, ce temps ne peut être employé à autre chose : « celui qui voyage emploie un jour de plus dans les actions de sa vie, qui devient inutile à tout ce qu'il pourroit faire ailleurs, en-sorte que ce temps perdu seroit très-utilement employé à d'autres choses dont il ne profite pas »¹²⁹. D'autre part, les conséquences peuvent aussi être lourdes pour les biens transportés : « La Marchandise qu'on apporte, pour si bien conditionnée qu'elle soit, souffre du déchet, est tourmentée, en danger d'être plus exposée au mauvais tems, d'être renversée dans un borbier, &c. Ce qui n'arriveroit pas si la route étoit bien entretenue »¹³⁰. Il conclut alors que « Les Chemins bien entretenus intéressent si fort un Etat, qu'on peut dire en général, que les mauvais Chemins y apportent des incommodités infinies, & le rendent plus oberé de la moitié, en retardant les actions des Peuples, qu'il n'est pas possible de les pouvoir toutes rapporter »¹³¹. Le mauvais état des routes est donc critiqué, dès la fin du XVII^e siècle, directement au regard du ralentissement qu'il inflige aux voitures et des retards qu'il provoque, avec toutes les conséquences qui s'en suivent. En filigrane, on lit aussi dans ce *Traité* tous les avantages qu'offre la vitesse.

Malgré cette dénonciation des risques liés au mauvais état des routes, de nombreuses sources du XVIII^e siècle tendent à montrer que la situation ne s'améliore que peu. En 1722, les trésoriers de France de la Généralité de Tours, qui ont en charge, outre la répartition de l'impôt et la conservation du domaine royal, l'entretien des voies publiques dans la généralité réunissant les provinces d'Anjou, du Maine et de Touraine, publient une ordonnance au sujet des réparations des grands chemins en raison du « mauvais état dans lequel sont les Chemins »¹³². Cette ordonnance a été réimprimée en 1747, indiquant sans doute que plus de vingt ans après, les mesures prises n'ont pas été assez appliquées et n'ont donc pas permis une amélioration significative de la situation. Si ces mesures sont prises au sein de la généralité, des dispositions similaires sont arrêtées tout au long du XVIII^e siècle, au gré des dégradations dans chaque territoire, montrant que la politique routière à l'échelle nationale ne permet pas de résoudre les problèmes à l'échelle locale.

Dans la généralité de Paris par exemple, des problèmes semblables sont dénoncés dans les années 1770. L'arrêt du conseil d'État du roi sur l'entretien des chemins dans les paroisses de la

¹²⁸ *Ibid.*

¹²⁹ *Ibid.*

¹³⁰ *Ibid.*

¹³¹ *Ibid.*, p. 65-66.

¹³² AN, AD/XIII/2A, 109 : Ordonnance de messieurs les trésoriers de France de la Généralité de Tours, du 19 décembre 1722. Sur le bureau des finances de Tours, voir : CAILLOU François, *Une administration royale d'Ancien Régime : le bureau des finances de Tours*, Tours, Presses universitaires François-Rabelais, 2005.

Généralité de Paris du 18 juin 1772 souligne l'urgence de prendre des mesures afin de ne pas perdre les avantages apportés par la politique routière jusqu'alors :

ces mêmes travaux ayant été dirigés dans la vue de l'utilité publique, il en est résulté l'établissement des communications les plus avantageuses, tant pour le commerce de l'intérieur du Royaume en général, que pour la facilité du transport des denrées dans les lieux de Marché : mais ces avantages seroient bientôt anéantis, & les travaux qui ont été faits jusqu'à présent deviendroient bientôt inutiles, s'il n'étoit pris dès-à-présent des mesures certaines & invariables pour l'entretien de ces chemins de communication¹³³.

Malgré cet arrêt, qui tente d'instaurer des mesures d'entretien des voies, deux ans plus tard, en 1774, le Bureau des Finances de la Généralité de Paris note, dans une ordonnance, les nombreuses plaintes à propos de chemins devenus « presque impraticables » aux alentours de Courtenay, dans le Loiret¹³⁴. Le Bureau a par conséquent commandé des enquêtes, dont les résultats sont sans appel et confirment le « très mauvais état » de ces routes, d'autant plus importantes que l'une sert « au passage des Troupes » et l'autre « à la traite des bestiaux destinés à l'approvisionnement de cette capitale »¹³⁵. Les mesures prises à l'échelle locale semblent donc insuffisantes pour maintenir les routes en bon état. À partir de février 1793, un comité spécialisé des Ponts et Chaussées – qui prendra par la suite le nom de Comité des Travaux publics – est en charge de centraliser les affaires concernant les infrastructures. Une part notable des cas qu'il traite concerne les difficultés d'entretien des axes routiers, soulignant la permanence de l'état dans lequel ceux-ci se trouvent et par là même l'inefficacité des mesures aussi bien locales que nationales¹³⁶. Quelques mois plus tard, un membre du Directoire des postes dans une lettre du 13 novembre 1792 regrette également : « qu'un des plus grands obstacles de la marche des couriers, c'est le mauvais état des grandes routes de la dégradation des quelles presque tous les maîtres de postes et les couriers se plaignent »¹³⁷. Pourtant, dans la perspective de faciliter et d'accélérer les circulations et en parallèle de la construction de nouvelles chaussées, des réflexions sont menées tout au long du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, accompagnées d'innovations législatives, pour essayer de limiter la dégradation des voies de communication.

¹³³ AN, AD/XIII/2A, 116 : Arrest du Conseil d'État du roi, concernant l'entretien des chemins établis par les travaux de charité, dans les paroisses de la Généralité de Paris, du 18 juin 1772.

¹³⁴ AN, AD/XIII/2A, 118 : Ordonnance du Bureau des Finances de la Généralité de Paris concernant l'élargissement de deux grands chemins dans la province du Gâtinois, traversant la ville de Courtenay, du 8 mars 1774.

¹³⁵ *Ibid.*

¹³⁶ A. CONCHON, « Les transports intérieurs », *op. cit.*, p. 11 ; CONCHON Anne, « De l'articulation des pouvoirs législatif et exécutif : les comités de la Convention en matière de transports (1793-1795) », *La Révolution française*, 17, 2020 [En ligne].

¹³⁷ AN, F/90/20245, p. 93. Sur la question, voir aussi : Chapitres 5 et 7.

B) Les causes de la dégradation

La lutte contre la dégradation des routes passe tout d'abord par l'identification de ses différentes causes afin de pouvoir remédier à chacune d'entre elles, ce que fait par exemple Mahuet qui explique, dans son *Mémoire* de 1790, que :

Les différens voyages que j'ai faits depuis 1775, pour le service des Messageries, m'ayant mis à portée de connoître l'état habituellement mauvais des routes du Royaume, j'ai cherché les causes de leur dégradation, & les moyens les plus efficaces, ainsi que les moins dispendieux, pour les prévenir¹³⁸.

La première cause qu'il évoque est celle du poids des voitures : « Il est unanimement reconnu que l'énorme pesanteur des voitures des Rouliers, est la principale cause de la dégradation des routes »¹³⁹. Ce facteur est celui qui est le plus souvent mis en avant dans les sources. Le roulage n'est toutefois pas à l'origine de tous les chargements lourds transportés par la voie de terre. Une séance du Comité des Ponts et Chaussées du 2 décembre 1793 évoque à ce sujet que : « La fatigue qu'ont éprouvées toutes les routes frontalières et même celles de l'intérieur par les transports considérables d'artillerie et par les convois militaires »¹⁴⁰ : les circulations militaires, particulièrement intense à cette période en raison des troubles intérieurs et extérieurs, sont donc également perçues comme contribuant à la dégradation des chaussées. Ce sont donc toutes les circulations, particulièrement d'objets et de matériaux lourds, qui contribuent à l'usure des chemins, phénomène qui se renforce au cours du XVIII^e siècle, puisqu'une des conséquences de l'amélioration des chaussées est l'intensification des échanges et l'augmentation du trafic. Celle-ci est également engendrée, d'une part, par le nombre croissant de dépêches transportées et de voyageurs et voyageuses se déplaçant et, d'autre part, par le développement de la production et des échanges qui sont favorisés par la paix intérieure¹⁴¹.

Le problème du poids des voitures est souvent associé à celui des jantes, comme le souligne Mahuet : « Les jantes étroites des roues qui supportent ces lourdes voitures, incisent trop facilement les chemins & y creusent ces ornières profondes, inconnues en Angleterre, & malheureusement si fréquentes en France »¹⁴². Il ajoute encore qu'il « est facile de se former une idée des causes de cette

¹³⁸ AN, AD/IX/560 : MAHUET, *Mémoire sur l'entretien des routes commerciales du royaume*, *op. cit.*, p. 3.

¹³⁹ *Ibid.*, p. 4.

¹⁴⁰ AN, AF/II/*/34, f°38 : Séance du 12 frimaire an II.

¹⁴¹ J. PETOT, *Histoire de l'administration*, *op. cit.*, p. 118 ; MARCHAND Patrick, « Les malles-poste : entrepreneurs, entreprises et modèles », dans ROCHE Daniel (dir.), *Voitures, chevaux et attelages du XVI^e au XIX^e siècle*, Paris, Association pour l'académie d'art équestre de Versailles, 2000, p. 63-73, p. 64-65.

¹⁴² AN, AD/IX/560 : MAHUET, *Mémoire sur l'entretien des routes commerciales du royaume*, *op. cit.*, p. 4.

dégradation, en considérant que la densité des routes est extrêmement inégale »¹⁴³ ; il met de ce fait pareillement en cause la construction des routes. Lors de la séance du Comité des Ponts et Chaussées du 2 décembre 1793 précédemment évoquée, ce sont d'autres problèmes encore qui sont soulignés :

(...) la négligence des corps administratifs, la distraction des ingénieurs, le divertissement des fonds, les difficultés sur leurs indemnités. La lenteur dans l'exécution par les entraves qu'y a mise la loi sur l'organisation des ponts et chaussées. Le discrédit des assignats qui a produit le surhaussement des denrées et des matières de toutes espèces, d'où il est résulté que les entrepreneurs n'ont pu exécuter leurs baux d'adjudication. Le défaut de paiement aux entrepreneurs pour ce qui leur est dû tant de l'arriéré que du courant¹⁴⁴.

Outre les circulations, qui en toutes circonstances abîment la route, ce sont aussi les circonstances particulières liées à la Révolution, et notamment les difficultés financières qui en résultent, qui nuisent aux voies de communication, de même que la négligence de certains acteurs.

Le dernier facteur de dégradation des routes qui apparaît dans les sources sont les conditions météorologiques. Ainsi, il est rappelé dans la *Statistique des routes royales de France* de 1824 que les « trois choses qui concourent à la dégradation des routes » sont « le choc des roues, l'action de la pluie et celle de gelée »¹⁴⁵. En plus de ponctuellement rendre les chaussées impraticables, les intempéries peuvent en effet les abîmer, en y creusant des ornières par exemple¹⁴⁶. Le mauvais temps et le trafic important pouvaient donc suffire à détériorer les routes¹⁴⁷. Il est par conséquent nécessaire de trouver des solutions pour les entretenir et limiter les dégâts qui leur sont infligés, tant pour éviter de ralentir les circulations que pour économiser sur leur remise en état.

C) L'entretien et la préservation des routes

Après avoir identifié les problèmes, les auteurs qui s'intéressent aux dégradations des infrastructures routières proposent des solutions, dont certaines seront appliquées, avec toutefois un soin inégal sur tout le territoire et des succès contrastés. Ces mesures interviennent assez tôt, comme le rappelle Mahuet : « le Gouvernement connoissoit il y a long-temps les causes de dégradation que je viens d'indiquer, & s'étoit occupé de trouver les moyens de les prévenir ; c'est

¹⁴³ *Ibid.*

¹⁴⁴ AN, AF/II/*/34, f°38 : Séance du 12 frimaire an II.

¹⁴⁵ Ministère de l'Intérieur, Administration générale des Ponts et Chaussées et des Mines, *Statistique des routes royales de France*, *op. cit.*, p. XIII.

¹⁴⁶ Sur les ralentissements engendrés par les mauvaises conditions météorologiques, cf. Chapitres 5 et 7.

¹⁴⁷ J. PETOT, *Histoire de l'administration*, *op. cit.*, p. 10.

dans ces vûes qu'il rendit, en 1718, un Arrêt qui fixoit à trois milliers la charge des voitures à deux roues »¹⁴⁸. Le premier axe de recherche pour limiter les dégâts infligés aux routes concerne effectivement la réduction du poids des chargements. Mais il est difficile d'en vérifier l'application sans outil de mesure. C'est pourquoi plusieurs lois visent à limiter le nombre de chevaux qui peuvent être attelés à la voiture, ce qui est un moyen détourné d'éviter des chargements trop lourds. Mahuet explique à ce sujet :

L'exécution de cette Loi devint impraticable par la difficulté & l'embarras de la vérification.

En 1724, une seconde Loi vint au secours de la première : elle ordonnoit que les voitures à deux roues ne seroient attelées que de trois chevaux en été, & de quatre en hiver, & permettoit d'atteler aux voitures à quatre roues un nombre indéterminé de chevaux¹⁴⁹.

En effet, la déclaration royale du 14 novembre 1724 est le premier règlement applicable à tout le royaume¹⁵⁰ ; il s'agit d'encourager les rouliers à privilégier l'utilisation des charriots à quatre roues plutôt que des charrettes à deux roues, qui abîment davantage les voies puisque le poids est moins réparti¹⁵¹. La modulation saisonnière s'explique, quant à elle, par les conditions plus difficiles de circulation en hiver¹⁵². Cette déclaration permet également d'unifier la police du roulage, dont le rôle est autant d'empêcher les accidents que d'atténuer l'usure des chaussées¹⁵³. Elle se distingue de la police des routes, qui s'occupe plutôt de tout ce qui peut gêner la circulation, comme le dépôt de matières encombrantes sur les voies¹⁵⁴. Les dispositions de 1724 sont reprises en 1744, en 1771 et en avril et décembre 1783¹⁵⁵. Le fait que les règlements se répètent au cours du XVIII^e siècle tend à montrer des difficultés pour les faire appliquer – Mahuet explique d'ailleurs que l'arrêt du 20 avril 1783 « ayant présenté quelques difficultés dans son exécution, un autre, du 28 Décembre 1783, y apporta plusieurs modifications »¹⁵⁶ –, mais aussi des adaptations en fonction des situations et une volonté d'inscrire l'action de cette législation dans la durée¹⁵⁷. Anne Conchon a en effet constaté qu'au moins les directives de 1783 ont bien été appliquées¹⁵⁸. De Pommereul présente les dispositions prises à cette date :

¹⁴⁸ AN, AD/IX/560 : MAHUET, *Mémoire sur l'entretien des routes commerciales du royaume*, *op. cit.*, p. 5.

¹⁴⁹ *Ibid.*

¹⁵⁰ J. PETOT, *Histoire de l'administration*, *op. cit.*, p. 134.

¹⁵¹ CONCHON Anne, « Policer les circulations en France au XVIII^e siècle », dans CONCHON Anne, MONTEL Laurence, REGNARD Céline (dir.), *Policer les mobilités. Europe-États-Unis, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2018, p. 15-30, p. 17.

¹⁵² *Ibid.*

¹⁵³ J. PETOT, *Histoire de l'administration*, *op. cit.*, p. 198.

¹⁵⁴ A. CONCHON, « Policer les circulations », *op. cit.*, p. 16.

¹⁵⁵ *Ibid.*, p. 17-18.

¹⁵⁶ AN, AD/IX/560 : MAHUET, *Mémoire sur l'entretien des routes commerciales du royaume*, *op. cit.*, p. 6.

¹⁵⁷ A. CONCHON, « Policer les circulations », *op. cit.*, p. 22.

¹⁵⁸ Pour une étude de l'application de la législation dans cinq circonscriptions, voir : *Ibid.*, p. 26-30.

Des loix très sages ont été promulguées relativement à la conservation des routes. Celles de 1783 ont étendu celles de 1724. Une voiture à deux roues ne peut être attelée de plus de trois chevaux ; celles à quatre roues ne peuvent avoir que quatre chevaux attelés en file ou six attelés en couple, & il leur est défendu d'attacher aucun animal propre au tirage derrière leur voiture, au-delà du nombre fixé ci-dessus. Les voitures dont les jantes des roues auront six pouces de largeur à la semelle, peuvent atteler, si elles sont à deux roues, quatre chevaux & huit si elles sont à quatre roues. Si l'un des essieux de ces dernières est plus court que l'autre, & de manière que les roues de devant ne passent pas dans les traces de celles de derrière, elles peuvent atteler un nombre de chevaux indéterminé. On a proscrit, sous peine d'amende, les cloux de bande taillés en pointe (...) ¹⁵⁹.

Les mesures sont de ce fait assouplies en 1783, puisqu'il n'y a plus de limitation en fonction des saisons ; elles reposent cependant toujours sur un quota de chevaux selon le nombre de roues et la largeur des jantes ¹⁶⁰. Comme pour la proposition de Mahuet de contingenter le poids des chargements en surtaxant les véhicules trop lourds, il n'est pas question ici d'interdire les jantes étroites, mais de favoriser les transporteurs ayant des jantes larges, puisqu'ils peuvent atteler davantage d'équidés et donc, a priori, transporter des charges plus lourdes. De même en Angleterre, alors même que le financement des routes est moins centralisé qu'en France, différents actes sont pris à l'échelle du pays au cours du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle afin de réduire le poids des voitures, principalement en déterminant le nombre de chevaux pouvant tirer chaque voiture ¹⁶¹. D'après Mahuet, ces mesures ne sont toutefois pas suffisantes :

L'utilité de ces Loix auroit sans doute été incontestable, si tous les chevaux qui servent au roulage étoient égaux en force, si tous les chemins étoient dans le même état & dans le même site ; mais d'un côté l'inégalité des routes, l'aspérité des unes, le terrain sablonneux ou glaiseux des autres, rendroit insuffisants, dans certains cas, le nombre des chevaux fixé par la Loi ; de l'autre, l'inégale stature des chevaux, le différent degré de force de chaque espece ne permettroient pas d'évaluer le chargement des voitures d'après la fixation du nombre des chevaux ¹⁶².

Il souligne ainsi les imperfections d'un système instauré à l'échelle nationale, qui ne prend pas en compte les fortes disparités régionales. De plus, tous les chevaux n'étant pas de même stature, ils n'ont pas la même force : un tel système de mesure n'est donc pas, d'après Mahuet, adapté à toutes les réalités. Il critique également, comme d'autres, la disposition complémentaire préconisée par certains ingénieurs et inspirée des pratiques anglaises : favoriser des jantes larges qui creusent moins

¹⁵⁹ F. de POMMEREUL, « Chemin », *op. cit.*, p. 505.

¹⁶⁰ J. PETOT, *Histoire de l'administration*, *op. cit.*, p. 199 ; A. CONCHON, « Policer les circulations », *op. cit.*, p. 18.

¹⁶¹ VILLE Simon P., *Transport and the Development of the European Economy, 1750-1918*, Basingstoke/Londres, MacMillan Press, 1990, p. 15.

¹⁶² AN, AD/IX/560 : MAHUET, *Mémoire sur l'entretien des routes commerciales du royaume*, *op. cit.*, p. 5-6.

les routes puisque le poids du chargement s'applique sur une surface plus grande¹⁶³. Néanmoins, elles créent également plus de frottements et fatiguent davantage les chevaux ; il peut par conséquent être nécessaire d'en atteler davantage. Mahuet suggère plutôt de peser les voitures :

Pour faire aisément cette opération, on établira à des distances convenables, sur toutes les grandes routes, & principalement à leurs embranchemens, des barrières & des ponts à bascules, qui constateroient, avec une précision géométrique, le poids total de la voiture & du chargement ; & pour défalquer celui des voitures d'avec celui des marchandises, chaque voiture de roulage sera étalonnée au moment de sa construction, & son poids déclaré sur une plaque de fer-blanc qui sera mise au devant de la voiture¹⁶⁴.

L'idée de peser les véhicules à plusieurs endroits stratégiques sur les grandes routes, qui est un moyen plus objectif et universel de limiter le poids des voitures, est également évoquée, la même année, par Chaumont de La Millière¹⁶⁵. Tous deux estiment qu'il est nécessaire de davantage réglementer la police du roulage afin de réduire les frais d'entretien des routes, dans un contexte où la corvée vient d'être supprimée. L'installation de ponts à bascule se fait à partir de 1802 afin de peser chaque véhicule et s'accompagne d'une législation sur les poids limites, créant de nouveaux arrêts obligatoires pour les voitures et ralentissant par conséquent leur progression¹⁶⁶. En Angleterre aussi, en plus d'une législation sur la largeur des jantes et sur les chargements des voitures, des ponts à bascule peuvent être établis dans le cadre des *turnpikes*¹⁶⁷. Un rapport de 1814 souligne cependant le fait que « le trop petit nombre de ponts à bascule, et le mauvais choix de la plupart des employés, se sont opposés à la stricte application des dispositions de la loi »¹⁶⁸. De plus, l'installation de ces ponts n'empêche pas les fraudes, qui sont régulièrement punies. En effet, les contraventions faites aux voitures publiques à la fin des années 1820 et au début des années 1830 font état de fréquentes surcharges des voitures, toutes constatées par les préposés des différents ponts à bascule. Un état des contraventions à l'ordonnance royale de 1828 au cours du troisième trimestre de 1830 répertorie par exemple cinq contraventions dans le Haut-Rhin, qui concernent toutes des excédents de chargement¹⁶⁹. Cet exemple est représentatif des autres affaires consignées au cours de la période. Outre ces tentatives de fraude écourtées lors de la pesée, Alexandre Berthault-Ducreux note une autre manière de contourner la loi. Ainsi, en 1833, entre le pont à

¹⁶³ A. CONCHON, « Policer les circulations », *op. cit.*, p. 18-21.

¹⁶⁴ AN, AD/IX/560 : MAHUET, *Mémoire sur l'entretien des routes commerciales du royaume*, *op. cit.*, p. 8.

¹⁶⁵ C. DE LA MILLIÈRE, *Mémoire sur le département des Ponts et Chaussées*, *op. cit.*, p. 13-15.

¹⁶⁶ F. CARON, *Histoire des chemins de fer*, *op. cit.*, p. 37.

¹⁶⁷ C. NAVIER, *Considérations sur les principes de la police du roulage*, *op. cit.*, p. 60-69.

¹⁶⁸ AN, F/14/1965 : Rapport d'une commission composée de M. Tarbé, inspecteur général, et de MM. Cahouet et Gayant, inspecteurs divisionnaires, 9 août 1814.

¹⁶⁹ AN, F/7/9326, Haut-Rhin : État des contraventions à l'Ordonnance Royale du 16 Juillet 1828 constatées pendant le 3^e trimestre 1830.

bascule de Chalon-sur-Saône et le hameau de Champforgeuil, en Saône-et-Loire, département où il exerce, il observe que :

sur 3,900 mètres de longueur (environ une lieue), était chaque jour un espèce de chantier où les voituriers déchargeaient ou rechargeaient les voitures pour diminuer ou augmenter leurs charges, suivant qu'ils avaient à passer sur la bascule ou qu'ils venaient de la traverser. Ceux qui allaient à la pesée, déchargeaient un certain nombre de colis, et les plaçaient sur de petites voitures envoyées par les aubergistes de Chalon, chez lesquels ils avaient l'habitude de s'arrêter. Ils s'acheminaient alors sans crainte, comme on pense, vers le pont à bascule. Ceux qui se dirigeaient en sens contraire, et qui déjà avaient eu recours au même stratagème pour le dépasser, s'occupaient de leur côté à recharger sur leurs voitures les excès de poids que leur amenaient les camions ou les maringottes¹⁷⁰.

Des stratégies sont donc mises en place pour éviter la contravention lors du passage du pont. Ces ruptures de charge font perdre plus de temps encore aux acheminements que le seul passage aux ponts à bascule, mais elles évitent aux transporteurs de devoir restreindre la quantité de marchandises ou de payer une amende en cas d'excès.

Claude Navier, ingénieur et scientifique français spécialiste de mécanique, affirme, en 1835, dans ses *Considérations sur les principes de la police du roulage et sur les travaux d'entretien des routes*, que la France compte 137 ponts à bascule, « qui sont presque tous placés sur les routes royales »¹⁷¹. Une logique similaire à celle guidant la construction des chaussées s'applique donc ici : il y a une hiérarchisation de l'entretien et de la préservation du réseau. En l'occurrence, elle est sans doute aussi influencée par le fait que ces axes principaux étant de meilleure qualité et reliant des points stratégiques sont plus fréquentés. Les autres voies sont en revanche peu surveillées ; étant souvent moins bien construites et moins entretenues, elles sont pourtant plus fragiles.

La limitation du chargement des véhicules et la législation mise en place autour de la largeur des jantes sont ainsi les deux aspects principaux sur lesquels l'administration se concentre. La limitation de la vitesse de la plupart des voitures, qui doivent rouler au pas malgré les mécontentements que cela engendre, est un autre moyen de préserver les voies¹⁷². Outre ces directives qui concernent tout le territoire, des ordonnances sont promulguées par les autorités locales, comme nous l'avons vu avec l'exemple de la généralité de Tours et celle de Paris, et peuvent même ne s'appliquer qu'à une portion de route particulièrement sujette aux dégradations¹⁷³.

¹⁷⁰ A. BERTHAULT-DUCREUX, *Mémoire sur la nécessité d'une liberté illimitée*, *op. cit.*, p. 4-5.

¹⁷¹ C. NAVIER, *Considérations sur les principes de la police du roulage*, *op. cit.*, p. 14.

¹⁷² Sur le droit au galop, cf. Chapitre 5. Les commerçants et les entrepreneurs réclament par exemple le droit au trot pour le roulage : STUDENY Christophe, *L'invention de la vitesse. France, XVIII^e-XX^e siècles*, Paris, Gallimard, 1995, p. 103, p. 115.

¹⁷³ A. CONCHON, « Policer les circulations », *op. cit.*, p. 22-23.

La réglementation des circulations, la police du roulage et toutes les mesures prises, aussi bien à l'échelle du pays que d'une région ou d'un chemin, ne sont cependant que des palliatifs : les chaussées exigent un entretien permanent pour empêcher leur rapide dégradation¹⁷⁴. En plus des recherches effectuées au niveau de leur construction même, des efforts sont par conséquent fournis pour essayer d'en assurer le bon entretien, surtout après la suppression de la corvée. La grande innovation du début du XIX^e siècle en France est la mise en place de cantonniers, inspirée du système Trésaguet : il s'agit en effet de les coupler à la construction qu'il préconisait pour que sa méthode soit efficace¹⁷⁵. Ce système, qui est prévu pour entretenir les chaussées à moindre coût, est également indispensable pour faciliter le roulement des jantes larges que le gouvernement essaye de généraliser. Mahuet en est l'un des fervents défenseurs : il explique, dans son mémoire, que « le meilleur moyen de diminuer encore ces frais dans une proportion très sensible, est d'établir sur les chemins des Manœuvres stationnaires, munis d'instruments propres à ce genre travail, & qui sans cesse occupés à réparer les moindres dégradations, préviendroient la plus légère détérioration »¹⁷⁶. Son projet, soutenu par Chaumont de La Millière, échoue devant la Convention, notamment à cause du coût de cette méthode¹⁷⁷. Le projet est pourtant repris sous l'Empire. Le décret de 1811, que nous avons déjà évoqué, sur la classification et l'entretien des routes, divise celles-ci en cantons¹⁷⁸. Les cantonniers, qui y sont employés pour des mandats de trois ans, ont pour mission de gérer les travaux dans leur secteur, de lisser le gravillonnage pour éviter toute formation d'ornières, de signaler les délits et d'aider les voyageurs et les voyageuses, comme le rappelle, en 1829, Jacques Couderc, ingénieur en chef, en présentant cette méthode à laquelle il ne trouve aucun défaut :

elle réunit à l'avantage d'avoir toujours un moyen disponible d'arrêter sur le champ les dégradations des chaussées et de maintenir la liberté des communications, celui d'assurer aux voyageurs un secours de tous les instants ; elle leur sert, pour ainsi dire, de sauve-garde et conséquemment contribue à la sécurité publique¹⁷⁹.

Mais ces mesures ne concernent, une fois encore, que les grandes routes, tandis que les chemins vicinaux, pourtant plus fragiles, sont à la charge des communes¹⁸⁰. Dans certaines provinces, la corvée est alors rétablie pour l'entretien des routes départementales¹⁸¹. Ces disparités de gestion des

¹⁷⁴ J. PETOT, *Histoire de l'administration*, op. cit., p. 451.

¹⁷⁵ G. ARBELLOT, « La grande mutation », op. cit., p. 771 ; J.-M. GOGER, *La Politique routière*, op. cit., p. 658.

¹⁷⁶ AN, AD/IX/560 : MAHUET, *Mémoire sur l'entretien des routes commerciales du royaume*, op. cit., p. 8.

¹⁷⁷ J.-M. GOGER, *La Politique routière*, op. cit., p. 784-786.

¹⁷⁸ J. PETOT, *Histoire de l'administration*, op. cit., p. 452.

¹⁷⁹ COUDERC Jacques, *Essai sur l'administration et le corps royal des Ponts et Chaussées depuis leur origine jusqu'à nos jours*, Paris, Carilian-Gœury, 1829, p. 24 (*Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées*, consulté le 2 janvier 2021).

¹⁸⁰ J. PETOT, *Histoire de l'administration*, op. cit., p. 453.

¹⁸¹ *Ibid.*, p. 454.

voies expliquent aussi que certaines soient moins bien entretenues que d'autres ; ces insuffisances routières peuvent ainsi être liées à la hiérarchisation du réseau, mais aussi au soin que les autorités locales accordent à l'entretien des chemins, souvent conditionné par leurs moyens financiers.

Malgré ces mesures, un des grands obstacles à la célérité au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle reste l'état des voies. Malgré d'importantes disparités dans l'état des différentes voies, l'enquête déjà évoquée de 1824 met en évidence le fait qu'en France, sur les 33 500 kilomètres de routes royales, 42% sont praticables, 42% sont à réparer et 15% sont inachevés¹⁸². Cette statistique ne concerne que les routes royales, mais nous pouvons supposer que le bilan n'est sans doute pas meilleur sur les autres axes, même si les critères d'exigence sont moins élevés. La politique de construction et d'entretien des chaussées permet donc une multiplication de ces dernières et une amélioration d'une partie du réseau des voies communications, qui reste cependant partielle et inégale. Si elle offre les conditions en faveur d'une accélération des mobilités, celle-ci reste néanmoins restreinte aux routes royales. Ce changement d'allure certes limité géographiquement ne peut toutefois se faire sans des véhicules et une cavalerie capables d'accéder à cette vitesse et de la supporter¹⁸³.

III. Améliorer voitures et montures : une perspective d'accélération ?

Des voitures existent bien sûr depuis l'Antiquité, mais l'époque moderne voit l'expansion de l'usage des coches hongrois – proches de la forme des coches et carrosses qui se multiplient par la suite –, qui apparaissent dès le XV^e siècle et qui se répandent dans presque toute l'Europe au cours du XVII^e siècle¹⁸⁴. Après 1650, trois nouveaux types de véhicules apparaissent : la berline, légère et sûre, la chaise de poste, à deux roues et tirée par un cheval, et le carrosse d'apparat¹⁸⁵. Ils témoignent de la diversité des attentes des usagers et des usagères, qui ne veulent pas forcément une voiture rapide, mais qui recherchent parfois plutôt le confort, le prestige ou la sécurité. Les voitures hippomobiles conservées aujourd'hui ne sont pas représentatives de toutes celles en circulation pendant la période étudiée : la plupart ont disparu. Les collections publiques françaises en possèdent moins de cinq cents, surtout des modèles de fabrication française, dont les plus anciens

¹⁸² Les résultats de l'enquête sont présentés sous forme de tableau dans : Ministère de l'Intérieur, Administration générale des Ponts et Chaussées et des Mines, *Statistique des routes royales de France*, *op. cit.* La carte réalisée par Guy Arbellot et Bernard Lepetit, qui représente l'état du réseau vers 1820, permet de visualiser ces résultats : G. ARBELLOT, B. LEPETIT, *Atlas de la Révolution française*, *op. cit.*, p. 24. Cf. Annexe 7.

¹⁸³ G. ARBELLOT, B. LEPETIT, *Atlas de la Révolution française*, *op. cit.*, p. 11.

¹⁸⁴ JOBÉ Joseph, *Au temps des cochers. Histoire illustrée du voyage en voiture attelée du XV^e au XX^e siècle*, Lausanne, Edita – Denoël, 1976, p. 31-40 ; ROCHE Daniel, « Introduction », dans D. ROCHE, *Voitures, chevaux et attelages*, *op. cit.*, p. 7-23, p. 8.

¹⁸⁵ G. LIVET, *Histoire des routes*, *op. cit.*, p. 48.

ne sont pas antérieurs au XVIII^e siècle et qui sont presque tous de somptueux véhicules ; seules les voitures les plus prestigieuses nous sont en effet parvenues¹⁸⁶. Ce biais de conservation, auquel il est habituel d'être confronté lorsqu'on s'attache à étudier les objets, en rend plus difficile l'étude, qui s'appuie alors essentiellement sur la littérature technique, en plein développement au XVIII^e siècle avec des auteurs comme François-Alexandre Pierre de Garsault, un hippiatre qui a publié plusieurs ouvrages sur le milieu équestre, ainsi qu'un *Traité des voitures* en 1756, ou André Jacob Roubo, un menuisier et ébéniste, qui publie, en 1771, la troisième partie de son *Art du menuisier*, dans lequel il s'intéresse à la menuiserie des voitures¹⁸⁷. Ces sources témoignent toutefois peu des pratiques et des usages liés à ces véhicules. En étudiant les innovations qui y sont apportées, il est néanmoins possible d'identifier les attentes des passagers.

Les travaux routiers entrepris au XVIII^e siècle, qui créent des conditions favorables aux circulations, engendrent un développement plus important encore des véhicules, tandis que la traction tend à s'uniformiser au cours de la période étudiée et gagne en puissance grâce à une meilleure sélection des chevaux. Pour qu'ils supportent la vitesse, pour qu'ils aillent plus vite et plus longtemps, les chevaux doivent être forts, rapides et endurants. Ces améliorations ne constituent cependant que des micro-innovations qui s'articulent autour, d'une part, des véhicules et, d'autre part, de la force motrice et qui complètent ainsi les innovations techniques routières pour permettre une accélération des déplacements, même si celle-ci n'est pas le seul besoin auquel elles essayent de répondre.

A) Les véhicules, témoins des préoccupations des passagers

Le XVIII^e siècle et le début du XIX^e siècle sont marqués non seulement par une multiplication des véhicules, mais aussi par une importante diversification des modèles dans toute l'Europe : une grande variété de voitures sont alors en circulation¹⁸⁸. Outre, des chargements et des attelages très différents – un comptage initié en 1788 par Chaumont de la Millière montre la coexistence des

¹⁸⁶ ROCHE Daniel, *La culture équestre de l'Occident, XVI^e-XIX^e siècle. L'ombre du cheval*, Tome 1 : *Le cheval moteur. Essai sur l'utilité équestre*, Paris, Fayard, 2008, p. 357 ; LIBOUREL Jean-Louis, *Voitures hippomobiles : vocabulaire typologique et technique*, Paris, Éditions du Patrimoine, 2016, p. 40.

¹⁸⁷ D. ROCHE, *Le cheval moteur*, *op. cit.*, p. 357.

¹⁸⁸ A. BIRD, *Roads and Vehicles*, *op. cit.*, p. 87 ; CHARTRES John A., TURNBULL Gerard L., « Road Transport », dans D. H. ALDCROFT, M. J. FREEMAN, *Transport in the Industrial Revolution*, *op. cit.*, p. 64-99, p. 76-79 ; D. ROCHE, « Introduction », *op. cit.*, p. 8. Pour un aperçu de la grande diversité des véhicules, voir : J.-L. LIBOUREL, *Voitures hippomobiles*, *op. cit.*, partie 1.

carrosses, cabriolets, messageries et diligences, tirés par un, deux, trois, quatre ou six chevaux¹⁸⁹. De Garsault, dans son *Traité des voitures* de 1756, explique que toutes ces voitures peuvent être regroupées en trois catégories :

les voitures, en général, se réduisent à trois genres : Voitures à une roue, Voitures à deux roues, & Voitures à quatre roues. (...) Ces trois genres se divisent en plusieurs espèces (...). Pour les voitures à deux roues ; les différents Haquets, les Charettes de plusieurs espèces, les Tombereaux, les Banneaux, les Fourgons, les caissons, &c. les Chaises de poste & autres Chaises. Les Voitures à quatre roues comprennent les Chariots de plusieurs façons, Coches, Cabas, Diables, Wourst, Carosses, Berlines¹⁹⁰.

Il les décrit ensuite rapidement :

La baze des voitures à deux roues est un aissieu, deux roues, deux limons, ou deux brancards. Celle de voitures à quatre roues consiste en deux aissieux ; quatre roues, deux petites devant, & deux plus grandes derrière ; un avant-train, & une flèche, ou deux brancards, qui lient le train de devant à celui de derrière¹⁹¹.

En effet, même si une grande variété de véhicules coexiste sur les routes du XVIII^e siècle, ils ne présentent pas de différences majeures au niveau de leur conception lorsqu'ils répondent à une même fonction. Ce sont avant tout les matériaux utilisés qui changent et la plupart des voitures présentent des caractéristiques techniques communes. Elles sont ainsi toutes dotées d'un train, qui comprend l'ensemble des éléments permettant sa mobilité : un ou deux essieux (l'axe autour duquel tournent les roues), des roues, une suspension, avec ou sans ressorts (qui sert à amortir les cahots), parfois une flèche ou deux brancards (qui servent à relier l'avant et l'arrière des véhicules)¹⁹². Les évolutions des voitures au cours d'un long XVIII^e siècle visent surtout à les adapter au nouveau régime routier et aux besoins qui en découlent, notamment en matière de vitesse, mais aussi de sécurité et de confort. Les améliorations apportées s'articulent principalement autour de ces trois préoccupations, parfois combinées, et auxquelles s'ajoute la notion esthétique. Elles concernent toutes les circulations européennes, les grands centres de fabrication étant, au cours du XVIII^e siècle, Paris, Londres et Bruxelles¹⁹³.

¹⁸⁹ ARBELLOT Guy, « Arthur Young et la circulation en France », *Revue d'Histoire Moderne & Contemporaine*, 28-2, 1981, p. 328-334, p. 331.

¹⁹⁰ GARSULT François-Pierre-Alexandre de, *Traité des voitures, pour servir de supplément au Nouveau Parfait Maréchal*, Paris, Leclerc, 1756, p. 17. Pour des descriptions détaillées de chacun de ces véhicules, voir : *Ibid.*, p. 22-81 ; ROUBO André Jacob, *L'Art du menuisier*, 3^{ème} partie, Paris, Saillant et Nyon, 1771, p. 459-468.

¹⁹¹ F.-P.-A. de GARSULT, *Traité des voitures*, *op. cit.*, p. 17-18.

¹⁹² J.-L. LIBOUREL, *Voitures hippomobiles*, *op. cit.*, p. 190-214.

¹⁹³ D. ROCHE, *Le cheval moteur*, *op. cit.*, p. 369-370.

Daniel Roche évoque une « diversification orientée des véhicules » pour décrire ce mouvement, qu'il constate dans les voitures présentées dans les *Annonces* entre 1750 et 1810¹⁹⁴. Il note une multiplicité de dénominations, qui ne recouvre en réalité pas une grande variété de typologies : il s'agit surtout de changer le nom et d'apporter quelques modifications mineures¹⁹⁵. La logique est la même que celle constatée pour les objets portatifs au XVIII^e siècle, que nous vérifierons encore avec l'exemple des montres de voyage : la pluralité d'appellations a pour but de diversifier les produits sans véritable variation et donc de répondre au rythme de consommation¹⁹⁶. Le fait de créer des gammes de voitures différentes – qui ne se réduisent pas seulement aux véhicules plus ou moins luxueux, mais incluent également la réponse à des besoins spécifiques – est constitutif d'une conception de la technique pensée en fonction de la société de consommation¹⁹⁷. Le développement des voitures privées est ainsi stimulé par la consommation aristocratique, qui y voit un luxe distinctif, et traduit de nouvelles habitudes de déplacement, qui s'inscrivent dans un nouveau rapport à l'espace¹⁹⁸.

En effet, une partie des changements apportés aux nouveaux modèles de voitures est motivée par une mécanique de l'esthétique, dans un contexte de consommation ostentatoire, puisque les véhicules à usage privé sont essentiellement produits à destination de l'aristocratie¹⁹⁹. Les somptueux carrosses permettent à leurs propriétaires d'afficher leur richesse et leur succès²⁰⁰. Ils sont aussi, comme l'explique Roubo, soumis au goût du public : une « voiture qui plaît et qui est à la mode dans un temps, n'est plus supportable l'année suivante, & cela parce que la mode est changée »²⁰¹. Il poursuit :

¹⁹⁴ *Ibid.*, p. 385.

¹⁹⁵ *Ibid.*, p. 386.

¹⁹⁶ BERNASCONI Gianenrico, *Objets portatifs au Siècle des lumières*, Paris, CTHS, 2015, p. 197. Sur les montres de voyage : HERR-LAPORTE Catherine, « Les montres de voyage : désignations, techniques et usages (1700-1830) », dans BERNASCONI Gianenrico, THÜRIGEN (éd.), *Material histories of time: objects and practices, 14th-18th centuries*, Berlin, De Gruyter, 2020, p. 129-144. Voir aussi : Chapitre 4.

¹⁹⁷ Sur la variation des gammes au cours de la période, voir : HILAIRE-PÉREZ Liliane, *La pièce et le geste. Artisans, marchands et savoir technique à Londres au XVIII^e siècle*, Paris, Albin Michel, 2013. Sur le lien entre la culture technique et les dynamiques consuméristes, étudié à partir de la commercialisation des inventions, voir : HILAIRE-PÉREZ Liliane, THÉBAUD-SORGER Marie, « Les techniques dans l'espace public. Publicité des inventions et littérature d'usage du XVIII^e siècle (France, Angleterre) », *Revue de synthèse*, 127-5/2, 2006, p. 393-428.

¹⁹⁸ BLONDÉ Bruno, « Entre cheval et choses banales. Anvers et les paradoxes de la naissance de la consommation, XVII^e-XVIII^e siècle », dans MILLIOT Vincent, MINARD Philippe, PORRET Michel (dir.), *La grande chevauchée. Faire de l'histoire avec Daniel Roche*, Genève, Droz, 2011, p. 181-203 ; D. ROCHE, *Le cheval moteur*, *op. cit.*, p. 364.

¹⁹⁹ *Ibid.*, p. 365-366.

²⁰⁰ Cet enjeu est particulièrement important dans le cadre des mobilités diplomatiques, comme le montre bien Guillaume Hanotin : HANOTIN Guillaume, « Trains et équipages sur la route vers Madrid : détails et matérialité des voyages diplomatiques (XVI^e-début XVIII^e siècle) », *Histoire, économie & société*, 37-1, 2018, p. 46-63, p. 59. Cette fonction ostentatoire du carrosse apparaît dès le XVII^e siècle dans le cadre de promenades dans les jardins et les cours : TURCOT Laurent, *Le promeneur à Paris au XVIII^e siècle*, Paris, Le Promeneur-Gallimard, 2007, p. 34-39, p. 56-88.

²⁰¹ A. J. ROUBO, *L'Art du menuisier*, *op. cit.*, p. 454.

Il est cependant vrai qu'il y a des changements qui sont utiles & même nécessaires, sur-tout quand ils tendent à rendre les ouvrages plus commodes & d'une décoration plus analogue à leurs usages ; mais ces changements utiles sont très-rares, & dégénèrent souvent en abus, lorsqu'ils n'ont pour principe que le caprice & le plaisir de faire du nouveau²⁰².

Il s'agit alors de proposer des véhicules variés et luxueux – au sens propre du luxe, puisque les changements apportés dépassent les limites du nécessaire²⁰³ –, pouvant plaire aux particuliers. Les développements techniques liés aux voitures peuvent ainsi s'inscrire dans cette logique ostentatoire, ce qui est typique du XVIII^e siècle : tant les objets liés aux mobilités que les innovations techniques au sens plus large sont, à cette période, indissociables de l'esthétique²⁰⁴.

Si les carrosses privés ont une véritable fonction ostentatoire, cet aspect n'est pas essentiel dans la conception des voitures publiques pour lesquelles les innovations s'attachent davantage à optimiser leur efficacité, surtout leur capacité de transport et leur vitesse, qu'à suivre la mode. La question de la vitesse devenant essentielle au cours du XVIII^e siècle, certaines évolutions au niveau des véhicules s'inscrivent en ce sens. La période est par exemple marquée par l'apparition de la turgotine et de la diligence, qui ne présentent pas de différences techniques majeures avec les autres modèles, mais qui peuvent transporter davantage de passagers²⁰⁵. La diligence, qui sert au transport public de passagers, s'impose comme l'un des véhicules les plus confortables et les plus rapides des transports publics. Elle ne dessert toutefois pas tous les itinéraires, comme le montre une carte établie par Guy Arbellot et Bernard Lepetit, qui figure le type de voiture circulant selon les axes : les diligences ne desservent que les routes et les villes les plus importantes (Annexe 8)²⁰⁶. La hiérarchisation du réseau se traduit donc non seulement au niveau des constructions routières, mais aussi des équipements et du type de services y circulant.

Par ailleurs, les voitures sont allégées pour permettre une accélération des déplacements, élément particulièrement important également dans le cadre des mobilités militaires²⁰⁷. Celles-ci ont en effet toujours été confrontées à la difficulté du transport sur le front des équipements et des machines qui ont un poids très important²⁰⁸. En l'occurrence, les véhicules doivent pouvoir transporter des

²⁰² *Ibid.*

²⁰³ PERROT Philippe, « De l'apparat au bien-être : les avatars d'un superflu nécessaire », dans GOUBERT Jean-Pierre (dir.), *Du luxe au confort*, Paris, Belin, 1988, p. 31-49, p. 31.

²⁰⁴ Ce lien entre technique et esthétique est particulièrement mis en évidence dans le cas de objets portatifs : G. BERNASCONI, *Objets portatifs*, *op. cit.*

²⁰⁵ Sur ces questions, cf. Chapitre 3.

²⁰⁶ G. ARBELLOT, B. LEPETIT, *Atlas de la Révolution française*, *op. cit.*, p. 11.

²⁰⁷ La question du poids des équipements militaires et surtout de leur légèreté est particulièrement récurrente dans les procédures d'expertise des innovations menées par exemple par l'Académie des Sciences ou par la Société d'encouragement pour l'industrie nationale, démontrant leur utilité : G. BERNASCONI, *Objets portatifs*, *op. cit.*, p. 169-178.

²⁰⁸ Sur les innovations techniques portant sur des objets liés aux mobilités militaires et sur les impératifs qui en découlent : *Ibid.*, p. 179-189.

quantités importantes d'armes, de vivres et de machines logistiques, mais également être suffisamment rapides pour qu'ils ne ralentissent pas la marche des armées, dont la rapidité de déplacement constitue un avantage stratégique majeur. De plus, il est primordial que les voitures aient une capacité suffisante de stockage pour transporter toutes les fournitures nécessaires. Ainsi, le Comité de Salut Public, le 15 floréal an III [4 mai 1795], après avoir étudié le procès-verbal d'expertise dressé à ce sujet quelques jours auparavant, valide l'utilisation d'un nouveau modèle de voiture, qui est « en état de contenir au moins huit cent rations de pain de munition, et dont le modèle a été exécuté par le Citoyen Mouffle, charron à Paris, sur le plan donné par les membres de la deuxième section de l'agence des subsistances générales »²⁰⁹. Le Comité considère qu'il « renferme tous les avantages qui peuvent faciliter le service du transport du pain aux armées, et remédie aux inconvénients que l'expérience a fait reconnoître dans la construction et l'usage des caissons à quatre roues ». Ce véhicule répond aux besoins spécifiques de l'armée en facilitant son approvisionnement – qui est, nous l'avons vu, un enjeu capital, en particulier en cette période troublée –, grâce à une capacité de chargement importante. Les problématiques rencontrées par l'armée demandent souvent des innovations au niveau des voitures pour le transport, d'une part, de la nourriture et, d'autre part, des armes et de la poudre qui peuvent représenter un danger si elles sont mal conditionnées.

Le transport de pondéreux, tant dans le cadre militaire que civil, peut en effet appeler des innovations spécifiques, qui se traduisent par une multitude de véhicules différents, dont témoignent les modèles réduits et dessins conservés au Musée des Arts et Métiers. Un modèle réduit de charrette hippomobile pour le transport de statues (Annexe 9), conçu entre 1760 et 1814, ou encore un modèle d'une charrette à bras avec seau pour le transport du purin (Annexe 10), créé entre 1818 et 1837, montrent la diversité des problèmes que les concepteurs de véhicules ont pu chercher à résoudre au cours du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle et qui sont souvent imaginés sur mesure²¹⁰. Le type de passagers transportés peut également demander des aménagements spécifiques, comme pour les prisonniers ou les malades. De Garsault explique par exemple que :

Les Litieres ont été imaginées pour être voituré doucement & sûrement, & pour pouvoir passer dans des chemins impraticables aux voitures à roues, comme des sentiers dans les

²⁰⁹ AN, AF/II/286/B, pièce 33.

²¹⁰ « Grande charrette pour le transport de statues », 1760-1814, Musée des Arts et Métiers, inv. 00686-0016-001 ; « Charrette à bras avec seau pour le transport du purin », 1818-1837, Musée des Arts et Métiers, inv. 2522. Je remercie Lionel Dufaux de m'avoir indiqué et montré ces différents modèles.

hautes montagnes, ou dans des chemins très étroits. Cette voiture est fort commode pour transporter les malades. On n’y sent aucun cahos²¹¹.

Des modèles particuliers sont également imaginés – mais probablement pas toujours réalisés –, pour répondre plus précisément à ces besoins. Un lavis de 1789-1799 présente par exemple une « Caisse pour contenir commodément ou quatre malades ou blessés couchés, ou douze autres à demi couchés, ou assis, et aussi l’officier de santé et les infirmiers »²¹². Ce sont ainsi les blessés militaires, qui doivent être évacués des champs de bataille, qui sont ici pris en considération. Les voitures spécifiquement conçues pour le transport de blessés ne seront finalement construites que pendant les guerres du Premier Empire²¹³. Ces innovations restent cependant mineures et ne proviennent pas de grandes institutions comme les Ponts et Chaussées, mais plutôt d’artisans et d’inventeurs qui imaginent, à leur échelle, des micro-innovations répondant à des besoins spécifiques.

Des améliorations techniques favorisant une plus grande célérité, un meilleur confort et un trajet plus sûr sont en outre apportées au niveau des différentes pièces composant une voiture, qui constituent souvent la base commune d’une grande partie des modèles, aussi bien luxueux que pratiques. Les suspensions par exemple – l’ensemble des pièces (ressorts et soupentes) qui assurent une liaison souple entre la caisse et le train – évoluent avec l’utilisation des ressorts qui apparaissent à la fin du XVII^e siècle, sans toutefois remplacer complètement les soupentes de corde ou de cuir utilisées jusqu’alors²¹⁴. Ils permettent des voyages plus confortables, avec moins de cahots ce qui a, entre autres, pour avantage d’atténuer l’inconfort entraîné par la vitesse et par conséquent de pouvoir voyager plus vite à niveau de confort égal, voire supérieur. Les ressorts sont très prisés pour équiper les voitures urbaines ; en revanche, ils le sont peu pour les véhicules de charroi, pour lesquels ni la vitesse ni le confort ne sont primordiaux. Les matériaux utilisés pour ces ressorts se diversifient au cours d’un long XVIII^e siècle, grâce à l’amélioration des aciers. La fabrication d’une voiture et de ses différentes pièces faisant appel à des métiers très variés, leur construction bénéficie en effet souvent des améliorations, innovations et nouvelles pratiques développées au sein de chaque corps de métier²¹⁵. Les ressorts en acier deviennent les plus courants à la fin de la période :

²¹¹ F.-P.-A. de GARSULT, *Traité des voitures*, op. cit., p. 82. Les litières sont des véhicules sans roue, dans la caisse est portée par deux équidés ; voir : J.-L. LIBOUREL, *Voitures hippomobiles*, op. cit., p. 146.

²¹² « Caisse pour contenir commodément ou quatre malades ou blessés couchés, ou douze autres à demi couchés, ou assis, et aussi l’officier de santé et les infirmiers », 1789-1799, Musée des Arts et Métiers, inv. 13571.120/11.

²¹³ J.-L. LIBOUREL, *Voitures hippomobiles*, op. cit., p. 86.

²¹⁴ F.-P.-A. de GARSULT, *Traité des voitures*, op. cit., p. 86. Sur l’origine des ressorts, voir : TERRIER Max, « L’invention des ressorts de voiture », *Revue d’histoire des sciences*, 39-1, 1986, p. 17-30, p. 18-22.

²¹⁵ ROCHE Daniel, « Art, technique, sensibilité », dans J.-L. LIBOUREL, *Voitures hippomobiles*, op. cit., p. 12-29, p. 21. La diversité des métiers impliqués peut par exemple se constater dans le *Traité* de Garsault, qui note que la fabrication des essieux incombe au maréchal grossier, tandis que celle des roues demande l’intervention d’un tourneur, d’un charron

Daniel Roche constate, en étudiant les différents modèles parus dans les *Annonces*, qu'à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e, quatre véhicules sur cinq sont équipés de ce type de ressorts²¹⁶. Les ressorts facilitent en outre la traction en demandant un effort moindre aux chevaux et augmentent la longévité des carrosseries tout en permettant aux voitures d'aller plus vite²¹⁷. Le fait de proposer des pièces plus solides et qui durent plus longtemps s'inscrit aussi dans une logique de résolution de problèmes techniques soulevés par l'accélération, qui met à rude épreuve les voitures. Par ailleurs, les fenêtres des véhicules peuvent désormais être fermées par des vitres – alors qu'elles étaient longtemps restées béantes –, ce qui contribue à améliorer le confort des passagers et qui permet d'accélérer sans nuire davantage à leur bien-être²¹⁸. Les ressorts et les vitres font donc partie de ces innovations techniques visant à améliorer le véhicule en lui-même, mais qui ont aussi une valeur d'usage, puisque les voyages sont par là même plus confortables.

Une partie des innovations observées dans un long XVIII^e siècle concerne également la sécurité des voyages, autre critère important pour les passagers ; elles affectent alors diverses pièces de la voiture. Des modifications sont par exemple apportées à l'éclairage, qui se fait grâce à une lanterne utilisée pour éclairer soit la route, soit l'intérieur du véhicule²¹⁹. Les lanternes apparaissent au milieu du XVIII^e siècle – avant cette invention, les voitures pouvaient tout de même rouler la nuit grâce à une escorte de porteurs de flambeaux –, mais ne s'imposent qu'après 1770, tandis que l'éclairage devient obligatoire à partir de 1826 pour les véhicules publics²²⁰. Cette mesure est régulièrement rappelée par la suite, comme dans le cahier des charges relatif au loyer, à l'entretien et au renouvellement des malles-poste de 1828, où l'un des articles expose que « L'adjudicataire sera tenu de fournir et d'entretenir une lanterne adaptée à chacune des malles des routes de première section »²²¹. Les lanternes permettent ainsi de rouler la nuit de manière sûre – d'une part, parce la lumière éclaire les éventuels obstacles et ornières sur la voie et, d'autre part, parce qu'elle aide à éviter les guet-apens – et par là même d'arriver plus rapidement. Comme pour les améliorations qui concernent le confort des passagers et la solidité des voitures, les progrès en termes de sécurité

et d'un maréchal grossier : F.-P.-A. de GARSALT, *Traité des voitures*, *op. cit.*, p. 3, p. 6. Pour une liste détaillée des différents artisans impliqués dans la construction des véhicules, allant des dessinateurs aux carrossiers et aux forgerons, voir : J.-L. LIBOUREL, *Voitures hippomobiles*, *op. cit.*, p. 322-333, ainsi que ROMMELAERE Catherine, *Voitures et carrossiers aux XVIII^e et XIX^e siècles. La Belgique face à la France et à l'Angleterre*, Bruxelles, Le Livre Timperman, 2004, p. 29-36.

²¹⁶ D. ROCHE, « Art, technique, sensibilité », *op. cit.*, p. 22.

²¹⁷ D. ROCHE, *Le cheval moteur*, *op. cit.*, p. 363-364. Pour un récapitulatif des différents types de ressorts, voir : J.-L. LIBOUREL, *Voitures hippomobiles*, *op. cit.*, p. 215-222.

²¹⁸ A. J. ROUBO, *L'Art du menuisier*, *op. cit.*, p. 496.

²¹⁹ *Ibid.*, p. 272. Sur la circulation des voitures la nuit, cf. Chapitre 3.

²²⁰ En 1826, de nombreux procès-verbaux sont ainsi dressés contre des voitures roulant de nuit sans éclairage ; voir par exemple AN, F/7/9323, Pochette 1 : Ain.

²²¹ Musée de La Poste, 450/4 : « Cahier des charges relatif au loyer, à l'entretien et au renouvellement des malles-poste, destinées au transport des dépêches et des voyageurs, sur les douze routes dites de I.^{re} section, pendant dix années, à compter du 1^{er} janvier 1829 au 31 décembre 1838 (...) », Paris, Imprimerie Royale, 1828, art. 24.

offrent par conséquent aussi la possibilité d'aller plus vite, de ne pas perdre de temps en chemin. L'enjeu de l'accélération des mobilités est donc souvent sous-jacent dans les différentes innovations qui modifient les véhicules au cours d'un long XVIII^e siècle.

Il en va de même pour les inventions soumises à l'Académie des Sciences afin d'essayer de limiter les accidents qui, en plus de mettre en danger les postillons et les passagers, ralentissent les acheminements. Ces innovations peuvent porter sur une pièce précise ou sur l'entièreté des voitures. Parmi les machines approuvées par l'Académie se trouve par exemple, en 1713, un carrosse « inversable » proposé par M. de Damus, dont le secret réside dans la manière dont les paquets sont chargés, puisque les chargements trop hauts provoquent souvent des accidents²²². En 1732, M. du Quet a également présenté un carrosse « qui ne peut verser », grâce à sa forme de traîneau, et qui est donc moins soumis à un risque d'accident. Il a en outre l'avantage de transporter « plus doucement, avec moins de cahos que dans les Carrosses dont on se sert » les passagers, à tel point qu'ils peuvent « lire dedans fort aisément »²²³. Enfin, cette voiture « devient aussi de moindre de coût par la suppression des ressorts, des roües, & enfin des trains ordinaires », question à laquelle les potentiels acheteurs ne peuvent qu'être sensibles.

Par ailleurs, de nombreux accidents résultant également d'une vitesse trop élevée, particulièrement dans les descentes, il est nécessaire de trouver des moyens de ralentir la course du véhicule tout en perdant le moins de temps possible. À cet effet, le sabot d'enrayage a longtemps été le seul moyen de freiner connu et utilisé ; il s'agit d'un patin de fer placé sous une roue arrière pour la bloquer. Lorsqu'il n'est pas actionné, il est suspendu sous la voiture par une chaîne, et pour enrayer la roue, le sabot doit être placé au sol afin que la roue s'emboîte dedans : elle ne peut alors plus rouler, seulement glisser. Le sabot a pour fonction de ralentir le véhicule dans les pentes et, à partir de 1820, son utilisation est rendue obligatoire pour toutes les descentes rapides²²⁴. Néanmoins, pour mettre en place le sabot d'enrayage, il faut s'arrêter et descendre du véhicule ou du cheval. L'ordonnance de 1820 impose que ce soit le conducteur – lorsqu'il y en a un –, qui est la personne qui assure la bonne marche de la voiture, veille sur le chargement et au respect des horaires, et non le postillon, qui conduit l'attelage en montant l'un des chevaux, qui fasse cette manipulation²²⁵. Cette procédure fait perdre du temps, raison pour laquelle le conducteur ou le postillon ont

²²² « Carosse inversable inventé par M. de Camus », dans GALLON Jean-Gaffin, *Machines et inventions approuvées par l'Académie royale des sciences*, Tome troisième, Paris, Chez Gabriel Martin, Jean-Baptiste Coignard, Hippolyte-Louis Guérin, 1735, p. 5-6. Sur les causes des accidents, cf. Chapitre 7.

²²³ « Carrosse qui ne peut verser, proposé par M. du Quet », dans GALLON Jean-Gaffin, *Machines et inventions approuvées par l'Académie royale des sciences*, Tome sixième, Paris, Chez Gabriel Martin, Jean-Baptiste Coignard, Hippolyte-Louis Guérin, 1735, p. 7-8.

²²⁴ AN, F/7/9326, Rhône, « Ordonnance du roi », art. X.

²²⁵ J.-L. LIBOUREL, *Voitures hippomobiles*, *op. cit.*, p. 175.

tendance à ne pas enrayer, ce qui provoque régulièrement des accidents²²⁶. Des innovations sont proposées pour essayer de trouver d'autres mécanismes de freinage, plus pratiques à utiliser. En 1822 par exemple, un certain Leclerc présente à la Société d'encouragement pour l'industrie nationale un « mécanisme d'enrayage fort ingénieux » :

Le maître n'a qu'un cordon à lâcher, et le sabot, qui est placé sous la voiture, descend de lui-même et tombe sous la roue : ce sabot est fixé au bout d'une barre oblique en fer, qui est mobile autour de son autre bout, et soutenue sous la caisse. Le cordon qu'on détache de l'intérieur abandonne ce levier, qui en tournant sur son extrémité, va apporter le sabot sous la roue. Non-seulement le postillon n'est obligé de descendre de cheval que pour ôter le sabot, et non pour le mettre en action, ce qui fait gagner du temps ; mais encore, le maître ne voit plus sa vie confiée à la témérité ou à l'ivresse d'un postillon, sourd aux cris de celui qui lui ordonne une mesure de prudence et qu'il est hors d'état de comprendre²²⁷.

Cette invention dispense donc le postillon de descendre pour actionner le mécanisme, et en donne en plus le contrôle au passager, qui peut ainsi s'assurer de sa propre sécurité, ce qui est d'autant plus important que le postillon peut adopter une conduite tout à fait dangereuse²²⁸. Il ne semble toutefois pas que ce système se soit imposé. Le début du XIX^e siècle voit en revanche l'invention de la mécanique, des freins actionnés par une manivelle, un levier ou un volant, placé à proximité du meneur²²⁹. Elle est obligatoire pour toutes les voitures publiques à partir de 1827²³⁰, mais pour les carrosses luxueux, son emploi ne se généralise que dans les années 1880²³¹. Cette question du freinage montre bien que si la sécurité est le facteur déterminant dans ces innovations, le gain de temps est également pris en considération. En effet, les nouveaux freins évitent non seulement de perdre du temps pour les actionner – ce qui était le *frein* principal à l'utilisation de l'enrayage –, mais limitent aussi le nombre d'accidents occasionnés par une vitesse trop importante et qui ont pour conséquence d'interrompre le trafic.

Enfin, les changements peuvent avoir une valeur utilitaire et porter sur des pièces qui ne concernent pas directement la mobilité de la voiture, mais plutôt le confort d'utilisation, comme les marchepieds, qui facilitent la montée des passagers tout en participant à l'esthétique du véhicule. Des essais sont ainsi réalisés pour modifier leur forme ou leur emplacement. Le confort est en effet

²²⁶ Cf. Chapitre 5.

²²⁷ FRANCEUR, « Rapport fait par M. Francoeur, au nom du Comité des arts mécaniques, sur un appareil nommé *Disparaît*, destiné à abriter, au besoin, les personnes qui voyagent dans des voitures découvertes », *Bulletin de la Société d'encouragement pour l'industrie nationale*, 21^e année, Paris, Imprimerie de Madame Huzard, 1822, p. 265-267, p. 269. Le dessin qui accompagne le rapport est reproduit en annexe : cf. Annexe 11.

²²⁸ Sur les comportements dangereux des postillons, qui peuvent conduire trop vite, être ivres ou s'assoupir, cf. Chapitres 5 et 7.

²²⁹ J.-L. LIBOUREL, *Voitures hippomobiles*, *op. cit.*, p. 210.

²³⁰ Musée de La Poste, 450/4 : Ordonnance du Roi, septembre 1827.

²³¹ J.-L. LIBOUREL, *Voitures hippomobiles*, *op. cit.*, p. 210.

un enjeu important pour les voyageurs et les voyageuses et qui s'impose par conséquent dans la conception des voitures à travers de multiples micro-innovations. Des garde-crotte et des garde-boues protègent par exemple d'éventuelles éclaboussures, tandis que des coussins rendent l'assise plus agréable²³². De plus, de nombreux accessoires sont proposés, par exemple pour faciliter le rangement des bagages et des effets personnels des passagers. Les voitures peuvent ainsi être dotées d'une boîte à chapeau, placée à l'extérieur de la caisse, ce qui évite de les écraser avec les autres bagages et qui permet de gagner de la place dans les coffres²³³. De même, une cantine, une boîte sans couvercle divisée en compartiments, peut être placée à l'intérieur du véhicule, afin que les passagers y rangent les objets qu'ils souhaitent avoir à proximité pendant le trajet²³⁴. D'autres objets encore ont pour but d'améliorer les conditions de déplacement, comme des bouillottes qui sont placées sur le plancher afin que les voyageurs et les voyageuses aient les pieds au chaud²³⁵.

Les innovations et les modèles imaginés peuvent répondre à des besoins très spécifiques, tandis que les voyageurs et les voyageuses recherchent le confort et la sécurité, voire, pour les plus riches, la somptuosité de l'ornementation. La question de la vitesse, si elle n'est pas au cœur de toutes les préoccupations, est tout de même souvent un enjeu ou une conséquence sous-jacents de ces modifications. Les véhicules les plus somptueux ne sont en général pas les plus rapides, puisque la décoration se fait souvent au détriment du poids ; les voitures s'adaptent donc aux attentes de leurs propriétaires. Une distinction est toutefois nécessaire entre les riches véhicules des particuliers et les véhicules postaux qui, s'ils partagent des caractéristiques techniques communes, présentent également des particularités propres à leurs usages. Par exemple, la chaise de poste, qui « n'est destinée qu'au service des hommes » est « plus composée » que les autres voitures décrites par de Garsault ; il faut en effet « voyager surement, doucement & commodement, à labri des injures du tems, & cependant que la voiture soit la plus légère que faire se peut, pour ménager les forces des chevaux qui doivent aller vite & avancer chemin »²³⁶. Les administrateurs des transports publics ne veulent pas pour autant sacrifier la vitesse²³⁷. L'évolution des véhicules suit ainsi un double mouvement : d'une part, les changements opérés aboutissent à un allègement, exigé par le transport des particuliers et surtout motivé par la volonté de gagner en vitesse et, d'autre part, des véhicules plus lourds, plus sûrs et plus solides s'imposent pour répondre aux besoins collectifs croissants. Ces changements, parfois marginaux, permettent d'avoir globalement des voitures plus solides, confortables et sûres, tout en étant plus rapides et adaptées à des vitesses plus élevées. Les

²³² *Ibid.*, p. 268.

²³³ *Ibid.*, p. 217.

²³⁴ *Ibid.*, p. 280.

²³⁵ *Ibid.*

²³⁶ F.-P.-A. de GARSULT, *Traité des voitures*, *op. cit.*, p. 42.

²³⁷ D. ROCHE, « Art, technique, sensibilité », *op. cit.*, p. 22.

modifications apportées aux véhicules, qui résultent tant d'une demande aristocratique que de besoins pour les transports publics et militaires, contribuent donc, en plus des nouvelles routes, à un mouvement d'accélération des mobilités.

B) La traction : des chevaux taillés pour la vitesse

Outre les recherches menées autour des véhicules, leur force motrice, comme nous le verrons par la suite, est également l'objet de nombreuses attentions. En effet, il s'agit non seulement de sélectionner les chevaux en fonction de certains critères, mais aussi d'optimiser et d'alléger leur harnachement, qui comprend plusieurs pièces et qui sert à atteler les chevaux selon l'effort qui leur est demandé ou le type de voiture²³⁸. La combinaison de l'amélioration des montures et d'un harnachement plus souple et léger permet d'atteindre le maximum de la puissance motrice : les chevaux peuvent dorénavant tirer des charges plus importantes, plus rapidement, et plus longtemps, même si le gain de vitesse le plus important est souvent atteint en multipliant le nombre de chevaux attelés à chaque véhicule²³⁹.

Depuis sa domestication, le cheval autorise en effet à aller plus vite et plus loin que le rythme de la marche humaine, bien que son accès, dans l'Europe moderne, reste limité par son prix²⁴⁰. Si la majorité de la population circule encore à pied dans un long XVIII^e siècle, la multiplication des déplacements et celle des voitures engendrent une utilisation croissante de la force de traction équine. Elle n'est pas la seule force motrice possible pour tirer les véhicules²⁴¹. Le mulet, par exemple, est particulièrement prisé dans les régions montagneuses où ses caractéristiques présentent un avantage certain ; ainsi, « les transports se font de Barcelonnette à Gap et à Conji à dos de mulet » en 1812²⁴². Mais lorsqu'il y a trop de neige dans le col de la Magdeleine, ils sont effectués « par les montagnards à dos d'homme pendant l'espace de deux myriamètres de route »²⁴³. La force humaine coexiste donc avec la traction animale, en complément de celle-ci ou en remplacement selon les conditions. Elle est notamment utilisée pour les chaises à porteurs, « une

²³⁸ JAMAUX-GOHER Théotiste, *La poste aux chevaux de Bretagne (1738-1873)*, Mayenne, Éditions régionales de l'Ouest, 2001, p. 272. Sur les différents types d'attelage possibles, voir J.-L. LIBOUREL, *Voitures hippomobiles*, *op. cit.*, p. 167-173.

²³⁹ ROCHE Daniel, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard, 2003, p. 228.

²⁴⁰ *Ibid.*, p. 226.

²⁴¹ La carte de Guy Arbellot et de Bernard Lepetit précédemment citée, qui représente le réseau de voitures publiques en 1789, permet de voir les quelques tronçons desservis par des animaux de bât : G. ARBELLOT, B. LEPETIT, *Atlas de la Révolution française*, *op. cit.*, p. 11. Cf. Annexe 8.

²⁴² AN, F/14/1269, Alpes Basses, Ville de Barcelonnette, 24 juin 1812.

²⁴³ *Ibid.*

voiture qui ne sert que dans les Villes » et « où on est porté par deux hommes »²⁴⁴ : elle permet en effet de se déplacer sur de courts trajets en évitant les intempéries ou la boue, et en utilisant une force de traction beaucoup moins onéreuse que les chevaux²⁴⁵. Les brancards, qui « servent dans les déménagements à porter des choses fragiles, comme des glaces, des tableaux à bordure dorée, &c », sont également portés par des hommes²⁴⁶.

Si la force humaine ou celle de certains autres animaux est utilisée pour des situations particulières, les chevaux sont souvent préférés pour les transports – terrestres bien sûr, mais aussi fluviaux pour haler les coches –, car ils sont plus rapides et plus commodes à atteler²⁴⁷. La multiplication des voitures hippomobiles au XVIII^e siècle leur donne néanmoins une nouvelle place, engendrant une transformation dans leur élevage²⁴⁸. Ils sont peu à peu sélectionnés pour leur capacité à aller plus vite, ainsi qu'à supporter la vitesse plus longtemps. Les questions de la célérité, de la force du cheval à différentes vitesses et la maximisation du rendement animal sont au cœur des préoccupations équestres au cours de la période, certes pour leurs usages civils, mais aussi militaires ou pour des activités spécifiques, comme les courses²⁴⁹. La stratégie de l'amélioration des races équines se renforce particulièrement au XVIII^e siècle et cet intérêt – motivé autant par la demande croissante de chevaux dans les transports que par les besoins de l'agriculture – se traduit par de nombreuses publications techniques et savantes²⁵⁰. Les courses sont également un prétexte à l'amélioration des équidés grâce à l'enregistrement et à la comparaison des résultats de chaque animal : la mesure de la vitesse devient alors capitale et elle est permise par l'adoption du système métrique et l'utilisation des chronomètres de Breguet²⁵¹. Cette recherche de développement des capacités équines s'insère en outre dans un contexte, plus particulièrement au XIX^e siècle, où la question de l'énergie de travail en général occupe la société et les scientifiques. Ceux-ci, dans le cadre d'une économie de la dépense physique qui apparaît à ce moment-là, cherchent à évaluer la quantité de force fournie par l'homme, les animaux ou les machines et à en optimiser le rendement²⁵².

²⁴⁴ F.-P.-A. de GARSULT, *Traité des voitures*, op. cit., p. 85.

²⁴⁵ SAULE Béatrix, VERDIER-MAGNEAU Denis, « Le musée des Carrosses du château de Versailles », dans D. ROCHE, *Voitures, chevaux et attelages*, op. cit., p. 115-125, p. 119.

²⁴⁶ F.-P.-A. de GARSULT, *Traité des voitures*, op. cit., p. 85.

²⁴⁷ G. LIVET, *Histoire des routes*, op. cit., p. 233 ; D. ROCHE, *Humeurs vagabondes*, op. cit., p. 228.

²⁴⁸ DIGARD Jean-Pierre, *Une histoire du cheval : art, techniques, société*, Arles, Actes Sud, 2004, p. 131.

²⁴⁹ D. ROCHE, *Le cheval moteur*, op. cit., p. 50-51 ; ROCHE Daniel, *La culture équestre de l'Occident, XVI^e-XIX^e siècle. L'ombre du cheval*, Tome 2 : *La gloire et la puissance. Essai sur la distinction équestre*, Paris, Fayard, 2008, p. 293-363.

²⁵⁰ D. ROCHE, *Le cheval moteur*, op. cit., p. 204 ; LIZET Bernadette, *La bête noire. À la recherche du cheval parfait*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 1989, p. 23.

²⁵¹ BLOMAC Nicolas de, *La Gloire et le Jeu. Des hommes et des chevaux, 1766-1866*, Paris, Fayard, 1991, p. 139-141, p. 331-333.

²⁵² Notamment les travaux de Charles-Augustin Coulomb, comme : COULOMB Charles-Augustin, *Théorie des machines simples, en ayant égard au frottement de leurs parties et à la roideur des cordages*, Nouvelle édition, Paris, Bachelier, 1821. Sur cette question, voir : MAITTE Corine, TERRIER Didier, *Les rythmes du labeur. Enquête sur le temps de travail en Europe occidentale*,

Outre une volonté d'améliorer leur force pour qu'ils puissent tirer plus vite et plus longtemps des charges plus lourdes, des recherches sont également menées afin de sélectionner certaines caractéristiques physiologiques des chevaux, adaptées à des usages spécifiques. Pour les chevaux de poste, par exemple, une robe grise (c'est-à-dire d'une gamme de couleur qui va du gris foncé au presque blanc, puisque les robes dites « blanches » sont très rares chez les chevaux, car ils ont alors une peau rose, plus fine, et sont par conséquent plus fragiles) est privilégiée, sans doute afin qu'ils soient plus visibles la nuit²⁵³. De nombreuses sources iconographiques attestent ainsi qu'au moins un des chevaux de l'attelage des voitures de poste est de couleur claire, comme le montre la photographie d'une gouache de 1760 représentant un relais, où l'on peut voir que sur les quatre équidés de l'attelage qui tirent à vive allure une diligence ou une malle-poste, l'un a une robe grise (Annexe 12)²⁵⁴. Une gravure de 1817-1818 inspirée d'une peinture de Jean-Antoine Duclaux représente une malle-poste devant un relais – sur lequel il est écrit « Poste aux chevaux » –, dont le postillon et les domestiques changent les deux chevaux, qui ont, eux aussi, une robe grise (Annexe 13)²⁵⁵. Comme nous l'avons évoqué, les chevaux peuvent en effet être attelés de différentes manières ; le fait de multiplier les montures – ce qui est entre autres rendu possible par l'utilisation des jantes larges – permet d'aller plus vite et de tirer plus de poids.

L'aspect des chevaux importe donc parce qu'ils répondent à une fonction économique précise²⁵⁶. L'augmentation des circulations et des vitesses exige des équidés rapides, endurants et forts ; c'est pourquoi ce sont les chevaux de trait rapides qui sont privilégiés, les chevaux plus frêles ne sont utilisés que pour les estafettes et les voitures légères²⁵⁷. Si la demande existe pour des chevaux aux caractéristiques précises, l'offre suit difficilement : au XVII^e siècle et au XVIII^e siècle, les grands pays européens sont confrontés à des difficultés d'approvisionnement équin, d'autant plus fortes en période de guerre et d'épizooties, qui vont souvent de pair²⁵⁸. Pour essayer de pallier ce problème et de répondre à la demande, l'Angleterre instaure une stratégie de sélection, tandis qu'à la fin du XVII^e siècle, des haras royaux sont progressivement mis en place en France, afin de favoriser le

XIV^e-XIX^e siècles, Paris, La Dispute, 2020, p. 304-312, p. 330-337 ; et sur la naissance du concept physique d'énergie qui en découle au XIX^e siècle, voir : JARRIGE François, VRIGNON Alexis, « Généalogie de la puissance, incertitudes et doutes (1750-1860) », dans JARRIGE François, VRIGNON Alexis (dir.), *Face à la puissance. Une histoire des énergies alternatives à l'âge industriel*, Paris, La Découverte, 2020, p. 23-56, p. 50-54.

²⁵³ B. LIZET, *La bête noire*, op. cit., p. 103.

²⁵⁴ Reproduction d'après REILLE Baron K., *Relais de La Frillière en 1760, en face de Montlouis, tenu par la famille Blot pendant les XVII^e et XVIII^e siècles*, photographie d'une gouache originale, 1760, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.477.

²⁵⁵ ADAM Jean-Victor, BICHEBOIS Louis-Philippe-Alphonse, *Malle-poste au relais, modèle 1805*, gravure d'après une peinture de DUCLAUX Jean-Antoine, *La malle au relai* [sic], 1817-1818, Musée de La Poste, Paris, inv. PO ES 994.21.

²⁵⁶ B. LIZET, *La bête noire*, op. cit., p. 103.

²⁵⁷ C. STUDENY, *L'invention de la vitesse*, op. cit., p. 142. La notion de cheval de trait différente du cheval porteur émerge à la fin du XVI^e siècle et se généralise dans la seconde moitié du XVII^e siècle : J.-P. DIGARD, *Une histoire du cheval*, op. cit., p. 135.

²⁵⁸ J.-P. DIGARD, *Une histoire du cheval*, op. cit., p. 135-136, p. 142 ; D. ROCHE, *Le cheval moteur*, op. cit., p. 164-165.

développement de l'élevage²⁵⁹. La demande croît continuellement au cours d'un long XVIII^e siècle – jusqu'à atteindre son apogée au XIX^e siècle –, bien que la majorité du cheptel continue à être alimentée par les importations ; les chevaux peuvent venir d'Europe, même si, à certains moments, la totalité du continent souffre de difficultés d'approvisionnement et les bêtes viennent alors d'encore plus loin²⁶⁰. La multiplication des chevaux et les efforts menés tout au long du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle pour qu'ils soient plus adaptés aux nouveaux besoins des transports participent à ce mouvement d'accélération des déplacements. La combinaison de cette force de traction optimisée avec des véhicules plus robustes et plus flexibles, permet non seulement un gain de vitesse, mais rend aussi les voyages plus sûrs et plus confortables.

En parallèle, les premiers essais de traction grâce à la vapeur apparaissent dès la deuxième moitié du XVIII^e siècle. En effet, en 1769 – année où le premier brevet pour la machine à vapeur est déposé par James Watt –, Nicolas Joseph Cugnot, un ingénieur français, utilise pour la première fois la vapeur pour actionner les roues d'un véhicule et le faire ainsi circuler : le fardier à vapeur. Ce véhicule est destiné à transporter, comme tous les fardiers, de très lourdes charges et notamment de l'artillerie²⁶¹. La puissance de l'énergie mécanique peut désormais, en théorie au moins, remplacer l'énergie naturelle²⁶². C'est avant tout pour des raisons militaires que ce véhicule expérimental est construit – montrant une fois encore le lien étroit entre l'armée et la recherche de vitesse –, avec le soutien du duc de Choiseul, principal ministre d'État de 1758 à 1770, qui s'intéressait beaucoup à l'armée. Comme il quitte ses fonctions au moment de la concrétisation de ce projet, il est abandonné et le fardier n'est jamais vraiment utilisé. Bien qu'il s'agisse d'un essai très ponctuel, il marque le commencement d'une lente motorisation, ou du moins de l'émergence de l'idée d'une possible motorisation des transports, qui se poursuit au cours du XIX^e siècle, non seulement avec la naissance du train, mais aussi à travers d'autres essais, à l'image de la construction d'une diligence à vapeur²⁶³. À partir des années 1820, des projets cherchent à généraliser le chemin de fer comme

²⁵⁹ J.-P. DIGARD, *Une histoire du cheval*, op. cit., p. 137-141 ; D. ROCHE, *Le cheval moteur*, op. cit., p. 175-183. En parallèle, l'amélioration de la nourriture donnée aux chevaux contribue à augmenter leurs capacités de traction, tandis que les progrès faits au niveau des soins aboutissent à la création de la première école vétérinaire à Lyon en 1762 et permettent de lutter avec plus ou moins de succès contre les épizooties : J.-P. DIGARD, *Une histoire du cheval*, op. cit., p. 145 ; ROCHE Daniel, *La culture équestre de l'Occident, XVI^e-XIX^e siècle. L'ombre du cheval*, Tome 3 : *Connaissance et passion*, Paris, Fayard, 2015, p. 174-192.

²⁶⁰ J.-P. DIGARD, *Une histoire du cheval*, op. cit., p. 145, p. 149. Le commerce de chevaux, tant au sein du pays qu'à l'échelle internationale, pose cependant des problèmes au niveau des pratiques et des marchés notamment : D. ROCHE, *Le cheval moteur*, op. cit., p. 231-270.

²⁶¹ J.-M. GOGER, « Les mutations routières », op. cit., p. 31 ; G. LIVET, *Histoire des routes*, op. cit., p. 370. Le fardier à vapeur de Cugnot est conservé au Musée des Arts et Métiers (inv. 00106-0001). Sur les fardiers en général, voir : J.-L. LIBOUREL, *Voitures hippomobiles*, op. cit., p. 157-158.

²⁶² SCHIVELBUSCH Wolfgang, *Histoire des voyages en train*, Paris, Le Promeneur, 1990 [1977], p. 9-11, p. 17.

²⁶³ Voir par exemple la diligence à vapeur de l'ingénieur anglais W. H. James, représentée sur une estampe de 1828 : Anonyme, *Une des premières diligences à vapeur, construite en Angleterre*, 1828. Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1457. Cf. Annexe 14.

moyen de transport et tous s'accordent sur le fait que la vapeur doit être utilisée à cet effet²⁶⁴. Les premières utilisations ont lieu en Angleterre entre 1823 à 1838 et le premier essai ouvert au public relie Cheltenham et Gloucester en 1831²⁶⁵. En France, le transport ferroviaire débute réellement en 1837, lors de la mise en service de la ligne de Paris à Saint-Germain-en-Laye, tandis qu'en Suisse, à la suite de désaccords entre des cantons et des troubles du Sonderbund (qui opposent sept cantons catholiques conservateurs à sept cantons libéraux et qui aboutissent à une guerre civile en 1847), les projets sont repoussés et la première ligne à circuler en Suisse est celle reliant Strasbourg à Bâle à partir de 1844²⁶⁶. Ces développements ne font toutefois pas disparaître les chevaux, qui n'ont jamais été ni aussi nombreux ni autant utilisés dans tous les secteurs qu'à cette période. Bien davantage que le train, ce sont les véhicules dotés de moteurs à explosion qui font progressivement reculer l'usage des chevaux dans le transport comme dans l'agriculture au cours du XX^e siècle²⁶⁷.

Les travaux routiers effectués tout au long du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, en dépit des conflits sociaux qu'ils peuvent engendrer, ont largement amélioré les conditions de circulation, bien qu'elles soient hétérogènes sur tout le territoire français. Sur les axes les plus privilégiés, à savoir les plus stratégiques pour des questions politiques, économiques et militaires, ces développements infrastructurels offrent ainsi le cadre nécessaire à une accélération des mobilités et traduisent dans l'espace national le désir de vitesse déjà largement présent dans un long XVIII^e siècle²⁶⁸.

La politique publique mise en place par l'État pour répondre à cette recherche de célérité, qui émane entre autres de ses administrateurs et de ses représentants, offre les conditions nécessaires à une accélération des mobilités. Cette possibilité reste toutefois restreinte

²⁶⁴ W. SCHIVELBUSCH, *Histoire des voyages en train*, op. cit., p. 12-13.

²⁶⁵ ANDERSON Roy Charles, ANDERSON Joy Mary, *Quicksilver. A Hundred Years of Coaching, 1750-1850*, Newton Abbott, David & Charles, 1973, p. 192.

²⁶⁶ Sur la France, voir : STUDENY Christophe, « La révolution des transports et l'accélération de la France (1770-1870) », dans FLONNEAU Mathieu, GUIGUENO Vincent (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? État de lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, PUR, 2009, p. 117-133, p. 128. Sur la Suisse, voir : BÄRTSCHI Hans-Peter, « Chemins de fer », *Dictionnaire historique de la Suisse (DHS)*, version du 11/02/2015, traduit de l'allemand. URL : <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/007961/2015-02-11/#HLEsdE9but>, consulté le 21/12/2020.

²⁶⁷ J.-P. DIGARD, *Une histoire du cheval*, op. cit., p. 149. L'âge d'or de la traction hippomobile pour les transports à Paris se situe par exemple entre les années 1855 et 1914 : BOUCHET Ghislaine, « La traction hippomobile dans les transports publics parisiens (1855-1914) », *Revue Historique*, 271-1 (549), 1984, p. 125-134. En effet, l'arrivée de l'automobile n'évince pas non plus les équidés : MOM Gijs, « Compétition et coexistence : la motorisation des transports terrestres et le lent processus de substitution de la traction équine », *Le Mouvement Social*, 4-229, 2009, p. 13-39.

²⁶⁸ GUIGUENO Vincent, « Les paysages de la vitesse », dans M. FLONNEAU, V. GUIGUENO, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, op. cit., p. 97-102, p. 99.

géographiquement – même si la multiplication des routes est loin d’être négligeable et que le bilan de la politique routière donne à voir une réelle densification du réseau – et est limité par les efforts économiques que l’État peut fournir, en particulier lorsqu’il est grevé par des guerres. À cela s’ajoutent également des limites techniques : malgré des innovations constantes au cours d’un long XVIII^e siècle, aussi bien au niveau des routes que des véhicules, les transports s’effectuent toujours à la force des chevaux, sur des voies certes plus nombreuses, mais dont l’état ne permet pas toujours d’y circuler très rapidement. Des améliorations au niveau des véhicules hippomobiles et de leur force motrice viennent en effet compléter à la marge ces efforts étatiques : même si toutes les innovations, qu’elles portent sur l’ensemble du véhicule ou sur des pièces en particulier, ne s’articulent pas autour de cet enjeu d’accélération, beaucoup favorisent ou permettent des transports plus célères. Ces innovations techniques témoignent également des caractéristiques importantes pour les passagers de ces voitures qui, au-delà de besoins spécifiques pour des situations précises, attachent une importance croissante au confort et au luxe, mais aussi à la sécurité.

Tout en créant les conditions favorables à une accélération des mobilités, ces efforts techniques ne suffisent donc qu’à remplir une partie des exigences du gouvernement et des acteurs économiques, puisque les axes privilégiés sont ceux qui les intéressent. Ils souhaitent pourtant aller encore plus vite, tandis que celles et ceux qui sont éloignés de Paris, qui sont sur des routes considérées comme importantes, continuent à espérer des améliorations quant aux conditions de circulation. L’administration postale, qui assure la plupart des transports collectifs de personnes, de dépêches et de petits paquets, a par conséquent la lourde tâche de trouver des solutions pour accélérer ses services sur tout le territoire, en complément des développements techniques qui marquent un long XVIII^e siècle et malgré les inégalités infrastructurelles.

L'État met ainsi en place, en matière de voies de communication au cours d'un long XVIII^e siècle, et comme l'a déjà montré Éric Szulman pour les voies navigables, une politique publique, c'est-à-dire des actions menées par une autorité publique – ici, le gouvernement et ses administrations, notamment les Ponts et Chaussées –, pour traiter d'une situation perçue comme posant un problème, et en l'occurrence pour permettre une circulation continue à l'intérieur du royaume, pour répondre à des besoins politiques, militaires et économique, qui exigent des circulations rapides²⁶⁹. Le bilan de la politique routière donne à voir une multiplication des routes et des chemins sur tout le territoire. Ces nouvelles constructions s'inscrivent progressivement dans une conception du réseau routier en tant que système technique, d'infrastructures, qui peut être amélioré et qui doit l'être pour répondre à un désir de vitesse qui émane de nombreux usagers de ces routes, dont les intérêts rejoignent ceux de l'État. Corollaire de cette pensée systémique, les routes sont aussi davantage surveillées : leur état est noté, de même que les nécessités d'entretien ou de travaux, et des mesures sont prises en conséquence. La multiplication des voies de circulation est aussi appréhendée dans une conception de hiérarchie du territoire : ce réseau favorise certains axes stratégiques, ceux menant aux frontières, aux grandes villes ou encore aux ports. Mais le canevas des routes ne doit pas masquer le fait que si le gouvernement a bien l'ambition de permettre l'accélération des circulations et des échanges, il est entravé par les moyens financiers à disposition alors qu'il souffre des troubles politiques que connaît la période. Outre ces freins contextuels à l'accélération, les innovations relatives à la construction des routes, à leur entretien et aux matériaux employés ne permettent que des gains limités. Ainsi, si l'amélioration des infrastructures routières, auxquelles s'ajoutent des développements au niveau des véhicules et de la traction, crée, en particulier dans la moitié nord du pays, les conditions nécessaires à une accélération des mobilités, elles ne sont toutefois pas suffisantes : ces travaux, ces innovations et ces aménagements ne permettent pas d'atteindre la vitesse tant souhaitée. L'interdépendance réciproque des différents acteurs du système technique permettant d'atteindre une accélération des transports freine aussi en partie le progrès de la vitesse. Au sein du réseau routier, des routes moins entretenues, des voies encombrées, des innovations techniques encore inégalement intégrées n'aboutissent pas encore, à la fin du XVIII^e siècle, à une élaboration achevée du système. Il faut donc se garder d'une forme de déterminisme technique, qui verrait dans ces innovations et ces réseaux routiers l'unique cadre

²⁶⁹ SZULMAN Éric, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique*, Rennes, PUR, 2014. Sur la définition des politiques et des actions publiques, voir : LASCOUMES Pierre, LE GALÈS Patrick, *Sociologie de l'action publique*, Paris, Armand Colin, 2018, p. 7.

conceptuel pour comprendre l'accélération : les limites techniques, mais aussi économiques et sociales sont à prendre en compte.

La réticularisation des transports est donc pensée au cours d'un long XVIII^e siècle, mais appliquée de manière variable. Un acteur en particulier s'insère alors dans ce jeu à plusieurs vitesses et travaille à une rationalisation du système. En effet, face à ces limites, en complément et en relais de ces mesures, l'administration postale, qui est une composante étatique de plus en plus institutionnalisée au cours du XVIII^e siècle, consciente depuis longtemps de ce désir de vitesse, imagine des solutions pour accélérer les transports qu'elle propose. Elles s'articulent essentiellement autour de la mise en place d'un système organisationnel qui, profitant de l'aménagement du réseau routier et de la meilleure connaissance du territoire acquise par l'État, mais aussi des développements horlogers et de la diffusion du temps mesuré mécaniquement, se traduit notamment par l'instauration d'une coordination temporelle de ses acteurs et des usagers et des usagères.

PARTIE 2 : LA COORDINATION TEMPORELLE AU SERVICE DE L'ACCÉLÉRATION

Une actrice en particulier se spécialise dans la constitution des mobilités en ce long XVIII^e siècle : l'administration postale. Elle se décline en trois institutions qui dominent les transports publics à cette période : la poste aux chevaux, la poste aux lettres et les messageries. Ces dernières, dans leur première forme, sont les plus anciennes : elles apparaissent dès le XIII^e siècle, à l'initiative de l'Université de Paris afin que les étudiants puissent rester en contact avec leur famille¹. Leurs prérogatives s'étendent progressivement au transport des lettres des particuliers. Les messageries universitaires servent de modèle aux messageries royales, créées en 1576, auxquelles s'ajoutent des messagers communaux². Elles entrent en concurrence avec la poste aux chevaux, créée dans sa forme la plus primitive par Louis XI au XV^e siècle, qui fonctionne grâce à un système de relais où se trouvent des chevaux ; le fait de régulièrement changer de monture permet de surmonter la fatigue naturelle des équidés³. Elle est d'abord un service réservé à la correspondance du souverain, mais elle s'ouvre au public, au XVII^e siècle, sous la forme d'une poste royale. À cette période, les particuliers peuvent donc envoyer des lettres par le biais des courriers, qui transportent les lettres du roi et celles du public, les messagers royaux, ceux de l'université et ceux des villes. Cette prolifération de services dessert le pouvoir, conscient de la perte de ses profits potentiels⁴. Sous Louis XIV sont alors entreprises une unification des services et la constitution d'un monopole postal, permettant à l'État d'avoir la mainmise sur le transport des lettres dans un but politique et financier, contexte dans lequel est nommé pour la première fois en 1668 un surintendant général des courriers, postes et chevaux de louage. Cette charge incombe tout d'abord à François Michel Le Tellier, marquis de Louvois, qui n'est alors qu'au début de sa carrière politique mais qui deviendra principal ministre d'État de Louis XIV⁵. Plusieurs années de développement de ce

¹ MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messager : une histoire du transport public en France au temps du cheval, 1700-1850*, Paris, Belin, 2006, p. 21.

² LANGLOIS-THIEL Olivia, *Contribution à l'histoire du service public postal : De la Révolution au tournant libéral du Second Empire*, Bruxelles, Peter Lang, 2014, p. 39-41.

³ Sur la création de la poste royale par Louis XI, voir : VAILLÉ Eugène, *Histoire générale des Postes françaises*, Tome 2 : *De Louis XI à la création de la Surintendance générale des Postes (1477-1630)*, Paris, Presses Universitaires de France, 1949, p. 5-37.

⁴ O. LANGLOIS-THIEL, *Contribution à l'histoire du service public postal*, *op. cit.*, p. 42.

⁵ Sur l'appréhension de cette charge par Louvois et sur les changements apportés à cette période, voir : VAILLÉ Eugène, *Histoire générale des Postes françaises*, Tome 4 : *Louvois, Surintendant général des Postes (1668-1691)*, Paris, Presses Universitaires de France, 1951.

monopole, qui rencontre d'importantes résistances et qui est mis à mal par de nombreuses fraudes, dessinent les lignes de ces trois grandes institutions pour le XVIII^e siècle.

Les messageries sont affermées, c'est-à-dire que des fermiers en assurent le fonctionnement contre une somme versée à l'État et tout en conservant le surplus des recettes. Elles transportent, jusqu'en 1719, les correspondances des particuliers, mais seulement d'un point déterminé à un autre ; elles ne peuvent pas en distribuer en chemin. À partir de 1719, la poste aux chevaux obtient le monopole du transport des lettres et prend désormais en charge les correspondances des particuliers dans tout le royaume⁶. Après cette date, les messageries, qui passeront sous le régime de la libre exploitation après la Révolution (faisant entrer en concurrence les différents entrepreneurs, dont certains sont aussi des maîtres de poste), transportent les voyageurs et les voyageuses, les sacs de procédures et des marchandises de moins de 50 livres. Elles peuvent seulement aller au pas ou au trot, ne circulent que la journée et ne peuvent pas relayer : elles sont donc beaucoup moins rapides que la poste aux chevaux, qui, pendant longtemps, détient seule le droit de galoper. Elle peut transporter, à titre privé, des personnes en poste, c'est-à-dire de relais en relais, en changeant de chevaux et sous la conduite d'un postillon, et à titre public, les correspondances du gouvernement et celles de la poste aux lettres⁷. Le fonctionnement de la poste aux chevaux reste inchangé tout au long de la période étudiée : elle est gérée par des maîtres de poste, titulaires d'un relais et ayant obtenu un brevet⁸. C'est sous leur autorité que travaillent les postillons, qui mènent les chevaux et les voitures au relais suivant, avant de revenir à leur point de départ avec les montures, elles aussi rattachées à un relais.

La poste aux chevaux s'impose en tant qu'infrastructure de transport, tandis que la poste aux lettres est chargée de la distribution et de l'acheminement des lettres⁹. Concrètement, la poste aux chevaux est constituée de relais, auxquels appartiennent les montures, et fonctionne grâce aux maîtres de poste et aux postillons. Ces derniers sont régulièrement sollicités par la poste aux lettres (qui peut également faire appel, plutôt qu'à la poste aux chevaux, à des entrepreneurs de dépêches privés, avec qui elle passe parfois des contrats pour effectuer ces acheminements) pour qu'ils accompagnent ses courriers. Ce sont eux qui transportent les dépêches, c'est-à-dire les paquets contenant les lettres et les objets qui leur sont confiés. En pratique, le courrier, qui accompagne les dépêches tout au long du trajet, est conduit d'un relais à l'autre par un postillon. À chaque arrêt, il

⁶ P. MARCHAND, *Le maître de poste et le messenger*, *op. cit.*, p. 43.

⁷ *Ibid.*

⁸ Face à la complexité du système et aux nombreux acteurs qui interviennent, sur lesquels nous reviendrons encore, nous renvoyons au précieux glossaire établi par Patrick Marchand : *Ibid.*, p. 349-351.

⁹ O. LANGLOIS-THIEL, *Contribution à l'histoire du service public postal*, *op. cit.*, p. 23.

change de postillon et de chevaux. Bientôt, un système similaire sera mis en place pour faire atteler les diligences des entrepreneurs de messagerie.

Les diligences font en effet partie des voitures des messageries. Elles apparaissent au XVII^e siècle : elles sont alors un service accéléré de transport de personnes – leur nom désignera par la suite aussi un véhicule – géré par des entrepreneurs¹⁰. Assez rares jusque dans les années 1770, elles se multiplient après la réforme de Turgot en 1775. Celui-ci, alors contrôleur général des Finances, mais aussi surintendant général des postes, instaure en effet une réforme visant, d'une part, à augmenter les revenus que l'État retirait des services postaux et, d'autre part, à améliorer le service : les messageries ne sont plus affermées mais sont réunies au domaine. Il s'agit d'instaurer « une nouvelle forme d'administration plus avantageuse aux Voyageurs & au Commerce » grâce à l'établissement d'« une ou plusieurs Diligences, lesquelles partiront chargées ou non chargées, & seront conduites par des chevaux de poste en nombre suffisant », et qui ont le droit d'aller au galop¹¹. Les entrepreneurs et les maîtres de poste travaillent alors ensemble pour faire circuler les diligences – qui se multiplient sur tout le territoire – puisqu'elles sont désormais attelées à des chevaux de poste. Sur les routes non montées en poste, la régie assure le service en passant des baux avec des sous-fermiers. Néanmoins, dès 1776, les messageries sont de nouveau mises en ferme, tandis que les maîtres de poste ont le choix de continuer le service des diligences ou de le refuser. Dans ce dernier cas, les entrepreneurs de messageries passent des contrats avec des entrepreneurs chargés de conduire les diligences. Les voyageurs et les voyageuses, outre les services postaux ou ceux des entrepreneurs de voiture publique, peuvent aussi s'adresser à un loueur de chevaux – service soumis à la liberté d'entreprise après 1691 –, ce qui les condamne cependant à aller au trot ou au pas.

Si ces trois grandes institutions sont indépendantes les unes des autres, elles sont donc très liées et œuvrent ensemble au transport des personnes et des dépêches, tantôt dans un esprit de concurrence, tantôt dans une bonne entente. Elles n'ont pas toutes le même fonctionnement, mais elles font pourtant partie d'un même réseau de distribution et, ensemble, elles desservent une grande partie du pays (Annexes 8, 37 et 39). L'administration postale, un organe étatique de plus en plus institutionnalisé, mais dont la tutelle varie au fil de la période, intègre très tôt l'enjeu de la vitesse, recherchée en premier lieu par l'État lui-même, mais aussi par les acteurs économiques et par les particuliers, tous clients et usagers de ses services.

¹⁰ Sur les diligences, voir : P. MARCHAND, *Le maître de poste et le messenger*, op. cit., p. 29-36.

¹¹ AN, AD/IX/459, « Ordonnance du Roi, Concernant les Messageries », 12 août 1775.

Cet enjeu de célérité préoccupe toutes les postes européennes, montrant qu'il s'agit d'un désir qui ne se cantonne pas aux frontières françaises. Le premier contrat postal qui mentionne une vitesse minimale – afin de garantir un service rapide – pour l'acheminement des lettres est celui établi par Franz I von Taxis, maître général des postes des Habsbourg et ministre des postes pour l'Espagne, qui organise, dans le cadre de ses fonctions, le premier service postal européen¹². Si les premières traces de cette pratique sont anciennes, elle se poursuit dans les siècles qui suivent : les vitesses attendues sont de plus en plus importantes et les délais accordés pour arriver à destination de plus en plus courts, même s'il ne s'agit pas d'une évolution linéaire. Entre Lyon et Marseille par exemple, l'entrepreneur – rémunéré par l'administration postale pour effectuer ce service à condition qu'il se plie à des contraintes temporelles – doit effectuer le trajet en 52 heures en 1735, en 49 heures en 1740, en 54 heures en 1749 et en 56 heures de 1756 à 1770¹³. La variation des itinéraires et des arrêts imposés, alors que, nous le verrons, les parcours sont régulièrement réorganisés par l'administration postale afin d'améliorer la desserte et d'accélérer les services, peut expliquer ces différences. Les vitesses d'acheminement, tout comme les itinéraires, sont établies par l'administration postale en fonction de plusieurs paramètres, comme la saison, l'état des routes ou encore les nécessités du service public¹⁴.

Plusieurs sources de l'administration postale montrent qu'elle privilégie, au cours d'un long XVIII^e siècle, la vitesse à l'économie, soulignant l'importance qu'elle revêt. En 1752 par exemple, elle choisit de faire remplacer un piéton par un courrier à cheval sur la route de Besançon à Pontarlier :

La proposition faite par le S^r Mouïllesaux controlleur provincial des postes de monter une route de postes de Bezançon a Pontarlier aiant été approuvée par Mgr Le Sur Intendant, et les maîtres de postes de cette nouvelle route etant en état de commencer leur service au premier du mois prochain ; La Compagnie a delibéré et arrêté qu'a compter de ce jour, le transport des dépêches de Bezançon a Pontarlier qui se fait par un piéton se fera par un courrier a cheval sans guide et de poste en poste aux gages de deux cent livre par an cy 200 lt¹⁵.

À cette somme s'ajoutent 360 livres pour payer les gages des maîtres de poste qui fourniront les chevaux le long de cette route. Le piéton qui faisait le service jusqu'alors étant payé 400 livres par an, ce changement engendre une dépense supplémentaire de 160 livres que l'administration conçoit

¹² BEHRINGER Wolfgang, *Thurn und Taxis: die Geschichte ihrer Post und ihrer Unternehmen*, Munich, Piper Verlag, 1990 ; BEHRINGER Wolfgang, « Communications Revolutions: A Historiographical Concept », *German History*, 24-3, 2006, p. 333-374, p. 342.

¹³ MARCHAND Patrick, *Les maîtres de poste et le transport public en France, 1700-1850*, thèse de doctorat, Université Paris I, 2004, p. 175.

¹⁴ *Ibid.*, p. 174.

¹⁵ AN, F/90/20001, f°128-129 : Délibération du 7 mars 1752.

sans difficulté¹⁶. Les frais supplémentaires sont donc importants, mais l'accélération aussi : un cavalier se déplace bien sûr plus vite qu'une personne effectuant la distribution à pied.

Ce choix de privilégier la vitesse en toutes circonstances, pour répondre aux attentes des usagers et des usagères, court sur toute la période, et semble même se renforcer au moment de la Révolution française, où les impératifs en matière de circulation de l'information, des ordres et des lois sont particulièrement forts. Les administrateurs du Directoire des postes rappellent ainsi ce principe le 26 avril 1792, dans une lettre adressée au directeur des postes à Aix :

Le Directoire des postes, citoyen, adoptera toujours avec plaisir les moyens d'économie qu'on lui présentera ; mais la proposition que vous lui avés faite dans ce sens pour supprimer le service de Toulon à Brignoles, et celui de Brignoles à Barjols ne peut être adoptée dans les circonstances présentes, ou le bien et le salut de la chose publique exigent l'accélération et la multiplicité des correspondances. Les Municipalités de Brignoles et de Barjols ne verroient d'ailleurs point sans réclamation la suppression des services, et c'est un motif de plus de nous engager à les conserver¹⁷.

Les circonstances auxquelles les administrateurs font référence sont sans aucun doute les troubles violents, essentiellement d'origine politique, qui agitent le sud-est de la France dès le printemps 1789 et jusqu'à la fin de la décennie révolutionnaire¹⁸. Dans ces circonstances, il est donc essentiel de garantir une prompte circulation des informations, aussi bien entre les communes qu'avec le gouvernement central. La vitesse prime donc sur l'économie, au nom du bien public, et en particulier dans le cas de circonstances exceptionnelles, ce qui s'inscrit, nous le verrons, dans la logique naissante des acheminements postaux compris comme un service public.

Pour accélérer les mobilités, outre des modifications d'itinéraire et des contrats imposant des vitesses précises ou du moins des durées maximales pour effectuer les trajets, l'administration postale met aussi en place de nouveaux services ou types de véhicules, plus rapides, comme les diligences. Celles-ci doivent parcourir, selon l'« Arrêt du conseil d'État du roi, servant de règlement sur les Diligences et Messageries du Royaume du 23 janvier 1777 », deux lieues par heure¹⁹. Cette vitesse attendue est réitérée le 19 janvier 1791, dans une « Loi relative aux messageries et voitures publiques », dans laquelle il est en outre précisé qu'elles doivent faire « vingt-cinq à trente lieues par

¹⁶ P. MARCHAND, *Les maîtres de poste et le transport public*, op. cit., p. 178.

¹⁷ Musée de La Poste, 450/2.

¹⁸ À ce sujet, voir : CLAY Stephen, « Les réactions du Midi : conflits, continuités et violences », *Annales historiques de la Révolution française*, 345, 2006, p. 55-91.

¹⁹ AN, AD/IX/459, « Arrêt du Conseil d'État du Roi, Servant de règlement sur les Diligences & Messageries du Royaume », 23 janvier 1777, article II.

jour »²⁰. Le service des malles-poste est également créé en 1793 avec ce même but de vitesse. Il répond à un triple objectif : la célérité, la fiabilité et le prestige de l'administration²¹. Les malles-poste servent avant tout à l'envoi des dépêches, mais peuvent aussi transporter quelques personnes²². Elles sont censées être plus rapides que les diligences puisqu'elles transportent moins de passagers et qu'elles sont par conséquent plus légères²³. Pourtant, en 1818, un règlement nous apprend que les malles doivent aller à la même vitesse que les diligences : « la poste doit être parcourue dans une heure, y compris le temps de relayer »²⁴, sachant que, d'après la définition donnée par Antoine Furetière dans son *Dictionnaire universel*, « une poste doit estre ordinairement de deux petites lieuës, ou d'une bonne & grande lieuë & demie »²⁵. On comprend donc que le temps postal ne correspond pas à la vitesse réelle du déplacement, car il inclut les arrêts nécessaires pour prendre et déposer les dépêches ou les personnes. Dans les faits, malgré cette vitesse minimum imposée par les règlements, les malles-poste effectuent souvent un même trajet plus rapidement que les diligences²⁶.

Un service « express » pour les correspondances urgentes existe également sous la forme des estafettes, qui est un « mode de transport d'une dépêche par des postillons à cheval qui se la transmettent de relais en relais jusqu'au point de destination » : les lettres arrivent ainsi beaucoup plus vite que lorsqu'elles sont transportées parmi d'autres dans une voiture partant à heure fixe²⁷. Le règlement de 1818 rappelle que « Ce service sera fait avec la plus grande exactitude et la plus grande célérité, et de préférence à tout autre » et définit que « La course d'une poste devra se faire dans une demi-heure », soit deux fois plus rapidement que les malles poste et les diligences²⁸. Malgré les améliorations apportées à ces deux derniers types de véhicules afin d'accélérer les déplacements, la vitesse d'une voiture ne peut atteindre celle d'un cavalier seul.

En plus de ces mesures visant à la célérité des acheminements, l'administration postale favorise celle-ci en essayant de limiter les pertes de temps. En effet, par des efforts organisationnels, elle

²⁰ AN, AD/IX/561, « Loi relative aux messageries et voitures publiques, tant par eau que par terre », 19 janvier 1791, article IV.

²¹ MARCHAND Patrick, « Les malles-poste : entrepreneurs, entreprises et modèles », dans ROCHE Daniel (dir.), *Voitures, chevaux et attelages du XVI^e au XIX^e siècle*, Paris, Association pour l'académie d'art équestre de Versailles, 2000, p. 63-73, p. 68.

²² P. MARCHAND, *Le maître de poste*, op. cit., p. 135.

²³ Sur les malles-poste, voir : *Ibid.*, p. 127-136.

²⁴ AN, 19860703/10 : « Service des malles », dans *Extraits des Lois et réglemens concernant le service des postes aux chevaux*, Paris, J. Gratiot, 1818, p. 8.

²⁵ FURETIÈRE Antoine, *Dictionnaire universel, contenant généralement tous les mots françois tant vieux que modernes (...)*, Tome II, La Haye, A. et R. Leers, 1690, « Lieue ».

²⁶ P. MARCHAND, *Les maîtres de poste et le transport public*, op. cit., p. 478. Voir aussi : Chapitre 5.

²⁷ *Ibid.*, p. 935.

²⁸ AN, 19860703/10 : « Service des estafettes », articles 12 et 13, dans *Extraits des Lois et réglemens concernant le service des postes aux chevaux*, Paris, J. Gratiot, 1818, p. 6.

tente de faire en sorte qu'à chacun des nombreux arrêts qui marquent un itinéraire de desserte, qu'à chacune des multiples étapes et correspondances qui entourent le transport d'une lettre ou d'une personne, le moins de temps soit perdu. Elle met pour cela en place une coordination temporelle qui s'appuie sur des échéances préalablement définies et qui régit tous ses services et toutes les personnes impliquées. Chacune des trois institutions postales ayant des principes qui lui sont propres, les horaires sont très variés et divergent selon les services ; ils sont également différents s'ils sont destinés au public ou s'ils sont seulement diffusés en interne. Malgré des dissemblances, ils présentent des traits communs qui nous permettent de les étudier ensemble afin de mettre au jour certaines logiques inhérentes à leur multiplication, comme la normalisation de leur présentation. Il est alors possible d'analyser leur rôle dans cette organisation temporelle croissante des mobilités à des fins d'accélération.

L'étude des horaires invite également à s'interroger sur la manière dont ils sont en pratique utilisés par les personnes concernées, qui ne peuvent s'en servir sans avoir l'heure, et plus encore, la même heure que les autres acteurs. Leur fonctionnement ne peut en effet être assuré que s'il existe un temps partagé, commun. Or, au XVIII^e siècle, alors que ces échéances temporelles réglant les mobilités se multiplient, des outils mécaniques de mesure du temps sont largement disponibles tant dans l'espace public que dans l'espace privé, grâce à plusieurs développements horlogers, rendant ainsi possible l'utilisation de ce temps mécanique. Mais un problème demeure : l'heure n'est pas pour autant la même sur tout le territoire, puisque les garde-temps sont réglés sur le temps solaire. Ces différences engendrent des complications dans l'usage de ces horaires qu'il convient de questionner.

Malgré ces difficultés, tous les efforts de l'administration postale, qui se superposent et complètent la politique publique mise en place pour permettre les développements routiers, rendent possible, nous le verrons, une réelle accélération des transports, que l'on peut notamment constater grâce aux horaires. Mais tout comme le réseau d'infrastructures, ce gain de vitesse n'est pas homogène dans tout le pays et d'importantes disparités existent entre les territoires, créant un monde à plusieurs vitesses.

CHAPITRE III : L'ORGANISATION DES SERVICES POSTAUX : LE MOTEUR DE L'ACCÉLÉRATION DES TRANSPORTS

Pour répondre à la recherche de vitesse dans le cadre des mobilités, l'administration postale essaye d'accélérer ses services grâce à de nouveaux outils et notamment par le biais d'une meilleure organisation. Celle-ci doit non seulement permettre de faire face au développement important de ses services à un moment où les mobilités augmentent fortement, mais aussi d'éviter toute perte de temps aux différentes étapes du transport de dépêches ou de personnes, comme lors du relayage ou des correspondances. Au XVIII^e siècle, le concept d'organisation n'est pas théorisé en tant que tel. Le terme n'existe d'ailleurs pas dans le *Dictionnaire universel* de Furetière de 1690, tandis que dans le *Dictionnaire de l'Académie française* de 1798, il est compris comme « la manière dont un corps est organisé. L'organisation du corps humain. L'organisation des plantes », n'englobant donc l'idée de structurer une institution¹. Il faut en effet attendre 1878 pour que le *Dictionnaire de l'Académie française* définisse, au sens figuré, le verbe « organiser » comme le fait de « donner à un établissement quelconque une forme fixe et déterminée, en régler le mouvement intérieur »². Nous l'avons toutefois vu avec la notion de réseau étudiée, entre autres, par Nicolas Verdier : l'absence d'un mot à une période donnée n'empêche pas l'existence du concept qui, en l'occurrence, et c'est ce que nous souhaitons montrer, est au cœur des pratiques de l'administration postale dans un long XVIII^e siècle.

L'étude de l'organisation s'est longtemps cantonnée au monde du travail, de l'entreprise et du bureau, notamment dans le cadre des travaux de la sociologie des organisations qui est la première discipline à s'y être intéressée. Elle a particulièrement interrogé les relations sociales au sein des organisations, les relations de pouvoir ou encore la circulation des informations dans ces groupes³.

¹ FURETIÈRE Antoine, *Dictionnaire universel, contenant généralement tous les mots françois tant vieux que modernes (...)*, Tome Premier, La Haye, A. et R. Leers, 1690 ; *Dictionnaire de l'Académie française*, cinquième édition, tome second, Paris, Chez J. J. Smits et Cie, 1798, p. 200.

² *Dictionnaire de l'Académie française*, septième édition, second tome, Paris, Librairie Firmin-Didot et Cie, 1878, p. 316.

³ Parmi les nombreux travaux de sociologie des organisations et pour ne citer que certains de ces travaux majeurs, voir : BERNOUX Philippe, *La sociologie des organisations : initiation théorique suivie de douze cas pratiques*, Paris, Seuil, 1985 ; SAINSAULIEU Renaud, *Sociologie de l'organisation et de l'entreprise*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1991 [1987] ; AMBLARD Henri, BERNOUX Philippe, HERREROS Gilles, LIVIAN Yves-Frédéric, *Les nouvelles approches sociologiques des organisations*, Paris, Seuil, 1996 ; REYNAUD Jean-Daniel, *Les règles du jeu : l'action collective et la régulation sociale*, Paris, Armand Colin, 1997 ; CROZIER Michel, *À quoi sert la sociologie des organisations ?*, Tome 1 : *Théorie, culture et société*, Paris, S. Arslan, 2000.

L'organisation est alors conçue, et nous nous appuyons sur cette définition, comme la coordination d'activités dans le but de régir l'action collective en fonction d'un objectif précis⁴.

Les historiens et les historiennes ont, quant à eux, essentiellement utilisé ce concept pour le XIX^e siècle, en particulier pour étudier les usines et le travail ouvrier, la révolution industrielle et la naissance du capitalisme⁵. Des travaux récents ont toutefois montré qu'il s'applique aussi au siècle précédent⁶. La division du travail, telle qu'elle est décrite par Adam Smith en 1776 dans le cadre des manufactures dans le but d'accroître la puissance productive, est par exemple l'une des formes d'organisation du travail existante au XVIII^e siècle, sur laquelle, nous allons y revenir, s'appuie déjà depuis longtemps l'administration postale dans cette perspective d'accélération grâce à la mise en place de relais⁷.

Des formes d'organisation existent aussi en dehors du monde du travail au XVIII^e siècle, comme cela a été montré dans le cadre d'études sur les activités liées à l'État, dans lesquelles s'inscrivent les services postaux. La socio-histoire de l'action publique a ainsi montré que le processus même d'étatisation est lié à la mise en administration de la société, à l'organisation de ses actions et de ses politiques publiques – imposant une coopération des divers acteurs impliqués – dans différents domaines, allant de l'éducation à la santé et, bien sûr, aux transports⁸. Si le concept a encore été peu appliqué pour étudier le XVIII^e siècle, la mise en place de l'État moderne même ne peut pourtant se faire sans une organisation de ses institutions, de ses administrations et de ses agents, de ses services publics – qui incluent les services postaux⁹. Ces actions d'organisation étatiques ne sont

⁴ BAGLA Lusin, « Introduction », dans BAGLA Lusin (éd.), *Sociologie des organisations*, Paris, La Découverte, 2003, p. 3-6. Sur la notion de coordination comme colonne vertébrale de l'organisation, voir les différentes contributions dans : DURAN Patrice, LAZEGA Emmanuel (éd.), *Les Figures de la coordination*, *L'Année sociologique*, 65-2, 2015, ainsi que les travaux de Laurent Thévenot, dont : THÉVENOT Laurent, « Les entreprises entre plusieurs formes de coordination », dans REYNAUD Jean-Daniel, EYRAUD François, PARADEISE Catherine, SAGLIO Jean (éd.), *Les systèmes de relations professionnelles. Examen critique d'une théorie*, Paris, CNRS, 1990, p. 347-370.

⁵ Pour un rapide panorama historiographique, voir : LEMERCIER Claire, « Naissance de l'entreprise et formes antérieures d'organisation », dans SEGRESTIN Blanche, ROGER Baudoin, VERNAC Stéphane (dir.), *L'entreprise. Point aveugle du savoir*, Auxerre, Éditions Sciences Humaines, 2014, p. 153-163 ; LEMERCIER Claire, « Le rapport de travail en France au XIX^e siècle : un rapport marchand ? », *L'homme et la société*, 212, 2020, p. 71-93.

⁶ Voir par exemple Philippe Lefebvre : LEFEBVRE Philippe, *L'invention de la grande entreprise. Travail, hiérarchie, marché. France, fin XVIII^e-début XX^e siècle*, Paris, PUF, 2003.

⁷ SMITH Adam, *Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations*, Paris, Guillaumin et Cie, 1859 [1776]. Sur la fonction de la division du travail, voir aussi : DURKHEIM Émile, *De la division du travail social*, Paris, PUF, 1967 [1893], p. 11-17.

⁸ Pour un exemple de travaux de socio-histoire de l'action publique, de ses applications et de ses résultats, mais aussi de ses réflexions sur ses pratiques, voir les contributions de sociologues, de politistes et d'historiens et d'historiennes réunies dans : LABORIER Pascale, TROM Danny (dir.), *Historicités de l'action publique*, Paris, PUF, 2003.

⁹ Sur les services postaux en tant que services publics, cf. Chapitre 6. Sur l'organisation des services collectifs, des services publics, voir notamment : MARGAIRAZ Dominique, « L'invention du « service public » : entre « changement matériel » et « contrainte de nommer » », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 52-3, 2005, p. 10-32. Sur l'organisation de l'État moderne au sens large, voir notamment : BÉLY Lucien, *La France au XVII^e siècle. Pouissance de l'État, contrôle de la société*, Paris, PUF, 2009, p. 577-607 et BARBICHE Bernard, *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne*, Paris, PUF, 2012.

pas forcément explicitées en tant que telles, mais il est possible de les observer dans certaines de leurs applications concrètes : les actions publiques, tout comme l'organisation au sens large, sont ainsi visibles grâce à l'étude des pratiques¹⁰. Le fonctionnement d'un service comme celui des Menus Plaisirs du Roi par exemple, dont l'étude par Pauline Lemaigre-Gaffier donne à voir ce qu'administrer veut dire au XVIII^e siècle, se structure et s'organise au cours de la période pour remplir efficacement ses différentes missions, parmi lesquelles se trouvent l'organisation de tous les déplacements du roi et de sa cour, qui sont anticipés, coordonnés, planifiés¹¹. Les projets techniques, tels qu'ils sont définis par Frédéric Graber, collectifs par nature, sont aussi une forme de mobilisation de moyens collectifs de façon rationnelle dans un but précis, et donc d'organisation¹². En effet, ils réunissent des individus et des groupes variés, qui n'ont pas les mêmes compétences, les mêmes cultures, mais qui ont besoin de s'entendre pour participer à cette action collective, ce qui est rendu possible par un certain nombre de procédures, de règlements ; ils doivent s'organiser pour mener à bien les projets. Enfin, un dernier exemple de domaine où l'organisation est indispensable à l'époque moderne est l'armée, tant terrestre que navale, comme en témoigne la logistique naissante à cette période¹³. Il s'agit en effet de planifier, de structurer, de fluidifier les déplacements des soldats, mais également l'approvisionnement aussi bien en denrées alimentaires qu'en armes et en munitions, afin d'accélérer le mouvement des troupes et de les ravitailler pour s'assurer de leur victoire. L'organisation, un objet construit, le résultat d'actions réglementées, s'observe donc déjà à travers plusieurs exemples concrets au XVIII^e siècle ; elle consiste à planifier, à structurer, à coordonner des personnes, des activités collectives, des services, afin d'atteindre un but précis.

Ici, le concept d'organisation est utilisé pour étudier la mise en place d'un système de transport dont l'objectif est l'accélération des acheminements et des déplacements. Il est compris comme l'ensemble des décisions prises par l'administration postale pour former un système de transport

¹⁰ Ce qu'a particulièrement montré la sociologie des organisations : LABORIER Pascale, LASCOUMES Pierre, « L'action publique comprise comme gouvernementalisation de l'État », dans LABORIER Pascale, AUDREN Frédéric, NAPOLI Paolo, VOGEL Jakob (dir.), *Les sciences camérales. Activités pratiques et histoire des dispositifs publics*, Paris, PUF, 2011, p. 81-101, p. 91.

¹¹ LEMAIGRE-GAFFIER Pauline, *Administrer les menus plaisirs du roi : la cour, l'État et les spectacles dans la France des Lumières*, Ceyzérieu, Champ Vallon, 2016. Plus spécifiquement sur l'organisation des déplacements royaux, voir : LEMAIGRE-GAFFIER Pauline, « Mobilités et « voyages » du roi de France à l'époque de la monarchie administrative (XVII^e-XVIII^e siècle) », dans DESTEPHEN Sylvain, BARBIER Josiane, CHAUSSON François (dir.), *Le gouvernement en déplacement : pouvoir et mobilité de l'Antiquité à nos jours*, Rennes, PUR, 2019, p. 469-491.

¹² GRABER Frédéric, *Paris a besoin d'eau : projet, dispute et délibération technique dans la France napoléonienne*, Paris, CNRS Éditions, 2009. Pour une réflexion sur les projets, voir aussi : GRABER Frédéric, GIRAudeau Martin (dir.), *Les Projets. Une histoire politique (XVI^e-XXI^e siècles)*, Paris, Presses des Mines, 2018.

¹³ Sur le système d'étapes de l'armée de terre : cf. Chapitre 1. Sur la logistique dans le cadre de la marine, voir : COLIN Jacques, « Les prémices de la logistique. L'organisation des marines de guerre en France du XVII^e au XVIII^e siècle », dans FABBE-COSTES Nathalie, PACHÉ Gilles (dir.), *La logistique. Une approche innovante des organisations*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2013, p. 219-230.

cohérent, efficient et célèbre à l'échelle de tout le territoire afin de répondre aux attentes et aux exigences des utilisateurs et des utilisatrices. Ces efforts d'organisation, qui vont être interrogés dans ce chapitre, visent également à répondre à l'accroissement des lettres et paquets envoyés au cours de la période étudiée. Ils se fondent, entre autres, sur les principes de la division du travail qui sont appliqués à plusieurs niveaux, aussi bien au sein des bureaux qu'à l'échelle de tout le réseau. En effet, dès l'Antiquité, et partout dans le monde, l'utilisation de relais qui séparent les trajets en plusieurs étapes et qui permettent de changer de monture à chaque arrêt, sont le fondement des services postaux¹⁴. Les relais jouent un rôle crucial dans la recherche de vitesse. Le relayage – autorisé seulement pour la poste aux chevaux dans un premier temps, dès sa création au XV^e siècle, ensuite rejointe par les diligences – aide en effet à dépasser la fatigue naturelle des montures, puisque le courrier change de cheval à chaque relais¹⁵. Le nombre de relais – qui sont installés tous les 13 à 18 kilomètres sur une route, puisqu'à la différence des bureaux de poste, ils ne sont pas implantés dans les lieux les plus fréquentés, mais à intervalle régulier pour répondre au rythme des chevaux – passe de 623 en 1632 à 1426 en 1789 et 2057 en 1850¹⁶. Cette augmentation a certes une explication mathématique – plus les routes sont longues, plus il y a de relais –, mais elle traduit également une hausse du trafic¹⁷. Le gain de temps permis par cette méthode est considérable : Guy Arbellot estime par exemple qu'en 1780, le trajet de Paris à Reims se fait à une vitesse de 8 km/h en diligence, arrêts compris, alors qu'à la même époque, un particulier qui ne voyage pas en poste et qui ne peut donc changer de monture circule à une vitesse moyenne de 2 à 4 km/h¹⁸. Il faut néanmoins préciser que la diligence a le droit de galoper, ce qui n'est pas le cas des particuliers, particularité qui contribue largement à cette différence d'allure.

¹⁴ GAZAGNADOU Didier, *La Poste à relais : la diffusion d'une technique de pouvoir à travers l'Eurasie. Chine, Islam, Europe*, Paris, Éd. Kiné, 1994 ; BEHRINGER Wolfgang, « Communications Revolutions: A Historiographical Concept », *German History*, 24-3, 2006, p. 333-374, p. 342.

¹⁵ DOHRN-VAN ROSSUM Gerhard, *L'histoire de l'heure. L'horlogerie et l'organisation moderne du temps*, Paris, Éditions de la Maison de l'homme, 1997, p. 338 ; MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messager. Les transports publics en France au temps des chevaux*, Paris, Belin, 2006, p. 43, p. 122 ; LANGLOIS-THIEL Olivia, *Contribution à l'histoire du service public postal : De la Révolution au tournant libéral du Second Empire*, Bruxelles, Peter Lang, 2014, p. 23.

¹⁶ ARBELLOT Guy, *Autour des routes de poste. Les premières cartes routières de la France, XVII^e-XIX^e siècles*, Paris, Bibliothèque nationale / Musée de la Poste, 1992, p. 20 ; BRETAGNOLLE Anne, VERDIER Nicolas, « L'extension du réseau des routes de Poste en France, 1708-1833 », dans LE ROUX Muriel (dir.), *Postes d'Europe, XVIII^e-XXI^e siècle. Jalons d'une histoire comparée*, Paris, Comité pour l'histoire de La Poste, 2007, p. 155-193, p. 157. Sur la stabilité de certains relais et le transfert d'autres, voir : ARBELLOT Guy, « Le réseau des routes de poste », dans Congrès national des sociétés savantes, *Les transports de 1610 à nos jours*, Paris, Bibliothèque nationale, 1980, p. 97-115, p. 106-107.

¹⁷ BAVOUX Jean-Jacques, « Le relais : une composante trop méconnue des réseaux de transport », dans BLETON-RUGET Annie, COMMERÇON Nicole, VANIER Martin, *Réseaux en question : utopies, pratiques, perspectives*, Macon, Institut du Val de Saône-Mâconnais, 2009, p. 255-261, p. 258.

¹⁸ ARBELLOT Guy, « La grande mutation des routes de France au milieu du XVIII^e siècle », *Annales ESC*, 3, 1973, p. 765-791, p. 791 ; BRETAGNOLLE Anne, « Analyse morphodynamique du réseau des routes de poste en France (16^e-19^e siècles) », dans BLETON-RUGET Annie, COMMERÇON Nicole, VANIER Martin, *Réseaux en question : utopies, pratiques, perspectives*, Macon, Institut du Val de Saône-Mâconnais, 2009, p. 117-128, p. 117.

L'efficacité de cette division du travail est renforcée par une progressive coordination temporelle des différents acteurs liés au transport, tant les agents que les usagers et usagères, à toutes les étapes des mobilités. La coordination temporelle permet en effet de connecter les « chemins spatio-temporels » de différentes personnes et de coordonner leurs activités¹⁹ ; il s'agit donc d'organiser ces dernières. Elle se fait grâce à des référentiels temporels communs, communiqués par le biais d'horaires. Ceux-ci deviennent de véritables instruments pour organiser les transports en permettant la communication des informations aux différents acteurs. Nous étudierons également la manière dont la culture de la mesure du temps mécanique a permis un processus de coordination temporelle via des horaires, et par conséquent, le rôle qu'elle joue dans l'accélération des mobilités dans un long XVIII^e siècle.

En France, au cours de la période étudiée, le transport des correspondances, des passagers et des paquets de moins de 50 livres est divisé entre plusieurs services et chacun a ses propres règles. Les courriers et les voitures de la poste aux chevaux par exemple peuvent partir d'un relais à toute heure, tandis que la poste aux lettres, les messageries et les diligences doivent annoncer leurs départs à l'avance²⁰. Une partie importante des correspondances est transportée par des entrepreneurs de dépêches, à qui la ferme générale des postes confie cette tâche, en leur imposant souvent des délais d'acheminement, mais pas forcément d'heure de départ ou d'arrivée²¹. Il est de fait difficile d'évaluer les différences qui peuvent exister entre les horaires, tant dans leur établissement que dans la présentation de l'information, en fonction des services qu'ils réglementent, puisque les acteurs locaux et les entrepreneurs disposent d'une certaine liberté. De plus, certains de ces horaires sont à destination de celles et ceux qui voyagent, d'autres s'adressent aux personnes souhaitant envoyer des lettres ou de petits paquets, et d'autres encore ne sont destinés à être diffusés qu'en interne. Cette coexistence de divers services de transport et de plusieurs types d'horaires complique l'étude de ces échéances temporelles préalablement définies et l'identification de leurs concepteurs, qui sont presque toujours anonymes²². Cependant, l'objectif ici n'est pas de déterminer les différences entre les horaires selon les services fournis, mais bien de les étudier dans leur globalité afin de mettre en évidence des tendances qui se dégagent de l'ensemble des transports terrestres en France, tendances que l'on observe également en Grande-Bretagne et dans les cantons suisses, ce qui suggère qu'il s'agit de logiques partagées à l'échelle européenne. Pour ce faire, après avoir étudié les

¹⁹ GLENNIE Paul, THRIFT Nigel, *Shaping the Day. A History of Timekeeping in England and Wales, 1300-1800*, Oxford, Oxford University Press, 2009, p. 45.

²⁰ P. MARCHAND, *Le maître de poste et le messenger*, *op. cit.*, chapitre 1.

²¹ Une lettre de l'intendant de Soissons au surintendant général des postes en témoigne : l'entrepreneur ayant en charge le service de Gandelu à Laon doit parcourir les quatorze lieues qui séparent les deux villes en huit heures en été et en neuf heures en hiver : AN, F/90/20238, p. 7-8 : 23 juin 1738.

²² DOBRASZCZYK Paul, « City Reading: The Design and Use of Nineteenth-Century London Guidebooks », *Journal of Design History*, 25-2, 2012, p. 123-144, p. 122.

fonctions organisationnelles des horaires, ces derniers seront traités en tant qu'objets appréhendables à travers leur matérialité, à partir de laquelle il est possible d'analyser leur diversité, ainsi que leurs évolutions et le processus de normalisation mis en place au cours de la période. Ainsi perçus, les horaires incorporent des savoirs et des savoir-faire qui témoignent non seulement de leur conception, mais aussi de leurs usages²³. Leur multiplication permet de les considérer comme des indices de l'émergence d'une nouvelle culture de la mesure du temps. L'étude des horaires dans le cadre des mobilités montre alors que le domaine des transports a été un des secteurs majeurs œuvrant dans la mise en place de nouveaux standards de temps²⁴.

I. Les horaires : un outil de coordination temporelle

Les horaires organisant les transports ont peu fait l'objet de recherches et les quelques travaux qui les concernent se concentrent plutôt sur le XIX^e siècle et sur le chemin de fer²⁵. Pourtant, même s'ils sont moins précis et normés que ceux du siècle suivant, on constate, dès le XVIII^e siècle, leur diffusion croissante : ils régissent progressivement toutes les étapes des services postaux. Par commodité, nous utilisons la dénomination d'« horaire » bien que ce ne soit pas l'appellation employée en français au cours de la période étudiée. Le terme « horaire » ne devient en effet un nom dans le *Dictionnaire de l'Académie française* qu'en 1932²⁶. Dans un long XVIII^e siècle, ils sont plutôt désignés par une paraphrase décrivant les données communiquées, à l'image de l'« Ordre général contenant les jours & les heures du départ & les jours d'arrivée des Couriers de la Poste aux Lettres »²⁷.

Par « horaire », nous entendons un instrument qui indique une ou plusieurs échéances temporelles déterminées à l'avance et qui est partagé entre différents acteurs afin de coordonner leurs activités. Les horaires régissent par exemple les heures de début et de fin des tâches à effectuer au sein des bureaux postaux ou concernent le départ et l'arrivée des voitures ou des lettres. La coordination

²³ BERNASCONI Gianenrico, « Pour une archéologie des pratiques. Mesure du temps, corps et prestation (XVIII^e-XX^e siècle) », *Socio-anthropologie*, 40, 2019, p. 247-262, p. 251.

²⁴ MESSERLI Jakob, *Gleichmässig – pünktlich – schnell. Zeiteinteilung und Zeitgebrauch in der Schweiz im 19. Jahrhundert*, Zurich, Chronos, 1995, p. 230.

²⁵ Par exemple : ZERUBAVEL Eviatar, « Timetables and Scheduling: On the Social Organization of Time », *Sociological Inquiry*, 46-2, 2007, p. 87-94 ; ESBESTER Mike, « Designing Time: The Design and Use of Nineteenth-Century Transport Timetables », *Journal of Design History*, 22-2, 2009, p. 91-113 ; SYMES Colin, « Time and Motion: Chronometry and the Railway Timetables of New South Wales, 1855-1906 », *KronoScope*, 11-1, 2011, p. 145-165 ; STUDENY Christophe, « L'emprise de l'heure », *Romantisme*, 4-174, 2016, p. 10-19.

²⁶ Il était jusqu'alors seulement un adjectif. Voir : DEQUIDT Marie-Agnès, *Horlogers des Lumières. Temps et société à Paris au XVIII^e siècle*, Paris, CTHS, 2014, p. 100-101.

²⁷ *Almanach royal, année commune 1791, présenté à sa Majesté pour la première fois en 1699, par Laurent d'Houry, éditeur*, Paris, Veuve d'Houry, 1791, p. 673.

temporelle permet en effet d'organiser toutes les étapes du transport. Nous allons essentiellement nous intéresser aux horaires qui sont aussi partagés avec les utilisateurs et les utilisatrices et qui régissent leurs déplacements, car ce sont ceux qui ont été le plus conservés. Pour ces horaires du voyage, les échéances temporelles sont mises en rapport avec des repères spatiaux fixes, souvent les relais, les bureaux ou les villes et villages, c'est-à-dire les multiples arrêts qui rythment les déplacements. Les horaires peuvent être présentés sous forme de texte, de tableau ou d'une hybridation des deux, nous y reviendrons. En rapportant un événement – en l'occurrence, un arrêt ou une destination – à un repère temporel fixe, les horaires établissent un lien visible entre le temps et l'espace, entre la distance et la vitesse²⁸. Ainsi, ils participent et témoignent du changement de paradigme noté au cours de la période dans le cadre des déplacements : les distances parcourues lors des voyages ne sont généralement plus exprimées en unités de mesure spatiale, comme la poste, mais en mesure du temps²⁹. Quand les distances sont encore évaluées spatialement, elles sont souvent converties en durée par les usagers et les usagères pour une meilleure compréhension, montrant la familiarisation avec le temps mesuré mécaniquement. Anne Lister, dans son journal, en 1824, écrit par exemple « they called it $\frac{3}{4}$ mile, but we were 20 minutes walking it »³⁰. Pour les XIX^e et XX^e siècles, Hartmut Rosa a souligné que les accélérations techniques – qui, dans notre étude, s'articulent essentiellement autour des infrastructures routières et des moyens de transport –, constituent un indice d'une nouvelle conscience du temps et de l'espace, qui s'exprime notamment par « une perception du temps de plus en plus indépendante de l'espace »³¹. Les horaires d'un long XVIII^e siècle viennent corroborer cette hypothèse.

Sources éphémères, qui deviennent rapidement obsolètes, les horaires se prêtent difficilement à la constitution d'un corpus³². En effet, d'une part, la validité des informations données peut être assez courte, puisque les horaires sont amenés à varier. D'autre part, selon le support sur lequel ils sont imprimés, ils n'ont pas pour vocation d'être gardés après leur utilisation. C'est pourquoi les horaires conservés aujourd'hui sont essentiellement ceux publiés dans des guides de voyage, des almanachs

²⁸ C. SYMES, « Time and Motion », *op. cit.*, p. 162.

²⁹ *Ibid.*, p. 147, p. 162 ; STUDENY Christophe, « L'éveil de la vitesse : la France au galop de la malle-poste », dans ROCHE Daniel, *Voitures, chevaux et attelages du XVI^e au XIX^e siècle*, Paris, Association pour l'académie d'art équestre de Versailles, Établissement public du musée et du domaine national de Versailles, 2000, p. 247-264, p. 263 ; VERDIER Nicolas, « La montre et l'odomètre. À propos de l'*Itinéraire des routes les plus fréquentées* de Louis Dutens (1775) », dans BERNASCONI Gianenrico, THÜRIGEN Susanne (éd.), *Material histories of time: objects and practices, 14th-18th centuries*, Berlin, De Gruyter, 2020, p. 117-128.

³⁰ Cité dans P. GLENNIE, N. THRIFT, *Shaping the Day*, *op. cit.*, p. 268 : « ils ont estimé [la distance à] $\frac{3}{4}$ de *mile*, mais nous avons mis 20 minutes à pied » (m. t.).

³¹ ROSA Hartmut, *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010 [2005], p. 126.

³² M. ESBESTER, « Designing Time », *op. cit.*, p. 93. Sur les difficultés pour appréhender les sources éphémères, voir : BELIN Olivier, FERRAN Florence, « Préface », dans BELIN Olivier, FERRAN Florence (dir.), *Les éphémères et l'événement*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 2018, p. 11-26.

ou des journaux, puisque ces publications en elles-mêmes ne relèvent pas de l'éphémère. Il est en revanche plus rare que des horaires sous forme d'affiche nous soient parvenus³³.

A) La mise en place d'horaires : une pratique ancienne

Bien que le temps de travail et les horaires au XIX^e siècle aient été l'objet de nombreuses études, la nécessité de coordonner temporellement les activités humaines ne date ni de l'industrialisation ni même de l'apparition de l'horloge mécanique³⁴. Un des premiers instruments instauré pour établir une régularité temporelle et rythmer différents moments de la vie est le calendrier ; sa fonction est de dicter le rythme d'activités collectives tout en assurant leur régularité³⁵. Le temps revêt alors un caractère intersubjectif qui lui permet d'être partagé, en tant que donnée, par plusieurs personnes³⁶. La diffusion de l'heure mesurée mécaniquement et communiquée publiquement, de plus en plus largement, à partir du XIV^e siècle et l'exactitude croissante des garde-temps ont créé les conditions de possibilité de l'utilisation de référentiels temporels plus précis, possibilité saisie dans plusieurs domaines. En plus des calendriers, des horaires sont progressivement mis en place dans différents cadres afin d'affiner la régularité à l'échelle de la journée et de l'heure. Les horaires, en tant qu'outils de gestion du temps utilisant l'heure comme référentiel, apparaissent très tôt dans les monastères, lieux où la rigidité temporelle impose un souci d'ordre, et qui se dotent très vite d'horloges mécaniques³⁷. Celles-ci permettent l'établissement de ces horaires, qui doivent être respectés,

³³ Christian Jouhaud note, dans son analyse des placards politiques, que ceux-ci sont les plus fragiles des imprimés et qu'ils sont méprisés par les bibliophiles, expliquant leur rare conservation ; ces conclusions s'appliquent sans doute aussi aux affiches indiquant des horaires, même s'ils ne possèdent pas la même dimension subversive : JOUHAUD Christian, « Lisibilité et persuasion. Les placards politiques », dans CHARTIER Roger (dir.), *Les usages de l'imprimé (XV^e-XIX^e siècle)*, Paris, Fayard, 1987, p. 309-342, p. 310.

³⁴ CIPOLLA Carlo Maria, *Clocks and Culture, 1300-1700*, New York, Norton, 2003 [1967], p. 29-31. Sur le temps de travail au XIX^e siècle, voir : THOMPSON Edward P., « Time, Work-Discipline, and Industrial Capitalism », *Past & Present*, 38, 1967, p. 56-97. Sur le temps de travail mesuré, voir également : CROSS Gary Scott, *A Quest for Time: the Reduction of Work in Britain and France, 1840-1940*, Los Angeles, University of California Press, 1989 ; VOTH Hans-Joachim, *Time and Work in England, 1750-1830*, Oxford, New York, Clarendon Press, 2000 ; FRIDENSON Patrick, REYNAUD Bénédicte (dir.), *La France et le temps de travail : 1814-2004*, Paris, O. Jacob, 2004 ; MAITTE Corine, TERRIER Didier (dir.), *Les temps du travail : normes, pratiques, évolutions (XVI^e-XIX^e siècle)*, Rennes, PUR, 2014.

³⁵ DURKHEIM Émile, *Les formes élémentaires de la vie religieuse*, Paris, CNRS Éditions, 2014 [1912], p. 49 ; ZERUBAVEL Eviatar, *Hidden Rhythms. Schedules and Calendars in Social Life*, Berkeley/Los Angeles/Londres, University of California Press, 1981, p. 31.

³⁶ SCHUTZ Alfred, LUCKMANN Thomas, *The Structures of the Life-world*, Tome 1, Evanston, Northwestern University Press, 1973, p. 45-58 ; ZERUBAVEL Eviatar, « The Standardization of Time: A Sociohistorical Perspective », *American Journal of Sociology*, 88, 1, 1982, p. 1-23, p. 3 ; DEQUIDT Marie-Agnès, « Comment mesurer l'intériorisation du temps ? (Paris, début du XIX^e siècle) », *Revue d'histoire du XIX^e siècle*, 45-2, 2012, p. 69-81.

³⁷ ZERUBAVEL Eviatar, « The Benedictine Ethic and the Modern Spirit of Scheduling: on Schedules and Social Organization », *Sociological Inquiry*, 50-2, 1980, p. 157-169, p. 157.

comme l'imposent les règlements³⁸. Leur création est ainsi liée au besoin d'organiser rigoureusement les activités des religieux et des religieuses, en particulier chez les bénédictins, les premiers à adopter un rythme temporel basé sur l'heure et non plus seulement sur le jour, le mois ou l'année³⁹. Quels que soient le contexte ou la période, la mise en place d'horaires et d'emplois du temps a une valeur disciplinaire⁴⁰. Dans le cadre du travail, Corinne Maitte et Didier Terrier ont élargi la recherche sur les « rythmes du labeur » du XIV^e au XIX^e siècles et ont montré que les premiers horaires encadrant l'activité professionnelle datent du XIII^e siècle⁴¹. Au XVIII^e siècle, en France, dans le cadre des corporations ou des usines, presque tous les métiers sont soumis à un cadre temporel⁴². Dans une manufacture de laine fondée en 1770 à Cahors, l'article 18 de la « Police générale à faire observer dans la Manufacture », datée du 12 décembre 1770, stipule par exemple les heures d'arrivée et de départ des ouvriers⁴³. Il en va de même en Angleterre : Josiah Wedgwood, dans ses fabriques anglaises de céramiques, instaure des horaires fixes pour les journées de travail, qui doivent être strictement respectés par ses employés⁴⁴. Des horaires règlementent ainsi les journées de la plupart des corps de métiers, même celles des banquiers, dont les activités sont aussi coordonnées temporellement, ou encore des politiciens, dont les réunions ou les dîners se font à heure fixe⁴⁵.

Le besoin d'organiser temporellement des activités n'est cependant limité ni domaine religieux ni à celui du travail. De telles échéances apparaissent en effet dès le XV^e siècle dans les règlements des écoles municipales, qui fixent la durée de l'enseignement quotidien et donc le temps de travail des professeurs⁴⁶. Des travaux récents sur la cuisine et le temps attestent également de la nécessité de coordonner toutes les personnes impliquées dans la préparation et le service des repas, pratique

³⁸ E. ZERUBAVEL, *Hidden Rhythms*, *op. cit.*, p. 31-39. Sur la conception du temps au sein de l'Église, voir : LE GOFF Jacques, « Au Moyen Âge : temps de l'Église et temps du marchand », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisation*, 15-3, 1960, p. 417-433.

³⁹ E. ZERUBAVEL, « The Benedictine Ethic », *op. cit.*, p. 158.

⁴⁰ *Ibid.*, p. 162-164 ; COMPÈRE Marie-Madeleine, « Introduction », dans COMPÈRE Marie-Madeleine (dir), *Histoire du temps scolaire en Europe*, Paris, Institut national de recherche pédagogique, Éditions Économica, 1997, p. 9-23, p. 12.

⁴¹ MAITTE Corine, TERRIER Didier, *Les rythmes du labeur. Enquête sur le temps de travail en Europe occidentale, XIV^e-XIX^e siècles*, Paris, La Dispute, 2020.

⁴² E. P. THOMPSON, « Time, Work-Discipline, and Industrial Capitalism », *op. cit.*, p. 56-97.

⁴³ LIGOU Daniel, « Un règlement de manufacture à la fin du XVIII^e siècle », *Revue d'histoire économique et sociale*, 31-3, 1953, p. 272-275, p. 275.

⁴⁴ C. MAITTE, D. TERRIER, *Les rythmes du labeur*, *op. cit.*, p. 107-108. Sur la production de ces fabriques, voir : FORTY Adrian, *Objects of Desire: Design and Society, 1750-1980*, Londres, Thames and Hudson, 1986, p. 16-41.

⁴⁵ À ces sujets, voir respectivement : MURPHY Anne L., « Clock-Watching: Work and Working Time at the Late Eighteenth-Century Bank of England », *Past & Present*, 236-1, 2017, p. 99-132 ; GREIG Hannah, VICKERY Amanda, « The Political Day in London, c. 1697-1834 », *Past & Present*, 252-1, 2021, p. 101-137.

⁴⁶ G. DOHRN-VAN ROSSUM, *L'histoire de l'heure*, *op. cit.*, p. 261 ; PRUNERI Fabio, « Time Management at School from the Late Middle Ages to the Industrial Age. A Few Cases in Point », dans G. BERNASCONI, S. THÜRIGEN, *Material histories of time*, *op. cit.*, p. 157-172. Selon les établissements, les règles sont cependant plus ou moins rigoureusement appliquées : GERBOD Paul, « Les rythmes scolaires en France. Permanences, résistantes et inflexions », dans HUBERT Marie-Clotilde, *Construire le temps : normes et usages chronologiques du Moyen âge à l'époque moderne*, Paris/Genève, Honoré Champion/Droz, 2000, p. 447-477, p. 451-454.

que l'on observe dès la fin du XVII^e siècle⁴⁷. Au XVIII^e siècle, la coordination temporelle s'impose aussi comme un outil indispensable pour organiser les armées et les mobilités en général⁴⁸. Ces différents horaires rendent donc possible la coordination d'une multitude d'activités et de personnes, aussi bien dans le cadre des transports et de la guerre que du travail et des loisirs⁴⁹.

L'utilisation d'horaires pour encadrer les mobilités, à l'échelle européenne, est attestée à la fin du XVI^e siècle et est due à un maître de poste polonais, Jakob Henot⁵⁰. Ce dernier, dans un rapport de 1596, souligne l'importance de coordonner les courriers arrivant et partant d'Augsbourg⁵¹. En 1649, un entrepreneur postal allemand fait également imprimer une affiche pour communiquer le jour de départ de la voiture allant de Kassel à Francfort⁵². En France, la réorganisation postale sous les ordres de Louvois, surintendant général des courriers, postes et chevaux de louage à partir de 1668 et qui accorde une importance particulière à la régularité des acheminements, mène également, à partir de 1675, à la publication régulière d'horaires postaux, plus ou moins précis, pour les départs des courriers⁵³. Il s'agit alors avant tout d'accélérer les acheminements des dépêches royales⁵⁴.

Progressivement, ce mouvement que l'on observe à l'échelle européenne s'ouvre à davantage d'utilisateurs et d'utilisatrices. Il prend plus d'ampleur au cours du XVIII^e siècle, et surtout dans la deuxième moitié du siècle, où les échéances temporelles se multiplient, comme en témoignent les horaires qui nous sont parvenus. S'il pourrait s'agir d'un biais de conservation, les lois et les ordonnances postales viennent pourtant corroborer cette conclusion, puisqu'elles instaurent de plus en plus souvent une telle coordination temporelle. La diffusion d'horaires en France est par exemple imposée pour certains services ; c'est le cas des diligences à la fin du siècle. Le décret concernant les messageries, la poste aux lettres et la poste aux chevaux des 9 et 13 avril 1793 énonce ainsi, dans son article 50 : « Les diligences auront leurs départs fixés à jours et heures réglés et annoncés au public, ainsi que les jours d'arrivée aux lieux de leur destination »⁵⁵.

⁴⁷ BERNASCONI Gianenrico, « Temps et cuisine, XVII^e-XVIII^e siècles. Remarques sur les pratiques de transformation alimentaire », dans G. BERNASCONI, S. THÜRIGEN, *Material histories of time*, op. cit., p. 173-186, p. 176-177.

⁴⁸ Sur l'armée, voir : LANDES David S., *L'heure qu'il est. Les horloges, la mesure du temps et la formation du monde moderne*, Paris, Gallimard, 1987, p. 152.

⁴⁹ P. GLENNIE, N. THRIFT, *Shaping the Day*, op. cit., surtout chapitre 4.

⁵⁰ G. DOHRN-VAN ROSSUM, *L'histoire de l'heure*, op. cit., p. 355-356.

⁵¹ *Ibid.*

⁵² BEHRINGER Wolfgang, « Der Fahrplan der Welt. Anmerkungen zu den Anfängen der europäischen Verkehrsrevolution », dans TRISCHLER Helmut, DIENEL Hans-Liudger (éd.), *Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert*, Francfort-sur-le-Main/New York, Campus, 1997, p. 40-57, p. 48.

⁵³ VAILLÉ Eugène, *Histoire générale des Postes françaises*, Tome 4 : Louvois, *Surintendant général des Postes (1668-1691)*, Paris, Presses Universitaires de France, 1951, p. 107-108.

⁵⁴ RACEVSKIS Roland, *Time and Ways of Knowing under Louis XIV: Molière, Sévigné, Lafayette*, Lewisburg/Londres, Bucknell University Press/Associated University Presses, 2003, p. 93-97.

⁵⁵ Cité dans BOLE Jean-Baptiste, *Le code des postes et relais de France depuis 1789*, Paris, Chez Warée et chez Gustave Thorel, 1839, p. 124.

La mise en place d'horaires est un moyen si efficace pour améliorer les circulations qu'ils deviennent même un privilège, réservé à certains services. Le 6 messidor an II [24 juin 1794], le Comité de salut public, « informé par le Rapport de la Commission des Transports, remontes, postes et messageries »⁵⁶ « qu'un grand nombre de citoyens montent des services de transport, pour conduire des voyageurs, établissent des relais, annoncent des jours et heures de départ, et s'assimilent en tout aux messageries nationales, sans se conformer aux dispositions de l'article 2 de la 3^e section de la Loi du 29 août 1790 » et :

Considérant qu'il résulte de cette conduite une Détérioration sensible de l'administration des messageries nationales, une perte ou une diminution des quatre cinquièmes de cette Branche des revenus publics, que les circonstances actuelles ne permettent, ni d'abandonner, ni de changer ; (...) arrête ce qui suit :

Art 1^{er} : Les Défenses faites par l'article 2, de la 3^{ème} section de la loi du 29 août 1790, sont maintenues : en conséquence, Il est fait défense à tous Particuliers, ou Compagnies, autres que l'agence des Messageries nationales et ses fermiers et Entrepreneurs, ayant des voitures et services de transports montés, d'annoncer et faire publier ou afficher un ordre de Départ et d'arriver, à jours et heures fixes, d'Etablir des Relais (...)⁵⁷.

Les horaires, tout comme le relayage, permettent d'améliorer considérablement les services ; c'est pourquoi le gouvernement révolutionnaire souhaite que seules les messageries puissent en profiter, afin qu'elles ne soient pas concurrencées par des services privés, ce qui engendre une perte de revenus pour l'État⁵⁸. Des raisons financières motivent donc cette décision, qui témoigne toutefois aussi de l'efficacité de la coordination temporelle dans le but d'accélérer les mobilités.

B) L'utilité des horaires : coordonner toutes les étapes des mobilités

a) *La coordination temporelle en chemin*

Les horaires s'imposent, au cours du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, comme un outil pour coordonner les mobilités postales dans une perspective d'accélération des acheminements et des

⁵⁶ La Commission des Transports, remontes, postes et messageries est alors contrôlée par le Comité de salut public et est en charge des services de transport. À ce sujet, voir : CONCHON Anne, « De l'articulation des pouvoirs législatif et exécutif : les comités de la Convention en matière de transports (1793-1795) », *La Révolution française*, 17, 2020 [En ligne].

⁵⁷ AN, AF/II/20, dossier 145, pièce 33.

⁵⁸ Tout au long de l'existence des services de la poste aux lettres, de la poste aux chevaux et des messageries, la question des privilèges des différents services est au cœur des préoccupations de l'administration et de l'État et génère de nombreuses tensions, comme le montre bien Eugène Vaillé : VAILLÉ Eugène, *Histoire générale des Postes françaises*, Tomes 2 à 6, Paris, Presses Universitaires de France, 1949-1955.

déplacements. Comme en attestent les délibérations du Conseil de la Ferme générale des Postes de 1738 à 1777, puis celles de l'Administration chargée de la Régie des Postes de 1777 à 1791 et enfin, les registres de l'an II et III du Comité des postes, transports et messageries, conservés aux Archives nationales à Paris, tous les services sont, tout au long du XVIII^e siècle et particulièrement à partir de la Révolution, repensés, réorganisés, selon des référentiels temporels visant à coordonner les différents acteurs de ces transports, mais aussi leurs usagers et usagères⁵⁹. En tant qu'instrument de découpage du temps, les horaires permettent un contrôle et une efficience des transports dans le cadre de la division du travail et de celle de l'espace par le biais des bureaux postaux et des relais, qui se multiplient au cours de la période⁶⁰. Ils s'appliquent de fait à chacune des étapes des déplacements et des envois de lettres ou de paquets passant par la poste aux lettres, la poste aux chevaux ou encore les messageries, du départ à l'arrivée, y compris les différentes haltes et les éventuelles correspondances.

Dans cette perspective, la coordination temporelle permet notamment d'organiser, par la mise en place d'horaires, la desserte de plusieurs villes. En 1743, elle règle par exemple les échanges entre Saint-Brieuc et Quintin :

le piéton qui sera chargé de porter et rapporter trois fois par semaine les paquets de Quintin à St Brieux partira de Quintin, les mardy et jeudy et lundy a cinq heures du matin pour estre arrivé a St Brieux distance de 3 lieues a 8 heures ou 9 heures au plus tard, afin que les courriers qui passent les susdits jours a St Brieux venant de Rennes allant a Brest a 10 heures du matin et ceux venant de Brest allant a Rennes qui passent aussi a St Brieux les mêmes jours a 4 heures du soir puissent emporter dans les depeches de St Brieux les lettres qui auront été apportées de Quintin. (...) ledit Pieton repartira de St Brieux les mardys, jeudys et samedys a 4 ou 5 heures du soir pour arriver a Quintin les susdits jours a 7 ou 8 heures du soir au plus tard⁶¹.

Cette organisation permet donc l'arrivée du piéton de Quintin à Saint-Brieuc peu avant le passage du courrier allant de Rennes à Brest et inversement, afin que les lettres de Quintin y soient acheminées. Il s'agit donc de coordonner entre eux les différents acteurs du transport. Des décisions similaires sont prises tout au long de la période, montrant que ces efforts de coordination temporelle dans une perspective d'accélération, qui courent sur tout le trajet parcouru par les lettres, s'inscrivent dans la durée.

⁵⁹ AN, F/90/20001 à 20011 ; AN, AF/II/*/36 à 38.

⁶⁰ W. BEHRINGER, « Der Fahrplan der Welt », *op. cit.*, p. 44 ; W. BEHRINGER, « Communications Revolutions », *op. cit.*, p. 342, p. 346.

⁶¹ AN, F/90/20001, Délibération du 1^{er} Novembre 1743, f°32-35.

Lors d'un voyage, les horaires rendent également possible la planification des trajets et des différentes étapes d'un déplacement, comme les fréquents arrêts aux relais ou dans les auberges, qui sont l'occasion de se reposer ou de se restaurer. La prédéfinition d'heures de départ des différentes voitures a particulièrement pour objectif d'éviter de faire perdre du temps aux voyageurs et aux voyageuses lors des correspondances. La publicité pour une nouvelle diligence allant de Nîmes à Montpellier en 1820 l'illustre parfaitement : les entrepreneurs, Dudon Frères et Faure, présentent ainsi leur service : « A dater de ce jour, nous faisons partir tous les matins, tant de Nîmes que de Montpellier, une Diligence en poste, très-propre et bien suspendue, coïncidant à l'arrivée et au départ avec nos Diligences de Nîmes à Marseille, que nous avons été les premiers à établir sur cette route »⁶². Les différentes voitures sont donc coordonnées afin que, lorsqu'elles arrivent à Nîmes, il soit possible de repartir immédiatement pour Marseille. La coordination des différentes voitures est présentée comme un atout dans les publicités des transporteurs. Une annonce, parue en 1813 dans le *Gore's General Advertiser*, en est un autre exemple : elle met en avant le fait que le carrosse postal allant de Kendal à Whitehaven en passant par Ambleside, Keswick, Cockermouth et Workington « leaves Kendal at Five o'clock each Morning, and Whitehaven at Eight o'clock, returning by the same route to Kendal »⁶³. En parallèle, « The Volunteer leaves Penrith every Monday, Wednesday, and Friday Mornings at Eight O'Clock, and arrives in time at Keswick to take the Kendal or Whitehaven Coaches, returning the same evening to Penrith »⁶⁴. Il est possible d'aller à Kendal ou à Whitehaven depuis Penrith, en rejoignant le premier carrosse postal évoqué dans l'annonce à Keswick ; cette coordination permet d'éviter toute perte de temps en attendant la correspondance. En Suisse aussi, certaines sources témoignent de ces efforts de coordination. Les arrivées et départs des Postes de Lausanne de 1829 en sont un autre exemple : dans le cas du trajet de Genève à Turin en passant par Chambéry : la diligence venant de Genève arrive à Chambéry « le soir » et il y a ensuite un départ, le même jour, à 10 heures du soir⁶⁵. L'horaire, et le respect des échéances temporelles qu'il indique, assurent aux voyageurs et aux voyageuses de pouvoir emprunter le même jour une correspondance partant pour Turin, sans perdre trop de temps à Chambéry. Dans les trois aires géographiques, l'enjeu de la coordination temporelle est réel, montrant l'intérêt qu'elle revêt tant pour l'administration qui organise les transports que pour les utilisateurs et les utilisatrices, qui souhaitent ne pas perdre de temps lors des changements.

⁶² Musée de La Poste, 450/4.

⁶³ Kew, RAIL 981/617, *Gore's General Advertiser*, 4 mars 1813 : « part de Kendal à cinq heure chaque matin, et de Whitehaven à huit heure, retournant à Kendal par la même route. » (m. t.).

⁶⁴ *Ibid.* : « Le « Volunteer » part de Penrith tous les lundi, mercredi et vendredi matin à huit heures, et arrive à temps à Keswick pour prendre la voiture pour Kendal ou pour Whitehaven, repartant le même soir pour Penrith. » (m. t.).

⁶⁵ ACV, PP 1052/18.

Mais si les efforts de réorganisation fournis par l'administration postale dans un long XVIII^e siècle afin d'accélérer les services et plus largement de résoudre un certain nombre de problèmes et de facteurs de ralentissement passent souvent par la coordination temporelle, ils s'appuient parfois aussi sur la modification de l'itinéraire de desserte. En mars 1753 par exemple, le « S^r de Moüilleseaux Controlleur provincial des postes » propose :

a la Compagnie de faire passer par Troyes, Langres, Vezoul et Belfort les dépêches de Paris pour la haute Alsace et pour la Suisse qui vont actuellement par Dijon et Bezançon afin d'accélérer cette correspondance et de faire aussi avec plus de diligence le service de Dijon à Langres, pour accélérer aussi la correspondance de Lyon et des Provinces meridionales du Roïaume avec l'Alsace, la Suisse et la Haute Allemagne⁶⁶.

Cette modification du service entre Paris et la Suisse, qui vise à accélérer l'arrivée des lettres, est acceptée et prend effet à partir de mai. Quelques mois plus tard, l'administration constate toutefois que le service ainsi effectué n'est pas optimal et décide d'en modifier encore l'organisation :

La Compagnie a jugé convenable de faire mettre a execution, a compter du premier may dernier, le projet du S^r Moüilleseaux de faire passer par Troyes, Langres, Vezoul et Belfort, les lettres de la haute Alsace et de la Suisse qui passoient ci devant par Bezançon pour accélérer cette correspondance ; mais aiant reconnu depuis, que la jonction a Langres des Lettres de Lyon et des provinces meridionales du roïaume pour l'Alsace, la Suisse et l'Allemagne devenoit necessaire pour acclereler aussi cette partie de la correspondance et que pour achever de donner a cet arrangement toute la perfection dont il etoit susceptible, il etoit indispensablement necessaire, pour faciliter cette jonction de faire partir, a une heure après midi, le courrier de la route de Troyes qui ne part ordinairement qu'a trois ou quatre heures après midi. Elle a crû devoir hesiter d'autant moins de faire ce changement dans l'heure du depart, qu'elle n'a pû jusqu'à present avoir été fixée si tard, que parce que Troyes et Langres forment ci devant une route particulière qui ne se joignois a aucune autre, il etoit assés indiferent qu'elle ne parte que sur les quatre heures après midi, tandis qu'étant devenue aujourd'hui une route principale puisqu'elle va jusqu'à Belfort et Huningue et se joint d'ailleurs à Langres avec celle de Lyon et des provinces meridionales du Royaume, il convenoit de la mettre a l'instar des grandes routes : ainsi Elle a deliberé et arrêté qu'à compter du premier du mois prochain, les commis de la route de Troyes feront partir a une heure après midi le courrier de cette route, que celui de la route de Reims qui partoît avant celui de Troyes ne sera expedié qu'après ; et qu'il y aura un troisième commis a cette route où il devient necessaire, a cause de l'acceleration du départ du courrier de Troyes jointe à l'augmentation du travail de la dite route, où l'on formera aussi a compter du premier du mois prochain les paquets pour Vezoul, Lure et Belfort⁶⁷.

⁶⁶ AN, F/90/20001, f°148 : Délibération du 29 mars 1753.

⁶⁷ AN, F/90/20001, f°154-155 : Délibération du 27 juin 1753.

Pour que le service soit le plus rapide possible, après avoir réorganisé l'itinéraire, l'administration postale modifie les horaires de départ du courrier de la route de Troyes. La coordination temporelle complète donc d'autres mesures de réorganisation des services et peut être ajustée en fonction des résultats obtenus. Cette rationalisation du réseau passe aussi par la création de correspondances ou de nouveaux itinéraires en fonction des besoins, comme en atteste une délibération de 1778 :

L'administration ayant reconnu que la correspondance entre Vannes et Pontivy par Ploërmel est très lente, que de trois dépêches que Vannes expédie pour Pontivy celles du Mardy et du Jeudy n'y arrivent que le Samedi et que celle du Samedi n'y arrive que le mardy, ce qui oblige le Public à se servir d'occasion pour envoyer ses lettres, a délibéré et arrêté qu'à commencer du premier aoust prochain il seroit ouvert une communication entre Vannes et Pontivy par Locminé sur le pied de deux fois la semaine qu'y ayant déjà un service établi deux fois la semaine entre Vannes et Locminé il en seroit établi un semblable entre Locminé et Pontivy (...) ⁶⁸.

En parallèle, au gré des réorganisations, certaines correspondances sont parfois aussi supprimées, comme celle qui reliait trois villes d'Auvergne, Issoire, Brioude, Saint-Flour, à Lyon, en 1790 :

L'administration a décidé qu'à commencé du 1 jan[vier] prochain les bureaux d'Issoire, Brioude et St Flour qui font des dépêches pour Lyon, sans que ce Bureau en fasse pour eux, cesseront d'en faire pour Lyon, et expédieront en passe Clermont Ferrand et sans les taxer les lettres qui seront destinées pour Lyon, lequel en agira de même pour celles qu'il aura à expédier pour ces trois bureaux ⁶⁹.

La recherche de vitesse qui marque le long XVIII^e siècle encourage donc de fréquentes réorganisations des services postaux, qui sont pensés pour être les plus rapides possibles. L'outil privilégié à cet effet est la coordination temporelle des différentes voitures et personnes acheminant les dépêches, qui est parfois complétée par d'autres mesures.

b) L'organisation au sein des bureaux de poste

Le point de départ et celui d'arrivée des lettres sont les bureaux de poste, chargés de gérer localement la collecte et la distribution du courrier, et qui se trouvent donc au cœur du système d'acheminement des lettres. À ce titre, leur organisation est également repensée. Au XVIII^e siècle, ils sont principalement installés dans les sièges religieux, administratifs, militaires ou forains, mais

⁶⁸ AN, F/90/20006, f°28 : Délibération du 15 juillet 1778.

⁶⁹ AN, F/90/20011, f°6 : Délibération du 13 novembre 1790.

ils ne sont pas fixes : ils évoluent au gré des changements d'itinéraire⁷⁰. La période est marquée par l'ouverture de nombreux bureaux afin de faire face à l'afflux croissant de dépêches – en particulier pendant la période révolutionnaire, marquée par une multiplication de la circulation des lettres, des lois et de la presse –, augmentant aussi la quantité de lieux desservis par ces services. En 1779 par exemple, l'administration postale, « ayant égard aux représentations des habitants d'Anse par rapport au retard qu'ils souffrent dans la réception de leurs lettres par leur éloignement de Lyon et de Villefranche en Beaujolais », décide d'établir un bureau à Anse pour pallier ce problème⁷¹. Les enjeux économiques et politiques, ainsi que l'évolution des réseaux de communication, justifient donc la création de nouveaux bureaux, mais aussi, parfois, leur fermeture⁷². Les ouvertures restent cependant plus courantes, expliquant la croissance du nombre de bureaux de poste au cours de la période étudiée : il y en a 1320 en 1789, soit deux fois plus qu'au début du XVIII^e siècle, et 1466 en l'an III⁷³. Ces chiffres témoignent aussi d'une forte augmentation du recours aux services postaux, se traduisant ici par l'ouverture de bureaux, plus fréquente encore au moment de la Révolution française.

Comme pour les correspondances de personnes ou les acheminements de dépêches, l'instauration d'horaires au sein des bureaux de poste répond à une logique de coordination des acteurs, afin d'accélérer les services. Une délibération de 1782 réorganisant le Bureau d'arrivée des courriers en témoigne :

Le commis chargé du service de la cour, le distributeur de garde et les facteurs se rendront au bureau ou se reçoivent les dépêches de la cour, en été a 4 heures ½ du matin, en hiver a 5 heures ½.

Il sera procédé aussitôt au tri et a l'enregistrement des lettres de service, afin que la distribution en puisse commencer dans Paris en été a 6 heures du matin, en hiver a 7 h et que les facteurs soient de retour a la poste en été a 7 heures du matin, en hiver a 8 heures ½.

Les commis qui doivent recevoir les courriers, et ceux qui doivent être présents a leur arrivée commenceront le travail en été a 6 heures du matin, en hiver a 7 heures, comme il est prescrit.

⁷⁰ RICHEZ Sébastien, « « Bougez avec la Poste » : regard historique sur les mobilités postales », dans FLONNEAU Mathieu, GUIGUENO Vincent (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, PUR, 2009, p. 265-275, p. 268. Sur la localisation des bureaux dans le pays, voir : VERDIER Nicolas, CHALONGE Ludovic, « La question des échelles en géohistoire. Les bureaux de la poste aux lettres du XVIII^e siècle à nos jours », *Cybergeo : Revue européenne de géographie*, 851, 2018 [En ligne].

⁷¹ AN, F/90/20006, f°74 : Délibération du 22 juin 1779.

⁷² S. RICHEZ, « « Bougez avec la poste » », *op. cit.*, p. 268.

⁷³ Guy Arbellot et Bernard Lepetit proposent une carte représentant les bureaux de la poste en France en 1795 : ARBELLOT Guy, LEPETIT Bernard (dir.), *Atlas de la Révolution française. Tome 1 : Routes et communications*, Paris, Éditions de l'ÉHESS, 1987, p. 39.

M. Hase aura soin d'accélérer l'ouvrage de manière que les ouvriers trouvent à leur arrivée des lettres à trier.

Le travail des quatre ouvriers commencera en été à 6 heures $\frac{1}{2}$ du matin, en hiver à 7h $\frac{1}{2}$, ils accéléreront l'ouvrage afin que M.M. les taxateurs trouvent à leur entrée au bureau des lettres à taxer ; et il leur est expressément défendu de remettre aux employés des postes les lettres qui leur sont adressées de quelque qualité qu'ils soient.

M.M. les six taxateurs entreront au bureau tous les jours sans exception en été à sept heures du matin, en hiver à 8 heures. Ceux d'entre eux qui seront chargés spécialement de la taxe, la commenceront en arrivant, et la continueront sans interruption jusqu'à ce que les lettres du premier envoi soient taxées, ils reprendront la taxe une demi-heure après l'expédition du premier envoi et la continueront jusqu'à ce qu'elle soit finie.

Des six taxateurs, M. M. Baron et De Deuille seront employés ensemble à faire le compte des lettres taxées. Ils le feront de demi-heure en demi-heure, en commençant celui du premier envoi, en été à 7 heures $\frac{1}{2}$ du matin, en hiver à 8 heures $\frac{1}{2}$ et celui du second envoi, une demi-heure après la reprise de la taxe⁷⁴.

Derrière les heures d'ouverture des bureaux se cache donc une mécanique rodée, dans laquelle chaque acteur doit respecter des horaires stricts afin de ne pas ralentir le service, à aucune des étapes qui rythment l'envoi et la réception des lettres. Les différentes personnes travaillant dans le bureau, qui ont chacune des missions précises – comme celle, très importante pour l'administration, d'enregistrer et de vérifier les taxes qui accompagnent chaque envoi – doivent strictement respecter des procédures, mais aussi des horaires. L'instauration de ceux-ci renforce l'efficacité de la division du travail. Une autre délibération de 1791, qui réorganise cette fois le Bureau des Chargements en raison de « l'augmentation progressive des chargements, soit de Paris pour tout le Royaume, soit des ci-devant Provinces les unes pour les autres », en est un autre exemple :

(...) pour établir dans cette expédition un ordre et une sûreté invariables, l'Administration a arrêté qu'à cette époque, le travail des Chargements seroit fait ainsi qu'il suit :

1°. Le Bureau des Chargements sera ouvert au Public à huit heures du matin, et fermé à midi.

2°. Les mardi, samedi, ou autres jours, auxquels l'affluence du public sera considérable, il y aura audit Bureau trois Guichets ouverts et trois Receveurs chargés de pèsier, et taxer les lettres et Paquets, et d'en percevoir le port.

3°. À côté de chaque Receveur, il y aura un commis qui enregistrera sur un Registre à Souches et cases numérotées au fur et à mesure les paquets et lettres chargés, et qui en délivrera un

⁷⁴ AN, F/90/20007, Service du Bureau d'arrivée, délibération du 4 octobre 1782, f°82-83.

bulletin dans la forme qui sera prescrite pour chaque lettre ou paquet, ou particulier qui aura fait charger.

4°. Depuis le moment où les Guichets seront fermés au public, et où par conséquent la Recette et l'Enregistrement seront terminés, tous les Commis du Bureau s'occuperont jusqu'à deux heures précises, à trier, Route par Route, tous les chargemens reçus dans la matinée, soit ceux reçus aux Guichets, soit ceux reçus de Province en passe Paris pour le Bureau de l'arrivée, et les enregistrer sur les Registres partiels des routes, et à les porter sur les petites feuilles d'avis destinées à être insérées dans le paquet des chargemens, qui, dans l'après midi, sera fait pour chaque ville.

5°. Tous les jours à six heures précises du soir, le chef où le sous-chef du Bureau des chargemens avec six commis, reviendront au Bureau, de deux jours l'un, alternativement avec l'autre chef, et les six autres commis de ce Bureau. Alors on fera l'appel des Chargemens de Paris et des Provinces qui auront dû, dans la matinée, être portés sur les registres et les petites feuilles d'avis, on les réunira par chaque Bureau de Poste ; on en fera pour chacun un paquet ficelé et cacheté de la manière qui sera prescrite & après y avoir inséré la petite feuille d'avis dûment collectionnée et vérifiée, il sera inscrit lisiblement sur chaque paquet le nom du Bureau de Poste, ainsi que la date des mois et an, la confection et la fermeture des paquets étant terminée, Le chef ou sous-chef les recueillera et les rassemblera par routes dans des Corbeilles, et les fermera dans l'armoire ou coffre destiné à les recevoir.

6°. Le Lendemain, à deux heures précises au plus tard, il les fera remettre par plusieurs commis du Bureau des chargemens, à chaque premier commis des routes, avec une feuille où ils seront énoncés et détaillés ; celui-ci en reconnoitra le nombre, examinera s'ils sont bien conditionnés, et donnera son reçu au bas de la feuille⁷⁵.

Dans le Bureau des Chargemens, comme dans celui d'arrivée, mais plus largement comme dans tous les services liés aux transports postaux, chaque employé se voit attribuer des tâches, complémentaires de celles de leurs collègues et coordonnées temporellement entre elles dans le but de ne pas perdre de temps et par conséquent d'accélérer les distributions et les acheminements⁷⁶. La coordination temporelle émerge donc aussi au sein des bureaux dans le cadre d'une recherche d'efficience des services. L'organisation de l'activité des agents passe également par celle de l'espace. Dans la même logique que celle qui permettra la rationalisation de l'espace des bureaux un siècle plus tard, la matérialité, les meubles, les objets, les supports sont au service des opérations de classification, de traitement, en un mot, d'organisation⁷⁷. En l'occurrence, on constate que tous les gestes et les tâches des employés ont été minutieusement pensés dans cette perspective : un registre

⁷⁵ AN, F/90/20011, f°73-74 : Délibération du 28 décembre 1791.

⁷⁶ Sur l'interdépendance entre les personnes concernées créée par la spécialisation et la division du travail, voir : É. DURKHEIM, *De la division*, *op. cit.*

⁷⁷ BERNASCONI Gianenrico, NELLEN Stefan (éd.), *Das Büro: Zur Rationalisierung des Interieurs, 1880-1960*, Bielefeld, Transcript, 2019.

numéroté et avec une souche sert à enregistrer les dépêches ; des feuilles d'avis sont préimprimées et doivent être complétées et glissées dans les différents paquets ; ceux-ci sont ensuite triés par destination et rangés dans une armoire ou un coffre prévus à cet effet. On observe ainsi le début d'une rationalisation de l'espace de travail, qui complète l'organisation du temps par le biais des horaires, eux-mêmes indispensables à toute forme de planification, d'organisation et d'efficacité des mobilités⁷⁸. Dans la même logique, les procédures, les documents et les registres commencent à être uniformisés pour accélérer les formalités administratives⁷⁹. C'est dans cette perspective que s'inscrit l'« Instruction pour l'uniformité dans les Registres & Feuilles d'expéditions des Messageries », qui n'est pas datée avec exactitude : les mesures appliquées doivent assurer un « ordre invariable dans la comptabilité intérieure des Messageries », mais permettent aussi de gagner du temps dans les différents bureaux où ces documents sont remplis⁸⁰. Au Bureau principal, « la première inspection de la feuille » est ainsi facilitée par cette harmonisation grâce à laquelle toutes les informations qui doivent être vérifiées sont visibles d'un seul coup d'œil.

c) Envoyer sa lettre à temps : des horaires à destination du public

Cette organisation temporelle au sein des bureaux de poste se traduit par une contrainte pour les utilisateurs et les utilisatrices : ils ne peuvent y accéder qu'à certaines heures. Ce ne sont pas les premiers ni les seuls endroits dotés d'horaires d'ouverture. La consommation d'alcool dans Paris est par exemple encadrée par des impératifs horaires dès 1666 et tout au long du XVIII^e et du XIX^e siècles⁸¹, de même que les circulations sur les boulevards⁸². Les marchés sont aussi réglementés : le marché aux grains, en 1710, « sera ouvert à sept heures du matin depuis Pâques jusqu'à la Toussaint, & à huit heures depuis la Toussaint jusqu'à Pâques (...) »⁸³. Le public est donc depuis longtemps familier de ces contraintes temporelles lorsque des heures d'ouverture et de fermeture viennent régir l'accès aux bureaux de poste. Elles sont fixées par des règlements, comme en atteste le premier article de l'Instruction générale sur le service des postes de 1792 (même si de telles mesures étaient probablement déjà en place avant cette instruction) :

⁷⁸ E. ZERUBAVEL *Hidden Rhythms*, *op. cit.*, p. 50 ; C. SYMES, « Time and Motion », *op. cit.*, p. 147.

⁷⁹ L'uniformisation des procédures est en effet l'un des points clefs de l'organisation de l'administration au XVIII^e siècle : P. LEMAIGRE-GAFFIER, *Administrer les menus plaisirs du roi*, *op. cit.*, notamment p. 238-239. Au XIX^e siècle, dans la bureaucratie, la rationalisation se traduit encore par la mise en place de formulaires standardisés : BENIGER James R., *The control revolution: technological and economic origins of the information society*, Cambridge, Harvard University Press, 1986, p. 14-16.

⁸⁰ AD Puy-de-Dôme, 1 C 5163.

⁸¹ SOUCHIER Côme, *Maîtriser le temps : du projet scientifique au gouvernement des temporalités*, Vulaines-sur-Seine, Éditions du Croquant, 2018, p. 221-222.

⁸² TURCOT Laurent, *Le promeneur à Paris au XVIII^e siècle*, Paris, Le Promeneur-Gallimard, 2007, p. 183-184.

⁸³ LA MARE Nicolas de, *Traité de la police (...)*, Tome Second, Paris, Chez Pierre Cot, 1710, p. 40.

La règle générale des Postes est que les Bureaux soient ouverts au Public, en été, depuis sept heures du matin jusqu'à midi, & depuis trois heures jusqu'à huit heures du soir ; en hiver, depuis huit heures du matin jusqu'à midi, & depuis trois heures jusqu'à sept heures du soir. (...) Les heures d'ouverture et de clôture du Bureau seront affichées à la porte, & sous aucun prétexte, le Directeur ne se permettra de les enfreindre pour des Particuliers domiciliés qu'il voudroit favoriser (...)⁸⁴.

L'ajout de l'interdiction d'accorder des privilèges à certains particuliers est sans doute lié, d'une part, au fait qu'il y ait souvent de tels favoritismes, qui peuvent avoir pour conséquence de ralentir le reste du service et, d'autre part, au contexte révolutionnaire, dans lequel cette Instruction est établie, et qui cherche à instaurer une plus grande égalité de traitement entre les citoyens⁸⁵. La réglementation temporelle d'ouverture des bureaux postaux se poursuit au XIX^e siècle aussi bien en France qu'en Suisse. En 1829, l'affiche intitulée « Arrivée et départ des postes a Lausanne » distingue les horaires du bureau d'expédition de ceux du bureau de distribution et donne des heures différentes selon la saison. Le premier est ouvert « tous les jours (excepté le Dimanche) dès 8 heures en Été, et en Hiver dès 9 heures à midi, et dès 3 à 8 heures du soir. Le Dimanche dès 4 à 7 heures du soir. », et le second « en Été, le matin, dès 7 h. et en Hiver, dès 8h. à midi. Le soir, toute l'année, dès 3 à 8 h. Le Dimanche, seulement, jusqu'à 10 h. du matin, et le soir, dès 5 à 8 h. »⁸⁶.

Outre ces horaires d'ouverture, les heures des levées des courriers ou les heures limites pour déposer les lettres et colis sont également communiquées au public dès le XVIII^e siècle. L'*Almanach royal*, annuaire de l'administration française et publication officielle de la monarchie, donne par exemple, comme dans son édition de 1750, les emplacements des « Boetes pour les lettres » dans Paris et précise que « Le Public est encore averti qu'il y a douze Boëtes où l'on va tous les jours lever les Lettres précisément à 8 heures du matin, à midi, & à 8 heures du soir ; & lesdites heures passées, les Lettres demeureront pour les ordinaires suivans (...) »⁸⁷. Les personnes souhaitant envoyer des missives sont averties des heures auxquelles celles-ci seront expédiées et s'ils veulent qu'elles partent le plus rapidement possible, elles doivent strictement s'y conformer.

Si ces échéances temporelles permettent à l'administration d'assurer la bonne organisation de toutes les étapes d'acheminement et de distribution des dépêches, elles sont également très utiles aux utilisateurs et aux utilisatrices de ces services, puisqu'elles leur permettent de s'organiser, de prévoir

⁸⁴ AN, AD/IX/561, Instruction générale sur le service des postes, 1792.

⁸⁵ Sur les privilèges accordés à des particuliers créant des ralentissements dans le service : cf. Chapitre 7.

⁸⁶ ACV, PP 1052/18.

⁸⁷ *Almanach royal, année M.DCC.L. (...)*, Paris, Chez la Veuve d'Houry et Le Breton, 1750, p. 396. Sur la nature de l'*Almanach royal*, sa spécificité administrative et ses évolutions consécutives des changements politiques à partir de la Révolution, voir : BRONDEL Nicole, « L'almanach royal, national, impérial : quelle vérité, quelle transparence ? (1699-1840) », *Bibliothèque de l'École des Chartes*, 166-1, 2008, p. 15-87.

et d'anticiper les départs et arrivées de leurs courriers et de leurs paquets⁸⁸. Edmé-Gilles Guyot, directeur au bureau général des Postes, rappelle, dans son *Guide des lettres* publié en 1770, l'importance des horaires pour les banquiers et les négociants :

Il n'est rien de si important pour tous ceux qui sont en commerce de lettres, principalement pour les Banquiers et Negotiants, que de connoître précisément,

Le jour et l'heure qu'ils doivent écrire dans les principales Villes commerçantes du Royaume et du Pays étranger.

Le jour et l'heure que les réponses qu'on doit leur faire peuvent partir des Villes où ils ont écrit.

Le jour et l'heure qu'ils doivent recevoir dans les Villes où ils se les font adresser⁸⁹.

Il donne ensuite plusieurs exemples pour expliquer à ses lecteurs et ses lectrices comment se servir de ce guide – ce qui souligne la complexité d'utilisation des horaires, sur laquelle nous reviendrons. Son deuxième exemple illustre l'usage qu'un négociant peut faire de ces tables :

Un Negotiant de Bordeaux a une Lettre de Change sur Marseille payable dans 15 jours. Il desire l'envoyer a Paris et sçavoir si son Correspondant de Paris pourra la faire passer a Marseille pour l'échéance ; il connoitra par la table du Départ de Bordeaux pour Paris que sa Lettre partant de Bordeaux le Samedi arrivera a Paris le Mercredi suivant et en examinant celle du Départ de Paris pour Marseille il verra qu'elle peut partir le Jeudi pour Marseille et y arriver le Mercredi suivant c'est-à-dire 12 Jours après son Départ de Bordeaux⁹⁰.

Enfin, il explique que les banquiers et négociants se sont plaints de l'absence des horaires dans l'édition précédente, ce qui montre à quel point ils leur sont nécessaires :

La Pluspart des Personnes qui ont acheté le Dictionnaire des Postes que j'ai fait imprimer il y a quelques années, et principalement les Banquiers et Négociants m'ayant fait remarquer qu'il eut été très utile et même nécessaire d'y inserer les Jours et Heures du Départ des lettres les principales Villes de Commerce les unes pour les autres, celui de leur Arrivée a leur destination et le tems qu'elles sont en route, et que si cet objet eut été rempli mon ouvrage auroit été alors tres avantageux pour ceux qui sont en commerce de Lettres et surtout aux Négociants⁹¹.

Grâce aux horaires, il est ainsi possible d'avoir une idée des délais dans lesquels le destinataire recevra une lettre et aura la possibilité d'y répondre, même si une incertitude perdure toujours en

⁸⁸ Je remercie Patrick Marchand pour cette remarque.

⁸⁹ GUYOT Edmé-Gilles, *Guide des lettres contenant l'ordre général du départ et de l'arrivée des courriers des postes, dans toutes les principales villes de France*, Paris, chez l'auteur, 1770 : « Observations sur l'usage que l'on doit faire, des tables du Départ et de l'Arrivée des Lettres, dans les principales villes du Royaume de France ».

⁹⁰ *Ibid.*

⁹¹ *Ibid.*, « Avis au Public ».

raison des nombreux aléas qui peuvent perturber les acheminements⁹². Un mémoire de 1774 du bureau du commerce, instance principale de l'administration royale du commerce au XVIII^e siècle et qui contribue à modeler l'économie française de la période, rappelle les « plus grands avantages, par la facilité de faire circuler dans toute l'étendue du Royaume toutes sortes d'effets et de marchandises, de les faire arriver à jour certain, et à peu de tems »⁹³. La circulation des correspondances et donc des informations est en effet vitale pour l'économie.

Pour envoyer une lettre ou se déplacer, il est impératif de se conformer à des horaires. En ce sens, ces derniers représentent une contrainte. Les utilisateurs et les utilisatrices souhaitant s'affranchir des échéances temporelles, quelle qu'en soit la raison, ont néanmoins la possibilité soit d'utiliser leurs propres moyens, soit de recourir à des services parallèles pour pallier cet inconvénient. L'ordonnance concernant les Messageries du 12 août 1775, rédigée dans le cadre de la réforme de Turgot, mentionne ainsi l'existence de voitures partant à la demande : « il sera fourni des berlines à quatre places pour la commodité des voyageurs qui voudront aller avec leur compagnie, ou qui par leurs affaires seront nécessités à partir à jours & heures non réglées (...) »⁹⁴. Ces autres possibilités de voyager ou d'envoyer des lettres ne sont toutefois pas toujours plus rapides que les services réglés – puisque le galop et la possibilité de relayer n'est accessible qu'à certaines conditions⁹⁵ – ; elles présentent uniquement l'avantage de partir à la demande. Les estafettes françaises – un service de transport de dépêches par des postillons, qui se transmettent les lettres de relais en relais – partent aussi à la demande et servent à envoyer des lettres urgentes. Elles sont surtout réservées aux missives officielles, émanant du gouvernement. Ces courriers spéciaux peuvent même être précédés, en cas d'extrême urgence, par un avant-courrier chargé de faire préparer le relais pour minimiser le temps perdu lors du changement de monture⁹⁶. En Suisse, il existe également des extrapostes, qui permettent de s'affranchir de la contrainte de l'horaire et de la promiscuité avec d'autres passagers : des cabriolets partent à la demande, attelés à des chevaux changés à chaque relais⁹⁷. Mais ce sont des services onéreux : l'extraposte coûte par exemple le double du prix d'une course ordinaire⁹⁸. De même, les diligences qui « seront conduites à jours & heures fixes » sont au

⁹² Sur les causes des retards des acheminements, cf. Chapitre 7.

⁹³ AN, F/12/1510/B, Mémoire du bureau du commerce, 1774. Sur le Bureau du commerce, voir : VOSGIEN Sébastien, *Gouverner le commerce au XVIII^e siècle. Conseil et Bureau du commerce*, Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique, 2017.

⁹⁴ AN, AD/IX/459, « Ordonnance du roi, concernant les Messageries, du 12 août 1775 », Article IV.

⁹⁵ Cf. Chapitre 5.

⁹⁶ DEVAUGES Jean-Denys, *Le voyage en France. Du maître de poste au chef de gare, 1740-1914*, catalogue d'exposition du Musée national de la voiture et du tourisme – Château de Compiègne, Paris, Éditions Réunion des musées nationaux, 1997, p. 28.

⁹⁷ WYSS Arthur, *La poste en Suisse. 2000 ans d'histoire*, Lausanne, Payot, 1987, p. 109.

⁹⁸ *Ibid.*

prix de « *Seize sous* par lieue pour les places dans lesdites Diligences, & *Dix sous* aussi par lieue pour les places en dehors desdites Diligences (...) »⁹⁹ tandis que :

Les Diligences que lesdits Fermiers de Messageries feront conduire extraordinairement sur les routes où il y aura des Diligences ordinaires établies, ne pourront être dirigées qu'à des heures différentes de celles fixées pour la Diligence ordinaire, de manière à ce qu'elles ne nuisent pas à ce dernier service ; & il sera payé pour les places dans lesdites Diligences extraordinaires servies en poste, soit sur lesdites routes, soit sur d'autres, *Vingt-trois sous* par place & par lieue¹⁰⁰.

La flexibilité et la liberté de s'affranchir des horaires ont donc un prix – puisque pour partir en dehors des horaires prévus pour la diligence, il faut payer environ une fois et demie le prix du service régulier –, de même que, nous le verrons, la vitesse, qui n'est pas accessible à tous et à toutes.

C) Les canaux de diffusion des horaires

L'étude des horaires montre la grande diversité de formats et de supports sur lesquels ils sont produits. Cette variété est liée, d'une part, à la pluralité des services qui les émettent et, d'autre part, à la multiplicité des *media* par lesquels ils sont diffusés¹⁰¹. Certains sont publiés sur des affiches ou des affichettes, destinées à être placardées dans l'espace public, comme en atteste une lettre de 1805 envoyée par les administrateurs généraux des postes aux directeurs des postes françaises : « Vous recevrez, Monsieur, avec la présente, deux affiches, que vous voudrez bien remplir des jours de la semaine du départ et de l'arrivée du Courrier à votre bureau, et les placer, l'une dans le lieu le plus apparent, et l'autre à la porte de votre bureau »¹⁰². Les horaires étaient donc au moins exposés sur la porte des bureaux de poste, lieux de départ des courriers, où ils pouvaient être consultés par toutes et tous. Ces affiches spécifiques – comme toutes les affiches, officielles ou non, qui se multiplient dans l'espace urbain à ce moment-là – touchent toutefois avant tout un public de

⁹⁹ AN, AD/IX/459, « Arrêt du Conseil d'État du roi, servant de règlement sur les Diligences & Messageries du Royaume du 23 Janvier 1777 », Article II.

¹⁰⁰ *Ibid.*, Article III.

¹⁰¹ Pour un autre exemple de diffusion d'informations qui se fait également par le biais d'une diversité de supports imprimés, voir : PÉREZ Liliane, THÉBAUD-SORGER Marie, « Les techniques dans la presse d'annonces au XVIII^e siècle en France et en Angleterre. Réseaux d'information et logiques participatives », dans BRET Patrice, CHATZIS Konstantinos, PÉREZ Liliane (dir.), *La presse et les périodiques techniques en Europe, 1750-1950*, Paris, L'Harmattan, 2008, p. 11-50.

¹⁰² AN, F/90/19045, 20 frimaire an XIV [11 décembre 1805]. Sur le recours aux affiches imprimées en Allemagne comme moyen de communication et de publicité pour les services postaux dès le XVII^e siècle et plus fréquemment au XVIII^e siècle, voir : W. BEHRINGER, « Der Fahrplan der Welt », *op. cit.*, p. 47.

proximité et uniquement les personnes intéressées par ces informations particulières¹⁰³. Si nous savons que de tels supports de diffusion ont existé, nous n'en avons pas retrouvé dans les archives françaises, conséquence sans doute de leur caractère éphémère. Quelques exemples ont en revanche été conservés en Suisse, à l'image de l'« Arrivée et départ des postes à Lausanne », qui présente, sur une affiche d'environ 40 x 60 centimètres, le « service des lettres, valeurs et paquets » et l'« arrivée et départ des diligences »¹⁰⁴ (Annexe 15). Certaines sources iconographiques montrent aussi de grandes affiches placardées au mur à l'intérieur, à l'extérieur ou à proximité d'un bureau de poste ou d'un relais, sans que l'on puisse identifier formellement les informations qu'elles contiennent. Dans une vue de l'intérieur d'un bureau de poste à Paris, sous Louis XV, datée du XVIII^e siècle, on peut voir, au-dessus des différents employés s'afférant autour du courrier, deux affiches : l'une intitulée « Avis au public » et l'autre « Poste aux lettres » (Annexe 16). Il n'est toutefois pas possible de lire ce qui est écrit en-dessous ; il ne s'agit en tout cas vraisemblablement pas de tableaux, mais de texte¹⁰⁵. Les horaires étant présentés sous ces deux formes au cours de la période étudiée, le document pourrait tout à fait communiquer des informations sur les heures de départ et d'arrivée des voitures. De même, une affiche est placardée sur un relais de poste représenté dans une lithographie anonyme de 1825, qui montre le départ d'une diligence, dans laquelle les passagers sont en train de monter (Annexe 17)¹⁰⁶. On retrouve encore de telles affiches dans le tableau d'Adolphe Roehn, *Le relais de poste du Cœur Volant à Louveciennes*, ou dans celui d'Auguste-Xavier Le Prince, *L'arrêt de la diligence à la poste royale*, sans que l'on puisse lire ce qu'il y est inscrit¹⁰⁷. Paul Charbon a également identifié, au Musée de la voiture à Compiègne, un panneau indicateur qui était placé dans le relais ou à l'extérieur de celui-ci afin d'indiquer l'heure de départ et d'arrivée des voitures¹⁰⁸. Grâce aux affiches ou à des panneaux, les horaires sont donc bien communiqués dans l'espace public.

¹⁰³ Sur les affiches en tant qu'imprimé permettant de diffuser des informations dans l'espace public, voir : CHARTIER Roger, ROCHE Daniel, « Les pratiques urbaines de l'imprimé », dans CHARTIER Roger, MARTIN Henri-Jean (dir.), *Histoire de l'édition française*, tome 2 : *Le livre triomphant, 1660-1830*, Paris, Fayard, 1990, p. 521-558, p. 548-549 ; CUVELIER Laurent, « Solliciter l'attention, mobiliser et faire l'événement : affiches placardées à Paris au XVIII^e siècle », dans BELIN Olivier, FERRAN Florence (dir.), *Les éphémères et l'événement*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 2018, p. 121-136. Sur les affiches présentant plus spécifiquement des informations officielles, voir : FOGEL Michèle, *Les Cérémonies de l'information dans la France du XVI^e au milieu du XVIII^e siècle*, Paris, Fayard, 1989.

¹⁰⁴ ACV, PP 1052/18.

¹⁰⁵ AN, F/90/19102, dossier 6, XVIII^e siècle. Un exemplaire intitulé « Un bureau de poste sous Louis XV » est également conservé au Musée Carnavalet, Paris : cote 01-022066.

¹⁰⁶ Anonyme, *A Paris, diligence and cabriolet*, Lithographie en couleur, 1825, Musée de La Poste, Paris, Inv. G258.

¹⁰⁷ ROEHN Adolphe, *Le relais de poste du Cœur Volant à Louveciennes*, huile sur toile, XIX^e siècle, Musée du domaine départemental de Sceaux, Sceaux, Inv. 39.19.1 ; LE PRINCE Auguste-Xavier, *L'arrêt de la diligence à la poste royale*, huile sur toile, vers 1820, Musée de la voiture, Compiègne, Inv. CMV.2005.002.

¹⁰⁸ CHARBON Paul, *Au temps des malles-postes et des diligences : histoire des transports publics et de poste du XVI^e au XIX^e siècle*, Obernai, Éditions Jean-Pierre Gyss, 1979, p. 87.

Les horaires peuvent aussi être aisément transportés sur soi ou du moins dans ses bagages lors d'un voyage grâce à leur publication dans des livres, surtout dans des almanachs¹⁰⁹ ; les données diffusées par ce biais touchent alors un public plus large que les affiches, qui ne sont lues que par un public de proximité¹¹⁰. L'*Almanach royal* notamment, présente, chaque année de 1700 à 1792 (et sous d'autres noms jusqu'en 1919), parmi des informations administratives et pratiques, allant de la liste des personnels civils et militaires aux jours des foires en passant par l'heure du lever et du coucher du soleil, des rubriques concernant les départs des messagers, des rouliers et des courriers, que nous étudierons plus en détail par la suite.

Les horaires sont aussi progressivement indiqués dans les guides de voyage, où commencent à être combinés, au XVIII^e siècle, les textes et les cartes¹¹¹. Les guides de voyage, des outils textuels à destination des voyageurs et des voyageuses, sont très proches des almanachs en termes de stratégie éditoriale : ils peuvent être regroupés dans la catégorie de la littérature d'apprentissage, qui diffuse des informations, des codes et, en l'occurrence, des moyens de comprendre l'espace et le temps, et donc de se déplacer¹¹². Au cours d'un long XVIII^e siècle, les renseignements contenus dans ces guides se multiplient et se diversifient afin de s'adapter et de répondre aux attentes des lecteurs et des lectrices¹¹³. Parmi les informations communiquées, outre les tarifs et les adresses des auberges

¹⁰⁹ Les almanachs sont, dès les premiers exemplaires – bien antérieurs à l'imprimerie –, liés à une forme de comptabilisation, de représentation et d'interprétation du temps, avec primitivement la publication d'un calendrier : BOLLÈME Geneviève, *Les almanachs populaires aux XVII^e et XVIII^e siècles. Essai d'histoire sociale*, Paris/La Haye, Mouton & Co, 1969, p. 11. Il n'est donc pas surprenant que plusieurs siècles plus tard, certains almanachs comprennent aussi des horaires, et notamment ceux concernant les transports.

¹¹⁰ C'est aussi le cas, par exemple, des récits de voyage, publiés dans de petits formats, aisément transportables : MARCIL Yasmine, *La fureur des voyages. Les récits de voyage dans la presse périodique (1750-1789)*, Paris, Honoré Champion, 2006, p. 87-88. Les almanachs, quant à eux, circulent par tous les réseaux de commerce de l'imprimé et notamment grâce au colportage : MANDROU Robert, *De la culture populaire aux XVII^e et XVIII^e siècles. La bibliothèque blénoise de Troyes*, Paris, Stock, 1964, surtout p. 55-63 ; SARRAZIN Véronique, « L'exemple des *Étrennes parisiennes* : succès, évolution et mutation d'un genre d'almanachs du XVIII^e au XIX^e siècle », dans LÜSEBRINK Hans-Jürgen, MIX York-Gothart, MOLLIÉ Jean-Yves, SOREL Patricia (dir.), *Les lectures du peuple en Europe et dans les Amériques (XVII^e-XX^e siècle)*, Bruxelles, Éditions Complexe, 2003, p. 39-47, p. 40-41. Sur la circulation de l'imprimé par le biais du colportage, voir : BOLLÈME Geneviève, « Littérature populaire et littérature de colportage au 18^e siècle », dans BOLLÈME Geneviève, EHRARD Jean, FURET François, ROCHE Daniel, ROGER Jacques, *Libre et société dans la France du XVIII^e siècle*, Paris/La Haye, Mouton, 1965, p. 61-92 ; CHARTIER Roger, LÜSEBRINK Hans-Jürgen (dir.), *Colportage et lecture populaire : imprimés de large circulation en Europe, XV^e-XIX^e siècles*, Paris, IMEC éditions/Éditions de la Maison des Sciences de l'homme, 1996.

¹¹¹ FORDHAM Herbert George, *Catalogue des Guides-routiers et des itinéraires français 1552-1850*, Paris, Imprimerie nationale, 1920, p. 12 ; PELLETIER Monique, « Les guides routiers au XVIII^e siècle. Tradition et Innovations (l'exemple de l'itinéraire Paris-Compiègne) », dans DEVAUGES Jean-Denys, MASSEAU Didier, *Le voyage en France, 1750-1914*, Compiègne, Société des amis du musée national de la voiture et du tourisme, 2000, p. 7-16, p. 7-8 ; VERDIER Nicolas, « Les formes du voyage : cartes et espaces des guides de voyage », *In Situ*, 15, 2011 [En ligne] ; BLOND Stéphane, « Les infrastructures du voyage en Europe à l'âge classique et aux Lumières », dans BEAUREPAIRE Pierre-Yves (dir.), *La Communication en Europe. De l'âge classique au siècle des Lumières*, Paris, Belin, 2014, p. 11-22, p. 12.

¹¹² ROCHE Daniel, « Introduction », dans CHABAUD Gilles, COHEN Évelyne, COQUERY Natacha, PENEZ Jérôme (dir.), *Les guides imprimés du XVI^e au XX^e siècle : villes, paysages, voyages*, Paris, Belin, 2000, p. 19-21, p. 19.

¹¹³ G. CHABAUD, É. COHEN, N. COQUERY, J. PENEZ, *Les guides imprimés, op. cit.*, p. 9.

et des relais, se trouvent de plus en plus souvent des horaires¹¹⁴. La plupart des guides de la première moitié du XVIII^e siècle ne les indiquent que rarement, à l'image du *Nouveau voyage de France* de Piganiol de la Force, publié en 1740¹¹⁵. Cet ouvrage appartient en l'occurrence davantage à la catégorie des livres de Poste, signalés par Nicolas Verdier comme étant « des ouvrages qui décrivent à la fois les trajets, les étapes et les tarifs de l'institution postale »¹¹⁶. La durée des trajets n'y est pas communiquée à l'aide de référentiels temporels, mais en fonction de la distance. En parallèle, certains guides publient pourtant déjà des horaires dès le début du XVIII^e siècle, à l'image du *Nouveau voyage de France, géographique, historique et curieux*, publié en 1720 par Claude-Marin Saugrain. Il ne donne pas les horaires de départ de toutes les voitures, mais les indique pour quelques trajets ; il mentionne par exemple que les carrosses de Paris à Besançon « partent tous les vendredis en été, et les jeudis en hyver, à six heures du matin »¹¹⁷.

Dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, les horaires sont de plus en plus systématiquement indiqués dans les guides de voyage. *L'Indicateur fidèle, ou Guide des voyageurs* de Claude-Sidoine Michel et Louis-Charles Desnos, publié pour la première fois en 1765 et réédité plusieurs fois par la suite, accompagne toutes les routes, comme l'indique son titre complet, « d'un itinéraire instructif raisonné (...), qui donne le jour et l'heure du départ, de la dinée et de la couchée tant des coches par eau, que des carrosses, diligences et messageries du royaume, avec le nombre des lieues que ces différentes voitures font chaque jour »¹¹⁸. Pour chaque itinéraire, *L'Indicateur fidèle* précise en effet le lieu et l'heure du dîner et du coucher. Les voyageurs et les voyageuses qui vont de Paris à Bordeaux en carrosse savent qu'après un départ de Paris à 11h, ils dormiront le premier soir à Arpajon, où ils arriveront à 19h (Annexe 23)¹¹⁹. Le jour suivant, ils dîneront à Monnerville à 11h et coucheront à Thoury à 19h. Les auteurs insistent particulièrement sur le fait que leur guide est pensé pour les voyageurs et les voyageuses, tant dans son contenu que dans son format :

Les Cartes de ces Routes se vendent ensemble ou séparément par feuilles détachées, & leur forme est portative. Le Voyageur peut aisément en enfermer une dans un Porte-feuille, & la consulter au besoin. Elles éclairent, elles dirigent, & elles mettent celui qui en est possesseur, dans le cas de se passer de tous les renseignemens que l'on recherche dans les voyages ; enfin,

¹¹⁴ M. PELLETIER, « Les guides routiers », *op. cit.*, p. 7-8 ; GUILCHER Goulven, « Naissance et développement du guide de voyage imprimé : du guide unique à la série, une stratégie de conquête des lecteurs ? », dans G. CHABAUD, É. COHEN, N. COQUERY, J. PENEZ, *Les guides imprimés, op. cit.*, p. 81-94, p. 81.

¹¹⁵ PIGANOL DE LA FORCE Jean-Aymar, *Nouveau voyage de France avec un itinéraire, et des cartes faites exprès (...)*, Paris, Chez Théodore Legras, 1740.

¹¹⁶ N. VERDIER, « La montre et l'odomètre », *op. cit.*

¹¹⁷ SAUGRAIN Claude-Marin, *Nouveau voyage de France, géographique, historique, et curieux. Disposé par différentes routes, à l'usage des Étrangers et des François*, Paris, chez Saugrain, 1720, p. 207.

¹¹⁸ MICHEL Claude-Sidoine, DESNOS Louis-Charles, *L'indicateur fidèle, ou Guide des voyageurs (...)*, Paris, À l'enseigne du Globe, 1765.

¹¹⁹ *Ibid.*, feuille III.

elles sont entièrement consacrées à l'utilité Publique, & au besoin de tous ceux qui voyagent.

C'est le seul but que l'on s'est proposé en les mettant au jour¹²⁰.

La publication croissante des horaires dans les guides – même si certains, encore au début du XIX^e siècle, continuent à s'affranchir des indications temporelles, comme le *Gray's New Book of Roads* de George Carrington Gray¹²¹ – montre l'importance qu'ils prennent dans l'organisation d'un voyage. Par le biais de ces guides, les horaires, en pénétrant chez les particuliers et en s'ancrant dans les pratiques du voyage, sont transmis à une autre échelle que lorsqu'ils sont imprimés sur des affiches.

Néanmoins, les guides, et les livres en général, restent, au XVIII^e siècle, des objets coûteux, que toutes et tous ne peuvent s'offrir¹²². Toutefois, sachant que les transports via les services postaux représentent eux-mêmes un budget important, nous pouvons estimer que celles et ceux qui ont les moyens de les emprunter ont aussi la possibilité d'acheter ces livres, afin d'avoir accès à tout moment aux horaires pour organiser et planifier leurs déplacements. Il est également plus facile d'obtenir de tels livres en habitant dans une ville, où une librairie est installée, qu'à la campagne, bien que d'autres moyens de se les fournir existent, par le biais du colportage par exemple ou des libraires-forains¹²³. La possession d'un livre n'est pas non plus le seul moyen d'avoir accès à son contenu : il peut aussi être lu grâce aux prêts entre amis, aux bibliothèques publiques ou aux cabinets de lecture¹²⁴. Les lecteurs ou lectrices plus démunis peuvent même louer des imprimés – comme des gazettes – à la journée par exemple, mais ce ne sont sans doute pas les personnes qui recourent le plus aux services postaux¹²⁵. De plus, certains guides et plus sûrement encore les almanachs sont sans doute accessibles dans des lieux publics, comme les auberges, et touchant un lectorat plus grand que celui qui a la possibilité de les acheter. Il est néanmoins difficile

¹²⁰ *Ibid.*, « Prospectus du Guide des Voyageurs, Pour les Routes Royales & Particulieres de la France & autres ».

¹²¹ GRAY George Carrington, *Gray's New Book of Roads. The Tourist and Traveller's Guide to the Roads of England and Wales, and part of Scotland* (...), Londres, Sherwood, Jones and Co. Paternoster Row., 1824.

¹²² DOBRASZCZYK Paul, « Useful Reading? Designing Information for London's Victorian Cab Passengers », *Journal of Design History*, 21-2, 2008, p. 121-141, p. 126. Sur les prix des livres sous la Restauration, qui donnent une indication de ceux au XVIII^e siècle, voir : PARENT Françoise, « De nouvelles pratiques de lecture », dans R. CHARTIER, H.-J. MARTIN, *Histoire de l'édition française*, *op. cit.*, p. 801-821, p. 809. Sur la possession des livres selon les catégories sociales au cours de la période : voir : R. CHARTIER, D. ROCHE, « Les pratiques urbaines », *op. cit.*, p. 522-530.

¹²³ SAUVY Anne, « Le livre aux champs », dans R. CHARTIER, H.-J. MARTIN, *Histoire de l'édition française*, *op. cit.*, p. 559-578, p. 559-564.

¹²⁴ R. CHARTIER, D. ROCHE, « Les pratiques urbaines », *op. cit.*, p. 533-540. Les prêts peuvent se faire entre personnes aisées, mais aussi entre voisins : PARIS Anne-Marie, « La diffusion de l'information scientifique dans les almanachs populaires pendant la Révolution et l'Empire », dans *La diffusion du savoir de 1610 à nos jours*, Paris, CTHS, 1983, p. 211-228, p. 214. Les cabinets de lecture, quant à eux, ne sont pas réservés qu'aux plus riches : Y. MARCIL, *La fureur des voyages*, *op. cit.*, p. 43-44.

¹²⁵ R. CHARTIER, D. ROCHE, « Les pratiques urbaines », *op. cit.*, p. 533-540.

de connaître le nombre de tirages des différents livres et guides au XVIII^e siècle et donc de mesurer leur diffusion¹²⁶.

Certains horaires sont aussi publiés dans la presse, pratique qui semble particulièrement courante en Angleterre, où les horaires se multiplient également, comme l'attestent par exemple deux annonces parues dans le *Gore's General Advertiser* le 4 mars 1813, l'une pour un transport bon marché partant de Liverpool pour Londres, et l'autre, citée précédemment, pour les carrosses postaux allant de Kendal à Whitehaven, en passant par Penrith¹²⁷. La fonction première de ces quelques lignes est certainement de faire connaître et de promouvoir un transporteur sur un trajet, mais ces brèves indiquent aussi des informations pratiques, comme les horaires¹²⁸. Ils concernent ici davantage des déplacements quotidiens, alors que les guides évoqués précédemment sont plutôt relatifs à des voyages plus ou moins lointains. La presse quotidienne anglaise connaît une importante croissance au début du XIX^e siècle et les horaires transmis par ce biais touchent par conséquent une part importante de la population¹²⁹. La multiplicité des supports imprimés pour transmettre ces informations temporelles liées aux mobilités permet une réception à plusieurs échelles, ainsi que, sans doute, une simultanéité de l'accès à ces données, complétée au besoin par une transmission orale des données¹³⁰. Toute personne souhaitant se déplacer ou envoyer des lettres peut ainsi facilement trouver les renseignements pratiques dont elle a besoin.

Quel que soit le moyen utilisé pour faire connaître ces horaires, une difficulté persiste : ils ne sont pas pérennes. Ils peuvent par exemple être modifiés lors d'une réorganisation des services. Il faut alors pouvoir communiquer ces nouvelles échéances temporelles, ce qui est aisé dans le cas d'une publication quotidienne ou hebdomadaire dans la presse ou de l'utilisation d'affiches, mais plus difficile lorsque les horaires sont imprimés annuellement dans des almanachs ou des guides. Certaines sources donnent des indices sur la manière dont l'administration postale procède alors. L'avis sur les carrosses des messageries royales partant de Clermont-Ferrand pour le Puy-en-Velay et Saint-Flour (Annexe 18), datant probablement du XVIII^e siècle, précise, à la fin du document : « quand il se fera des changements dans les jours du Depart de retour et de sejour le public en sera

¹²⁶ KIRSOP Wallace, « Les mécanismes éditoriaux », dans R. CHARTIER, H.-J. MARTIN, *Histoire de l'édition française*, *op. cit.*, p. 15-34, p. 27-29. Sur la croissance de l'édition française sous la Restauration, voir : BELLOS David, « La conjoncture de la production », dans R. CHARTIER, H.-J. MARTIN, *Histoire de l'édition française*, *op. cit.*, p. 730-740.

¹²⁷ Kew, RAIL 981/617.

¹²⁸ Ces publicités, parmi les autres diffusées dans la presse anglaise, assurent en outre des revenus importants à chacun de ces journaux, qui imposent des formes d'annonces plutôt courtes : ASQUITH Ivon, « Advertising and the Press in the Late Eighteenth and Early Nineteenth Centuries: James Perry and the *Morning Chronicle*, 1790-1821 », *The Historical Journal*, XVIII-4, 1975, p. 703-724.

¹²⁹ *Ibid.*, p. 703. Sur la presse anglaise au XVIII^e siècle, voir plus généralement : BLACK Jeremy, *The English Press in the 18th Century*, Philadelphie, University of Pennsylvania Press, 1987 ; HARRIS Michael, LEE Alan J. (éd.), *The Press in English Society from the 17th to the 19th Centuries*, Londres, Associated University Press, 1986.

¹³⁰ L. PÉREZ, M. THÉBAUD-SORGER, « Les techniques dans la presse d'annonces », *op. cit.*, p. 39-42.

instruit par de nouvelles affiches »¹³¹. Dans ce cas, les personnes souhaitant connaître les horaires des carrosses et messageries ont tout intérêt à consulter régulièrement les affiches placardées pour s'assurer d'avoir les bonnes informations. Celles et ceux qui s'appuient sur l'affiche donnant l'arrivée et le départ des postes à Lausanne de 1829 doivent également être attentifs à d'éventuels changements, qui « pourraient survenir depuis la date de ce Tableau seront annoncés par les Gazettes et la Feuille d'avis de Lausanne »¹³². Pour les horaires communiqués dans les almanachs ou les guides de voyage, il semble suffisant de se fier à la dernière édition, à condition bien sûr que des modifications n'aient pas lieu dans l'année qui suit. Les auteurs des guides et leurs éditeurs trouvent d'ailleurs des stratégies pour convaincre les voyageurs et les voyageuses qu'il s'agit de l'ouvrage le plus à jour sur l'itinéraire qui les intéresse¹³³.

Celles et ceux qui ont besoin d'utiliser des horaires pour se déplacer ou envoyer des lettres ou de petits paquets sont donc confrontés à l'incertitude de l'actualité des informations données et à une possible confusion face à la multiplicité des formes de diffusion ; il faut savoir où trouver l'information recherchée. Néanmoins, les horaires imprimés ne sont pas la seule manière d'avoir accès aux heures de départ ; sans doute y avait-il aussi une communication informelle qui permettait d'obtenir ces renseignements oralement dans les hôtels, les cabarets ou les auberges – qui se présentent comme des lieux importants pour la vie sociale à cette période¹³⁴ –, ou directement aux relais et aux bureaux de poste.

II. L'évolution des horaires : vers une normalisation de leur présentation

Outre la diversité des supports sur lesquels ces échéances temporelles peuvent être diffusées, il est possible d'interroger d'autres aspects de leur matérialité, comme la manière dont ils sont présentés. L'étude des horaires des services postaux permet alors de s'intéresser à la conception et à l'utilisation de l'information pour la vie quotidienne dans un contexte spécifique, et vient ainsi compléter des travaux faits sur les horaires du XIX^e siècle liés aux mobilités¹³⁵. La multiplication des

¹³¹ AD Puy-de-Dôme, 1 C 5164.

¹³² ACV, PP 1052/18.

¹³³ G. GUILCHER, « Naissance et développement du guide », *op. cit.*, p. 81-84.

¹³⁴ CAPP Bernard, *Astrology and the Popular Press. English Almanacs, 1500-1800*, Londres/Boston, Faber and Faber, 1979, p. 52. Sur les auberges et les cabarets du XVIII^e siècle, lieux importants de passage et de sociabilité maillant finement le territoire, voir notamment : BRENNAN Thomas, *Public Drinking and Popular Culture in Eighteenth Century Paris*, Princeton, Princeton University Press, 1988 ; MUCHEMBLED Robert, *La violence au village (XV^e-XVII^e siècle)*, Turnhout, Brepols, 1989 ; ROCHE Daniel, *Le peuple de Paris*, Paris, Fayard, 1998 [1981], p. 338-362 ; HEICHETTE Michel, *Société, sociabilité, justice. Sablé et son pays au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2005, p. 115-124 ; MUSSET Benoît, « L'auberge et le cabaret comme forum marchand (Haut-Maine, XVIII^e siècle) », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 127-4, 2020, p. 125-151.

¹³⁵ P. DOBRASZCZYK, « Useful Reading? », *op. cit.*, p. 137.

horaires organisant les mobilités au XVIII^e siècle s'accompagne non seulement d'une densification des informations qu'ils contiennent, mais également d'une normalisation de leur présentation, qui doit permettre d'en faciliter la lecture. Nous nous concentrons ici principalement sur ceux qui s'adressent au public et qui concernent donc essentiellement les voyages ou les heures de départ et d'arrivée des courriers et des messagers. Ces échéances temporelles peuvent être communiquées soit grâce à un texte, soit sous forme de tableau. La mise en tableau des horaires apparaît plus tardivement que la forme textuelle et si elle s'impose progressivement, elle ne remplace jamais totalement les textes : les deux formes, et des hybridations de celles-ci, coexistent tout au long du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle.

A) La matérialité des horaires : de la phrase au tableau ?

Pour percevoir les évolutions dans la présentation des horaires et des axes de transformation, et selon les méthodologies établies pour analyser la matérialité d'un objet, il est utile d'en comparer plusieurs exemplaires¹³⁶. Nous avons à cet effet étudié trois éditions de l'*Almanach royal*, qui couvrent presque tout le XVIII^e siècle : celles de 1700, de 1750 et de 1791. En 1700, quatre rubriques communiquent au moins les jours et parfois l'heure de départ des messagers, des rouliers ou plus largement des services postaux : « Mémoire général des Couriers de France qui partiront de Paris précisément aux jours & heures marquées », « Liste générale et alphabétique des Postes, avec le jour de leur départ », « Départ des rouliers » et « Rues et demeures des messagers avec le jour de leur départ ». Cette dernière section comprend une liste par ordre alphabétique des différentes villes d'où partent les messagers (Annexe 19). Ainsi, « Alençon, Mortaigne [Mortagne-au-Perche] & route, *Carosses & Messagerie* logent rue du Jour près saint Eustache, & partent les Samedis à six heures du matin »¹³⁷. Si l'édition de 1750 comporte des entrées où les informations sont présentées sous forme de tableau – comme les heures de lever et de coucher du soleil et de la lune pour chaque mois¹³⁸ –, les horaires sont toujours fournis à l'aide de listes ordonnées alphabétiquement, à l'image de la rubrique « Messagers, coches, et carosses, avec le jour de leur départ », qui est similaire à celle de 1700 (Annexe 20)¹³⁹. En 1791, en revanche, la présentation des horaires diffère : ils sont dorénavant diffusés dans une forme proche du tableau. La rubrique « Ordre général contenant les jours & les heures du depart & les jours d'arrivée des Couriers de la

¹³⁶ BERNASCONI Gianenrico, « L'objet comme document », *Artefact*, 4, 2016, p. 31-47, p. 40.

¹³⁷ *Almanach royal, Pour l'année Mil sept cens (...)*, Paris, Laurent d'Houry, 1700, p. 71.

¹³⁸ *Almanach royal*, 1750, *op. cit.*, p. 9-31.

¹³⁹ *Ibid.*, p. 399.

Poste aux Lettres, tant pour les principales Villes de France que pour les Pays étrangers » (Annexe 21) propose ainsi une liste divisée en trois colonnes, à savoir : « Bureaux », « Départs de Paris », « Arrivées à Paris »¹⁴⁰. L'exemple de l'*Almanach royal* donne ainsi à voir une évolution, que l'on retrouve dans d'autres ouvrages publiant des horaires, dans la manière de présenter les horaires au cours du XVIII^e siècle, de la phrase au tableau, du discursif au visuel. Dans d'autres publications périodiques, comme les *Étrennes nationales*, qui est aussi un almanach, les tableaux se multiplient également à partir des années 1780, pour communiquer tous les types d'informations, pas forcément temporelles, remplaçant les traditionnelles listes¹⁴¹. Au XIX^e siècle, presque tous les renseignements y sont présentés sous forme tabulaire, ce qui montre un goût pour la statistique et les données chiffrées¹⁴². L'évolution des horaires constatée dans l'*Almanach* semble donc s'inscrire dans un mouvement plus général de mise en tableau des données, que l'on observe aussi dans d'autres sources, qui ne sont pas des périodiques.

Les quelques exemples que nous avons montrent que l'administration postale présente également les horaires en interne, fixés pour le personnel, sous forme soit de texte, soit de tableau. En 1754, le règlement du Bureau du départ, qui fixe temporellement les tâches de chacun, est par exemple entièrement rédigé :

Les Taxateurs des Provinces seront rendus au Bureau entre sept heures et sept heures et demy au plus tard.

Tous les commis du Bureau du Depart seront rendus au Bureau a huit heures et demy au plus tard.

Les Commis chargés de lever les lettres jetées dans la grande boete commenceront a les lever pour la premiere fois a neuf heures sonnantes, et ainsi de demie heure en demie heure jusque et compris deux heures après midy.

Le service du grand tri et celui de toutes les routes se fera suivant l'usage ordinaire (...)

Les Commis de chaque Route s'arrangeront entre eux pour aller diner, de facon quil en reste toujours un a chaque route pour travailler, et aller ensuite diner au retour des autres et tous en general s'absenteront une heure tout au plus pour ce repas¹⁴³.

Les commis doivent donc se coordonner pour ne pas aller manger en même temps, témoignant d'un souci d'assurer la continuité du service. En 1788 en revanche, c'est dans un tableau à deux colonnes que sont consignées les heures, précises au quart d'heure, auxquelles doit être faite chaque

¹⁴⁰ *Almanach royal*, 1791, *op. cit.*, p. 673-698.

¹⁴¹ V. SARRAZIN, « L'exemple des *Étrennes parisiennes* », *op. cit.*, p. 44.

¹⁴² *Ibid.*, p. 45.

¹⁴³ AN, F/90/20001, f°178 : Délibération du 29 avril 1754.

tâche au sein du Bureau de l'arrivée¹⁴⁴. Les trente ans qui séparent ces deux règlements expliquent probablement la différence de présentation et tendent à montrer cette évolution vers une mise en tableau.

Le tableau, en tant que moyen de mettre en ordre des connaissances, de les classer, permet de croiser et d'organiser plusieurs données¹⁴⁵. Les marchands sont les premiers à utiliser, dès la fin du XV^e siècle et de plus en plus au siècle suivant, des tables pour leurs calculs¹⁴⁶. Cette forme se répand au XVII^e siècle et apparaît progressivement dans les travaux de géographie et de démographie¹⁴⁷. Elle continue à être un outil privilégié des marchands et des entrepreneurs, surtout dans le cadre de la comptabilité¹⁴⁸. Au XVIII^e siècle, l'usage du tableau s'étend à l'économie, comme dans les travaux de 1791 d'Ambroise-Marie Arnould, qui compare l'état de la France sous Louis XIV et sous Louis XVI¹⁴⁹, mais aussi à l'astronomie, à la météorologie, à la physique et à la chimie, aux sciences de la vie, à la statistique et à la tactique militaire ; cette forme rend possible l'organisation de toutes les données enregistrées¹⁵⁰. La forme tabulaire s'impose également dans les pratiques des ingénieurs des Ponts et Chaussées : en 1804 par exemple, Dupain de Montesson rédige *L'art de lever les plans appliqué à tout ce qui a rapport à la guerre, la navigation et à l'architecture civile et rurale*, où il réunit « tous les arts et métiers de l'étendue », incluant les tableaux¹⁵¹. Les tableaux relèvent ainsi d'une culture technique de l'organisation, au même titre que les fiches utilisées dans les bureaux au

¹⁴⁴ AN, F/90/20010, f°43 : Délibération du 1^{er} juillet 1788.

¹⁴⁵ FOUCAULT Michel, *Les mots et les choses. Une archéologie des sciences humaines*, Paris, Gallimard, 1966, p. 86-89 ; PERROT Jean-Claude, *Une histoire intellectuelle de l'économie politique (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Paris, EHESS, 1992, p. 31-33. Sur les enjeux du classement en tant qu'opération cognitive et qu'opération de connaissance, voir : GARDEY Delphine, *Écrire, calculer, classer. Comment une révolution de papier a transformé les sociétés contemporaines (1800-1940)*, Paris, La Découverte, 2008, notamment p. 171-178.

¹⁴⁶ BENOIT Paul, « La formation mathématique des marchands français à la fin du Moyen Âge : l'exemple du Kadrans aux marchands (1485) », *Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public*, 12, 1981, p. 209-224. Ces tables de calcul se diffusent dans un contexte où l'écriture s'est désormais largement imposée et où un lien émerge entre l'écrit et la rationalité ; à ce sujet, voir les différentes contributions réunies dans : COQUERY Natacha, MENANT François, WEBER Florence (dir.), *Écrire, compter, mesurer. Vers une histoire des rationalités pratiques*, Paris, ENS Ulm, 2006.

¹⁴⁷ J.-C. PERROT, *Une histoire intellectuelle*, op. cit., p. 31.

¹⁴⁸ HILAIRE-PÉREZ Liliane, *La pièce et le geste : artisans, marchands et savoir technique à Londres au XVIII^e siècle*, Paris, Albin Michel, 2013, chapitre 6, notamment p. 367-372. Malgré la publication de traités et de manuels sur la manière de tenir des comptes (LEMARCHAND Yannick, « À la conquête de la science des comptes', variations autour de quelques manuels français de tenue des livres », dans HOOCK Jochen, JEANNIN Pierre, KAISER Wolfgang (dir.), *Ars mercatoria. Handbücher und Traktate für den Gebrauch des Kaufmanns*, Tome 3 : 1470-1700, Paderborn/Munich/Vienne/Zurich, Schöningh, 2001, p. 91-129), les livres de compte peuvent prendre de multiples formes et ne sont pas homogènes : COQUERY Natacha, *Tenir boutique à Paris au XVIII^e siècle. Luxe et demi-luxe*, Paris, CTHS, 2011, p. 181-190.

¹⁴⁹ ARNOULD Ambroise-Marie, *De la balance du commerce et des relations commerciales extérieures de la France dans toutes les parties du globe particulièrement à la fin du règne de Louis XIV et au moment de la Révolution*, Paris, Buisson, 1791-1793.

¹⁵⁰ J.-C. PERROT, *Une histoire intellectuelle*, op. cit., p. 32-33 ; HEILBRON John Lewis, « Introductory Essay », dans FRÄNGSMYR Tore, HEILBRON John Lewis, RIDER E. Robin (éd.), *The Quantifying Spirit in the Eighteenth Century*, Berkeley, University of California Press, 1990, p. 1-25 ; JOHANNISSON Karin, « Society in Numbers: The Debate over Quantification in 18th-Century Political Economy », dans T. FRÄNGSMYR, J. L. HEILBRON, R. E. RIDER E., *The Quantifying Spirit*, op. cit., p. 343-362, p. 345-346.

¹⁵¹ MONTESSON Dupain de, *L'art de lever les plans appliqué à tout ce qui a rapport à la guerre, à la navigation et à l'architecture civile et rurale*, Paris, Chez Barrois l'aîné & fils, 1804.

XIX^e siècle, très bien étudiées par Delphine Gardey¹⁵². Ils sont pareillement un outil de gestion qui met en forme des données, facilite de nouvelles formes d'action et circule entre les mondes économique, scientifique et pratique. Au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, l'usage des tableaux est ainsi devenu courant dans les pratiques de nombreux domaines pour classer et organiser des données, même si les dictionnaires et encyclopédies de la période ne les définissent pas encore comme cette disposition graphique permettant de présenter des informations sous forme de ligne et de colonne¹⁵³. L'outil est donc utilisé mais pas encore entièrement théorisé.

Le développement de l'usage du tableau dans le domaine des transports est donc concomitant de sa diffusion dans de nombreux domaines. Dans le contexte de la mise en place d'une coordination temporelle par le biais d'horaires, il permet de croiser des données temporelles avec des informations spatiales ou des tâches précises. Cette culture technique d'organisation des données est progressivement adoptée par l'administration postale dans le cadre de cette recherche d'efficience et de vitesse. La mise en place de tableaux pour présenter les horaires facilite non seulement le classement de ces informations temporelles, mais montre également le mouvement d'organisation qui marque les mobilités à cette période.

Néanmoins, cette nouvelle manière de présenter les données, malgré ses avantages, ne remplace pas complètement la forme discursive – qui n'exclut pas la possibilité de classer les informations¹⁵⁴ : les deux techniques de présentation des échéances temporelles coexistent, comme le montrent certaines sources¹⁵⁵. Dans les guides de voyage, les horaires sont souvent incorporés dans les descriptions textuelles des itinéraires. Pour se rendre à Bâle en 1799 par exemple, il est possible de se fier à l'*Avis aux voyageurs en Suisse*, où sont donnés sous forme de liste, outre des informations sur la ville en elle-même – comme le nombre d'habitants et d'habitantes ou les lieux à visiter –, les horaires de différents moyens de transport partant de Bâle. Les lecteurs et les lectrices peuvent ainsi savoir que « les mercredi et samedi à deux heures la diligence de Bâle part pour Berne, où l'on arrive le lendemain matin à huit heures »¹⁵⁶. Certains guides ne communiquent les horaires ni sous forme de liste ni de tableau, mais les incorporent directement dans les descriptions, respectant le style du

¹⁵² D. GARDEY, *Écrire, calculer, classer, op. cit.*, notamment p. 155-157.

¹⁵³ Les mots « tableaux » et « tables » renvoient effectivement à de nombreuses autres acceptions, tant dans le *Dictionnaire universel* de Furetière de 1790, que dans l'*Encyclopédie* de Diderot et d'Alembert ou dans le *Dictionnaire de l'Académie française* de 1798. Ce n'est qu'en 1835 que ce dernier indique qu'un « tableau » « se dit également d'une feuille, d'une planche sur laquelle des matières didactiques, historiques et autres, sont rédigées et rangées méthodiquement, pour être vues d'un coup d'œil » : *Dictionnaire de l'Académie française*, sixième édition, tome second, Paris, Firmin-Didot Frères, 1835, p. 808.

¹⁵⁴ Comme on peut le voir dans les livres carrossiers du XVIII^e siècle : L. HILAIRE-PÉREZ, *La pièce et le geste, op. cit.*, p. 415-419.

¹⁵⁵ Cette coexistence des techniques en usage est tout à fait habituelle comme l'a montré David Edgerton : EDGERTON David, *Quoi de neuf ? Du rôle des techniques dans l'histoire globale*, Paris, Seuil, 2013 [2007].

¹⁵⁶ MfK, MUS 5661, 1799 : *Avis aux voyageurs en Suisse. Avec une nouvelle Carte des routes principales de la Suisse, où l'on a marqué les distances d'un endroit à l'autre*, Berne, J. G. Heinzmann, 1799, p. 15.

genre. D'autres ouvrages adoptent des manières particulières de les présenter, à l'image de l'*Indicateur fidèle* de Michel et Desnos. Les auteurs ont fait le choix d'abandonner les descriptions littéraires souvent proposées dans les publications similaires au profit de cartes. Celles-ci sont combinées aux horaires, communiqués dans des tableaux (Annexe 23). Cette mise en page a pour but de simplifier l'utilisation des données spatiales et temporelles. Les cartes représentent visuellement les points évoqués dans les horaires : si elles n'apportent pas d'informations supplémentaires aux lecteurs et aux lectrices, elles les aident à se situer dans un contexte spatial plus large¹⁵⁷. De plus, cette mise en page permet d'établir un lien entre les tableaux et les chiffres d'un côté et une situation géographique de l'autre. Les guides de voyage, à quelques exceptions près, présentent donc moins d'évolution que dans les almanachs et restent relativement fidèles aux descriptions littéraires, même pour la communication d'information plus pratiques.

Les horaires diffusés dans les journaux composant notre corpus, qui sont tous britanniques, sont, quant à eux, toujours rédigés sous forme de texte. L'annonce parue dans le *Gore's General Advertiser* – un journal de Liverpool – le 16 janvier 1812 indique par exemple :

Expeditious travelling to London. The public are respectfully informed, that the Prince Regent Post Coach continues to start from the Golden Lion Inn, Dale-street, Liverpool, every Monday, Wednesday and Friday evenings, at six o'clock, by way of Newcastle, Stafford, Walsall, Birmingham, Coventry, Stone, Stratford, and St Albans, and arrives at the Castle and Falcon Inn, Aldersgatestreet, London, in 32 hours, lighted and guarded all the way¹⁵⁸.

Il faut alors nécessairement parcourir ces quelques lignes pour connaître l'heure de départ ; l'information est moins rapidement accessible que lorsqu'elle est communiquée dans un tableau, si tant est que le lecteur ou la lectrice ait le savoir-faire nécessaire pour s'en servir.

À l'inverse, dans les quelques affiches conservées, les horaires sont plutôt communiqués grâce à des tableaux, comme dans celui concernant les postes à Lausanne en 1829 (Annexe 15). Cependant, la plupart datent du début du XIX^e siècle, et il n'est donc pas possible de déterminer si elles prennent cette forme parce qu'elle s'est imposée au fil du temps ou, si pour les grands formats, le tableau a toujours été privilégié.

Dans quelques sources enfin, les deux formes coexistent. Dans l'*Almanach des messageries, aux armes des Calonne, Contrôleur général* de 1785 par exemple – qui est manuscrit et non imprimé comme

¹⁵⁷ P. DOBRASZCZYK, « Useful Reading? », *op. cit.*, p. 133.

¹⁵⁸ Kew, RAIL 981/617 : « Voyage rapide vers Londres. Le public est respectueusement informé que la voiture de la Poste Prince Regent continue de partir de l'auberge du Golden Lion, Dalestreet, Liverpool, tous les lundi, mercredi et vendredi soir à six heures, par la route de Newcastle, Stafford, Walsall, Birmingham, Coventry, Stone, Stratford et St. Albans, et arrive à l'auberge Castle and Falcon, Aldergatestreet à Londres, en 32 heures, éclairée et gardée tout le long du trajet. » (m. t.)

l'*Almanach royal*—, les informations sont tour à tour communiquées dans des tableaux et sous forme de texte. Le tableau établi pour la « suite des Communications de Lyon – Messageries Partant de Lyon pour les Villes ci-après » présente, dans la première colonne, à côté de certaines villes, une lettre qui renvoie au texte rédigé en-dessous (Annexe 22). Pour chaque lettre, des informations complémentaires sont ensuite données, qui sont trop longues et détaillées pour pouvoir être mises dans le tableau. La lettre A à côté d'Avignon renvoie ainsi au texte suivant :

D'Avignon partent des Carrosses pour Marseille et Montpellier les lundi et jeudi et Montpellier pour Avignon les jeudi et dimanche. 2 jours en route : On a soin à Montpellier de faire parvenir à leur destinations les Ballots, paquets &c venant de Lyon pour les villes de Provence, Languedoc et autres Provinces voisines, Et l'on y prend ainsi qu'à Nismes toutes sortes de marchandises pour Paris¹⁵⁹.

À l'inverse, lorsque les horaires sont indiqués sous forme de liste, ils sont parfois accompagnés d'un tableau donnant par exemple les prix du trajet, à l'instar de l'avis sur les carrosses et messageries royales de Clermont-Ferrand précédemment évoqué (Annexe 18). Dans certains horaires, donc, les textes et les tableaux cohabitent, mais, plus encore, ils peuvent se compléter. Cette coexistence a également été notée dans les comptabilités marchandes de la fin du XVII^e siècle et du XVIII^e siècle¹⁶⁰.

Dans certaines sources, les deux formes coexistent, dans d'autres, l'une disparaît au profit de l'autre ; mais dans tous les cas, les tableaux sont globalement plus présents à la fin du XVIII^e siècle qu'au début de celui-ci, et plus encore au XIX^e siècle. Ils sont en revanche toujours très sobres et ne sont jamais accompagnés de dessin ; il s'agit d'imprimés fonctionnels, dont le seul but est de transmettre des informations.

B) La présentation des informations

Dans un long XVIII^e siècle, l'augmentation du nombre d'horaires publiés pour organiser les voyages s'accompagne d'une densification des informations qu'ils contiennent. De manière générale, le type de renseignements contenus dans ces listes ou ces tableaux varie selon les services qu'ils concernent, mais la ville, le jour et parfois l'heure de départ, ainsi que les arrêts et la destination y sont toujours indiqués. À ces informations s'en ajoutent ponctuellement d'autres, comme le jour d'arrivée, la longueur du trajet ou encore le prix des places. Dans la plupart des horaires, qu'ils

¹⁵⁹ AN, G/1/128, p. 89-90.

¹⁶⁰ L. HILAIRE-PÉREZ, *La pièce et le geste, op. cit.*, p. 405-406.

soient présentés dans des textes ou dans des tableaux, les lieux de départ sont ordonnés alphabétiquement et non dans l'ordre où ils sont desservis. Ils ne permettent donc pas de suivre les différents arrêts d'une même ligne, mais indiquent plutôt un trajet à partir d'un point de départ précis et pour une destination, ce qui nous renseigne sur les gestes pour utiliser ces horaires, sur les manières de voyager ou d'envoyer du courrier.

Dans les tableaux, les lieux de départ sont en général mentionnés en colonne ; chaque ligne donne donc les informations horaires pour une localité, comme dans l'« *Ordre général des jours et heures du Départ et de l'Arrivée des Lettres dans toutes les principales villes du royaume de France ou l'on a joint le Tems qu'elles sont en Route* », publié dans le *Guide des lettres* de Guyot. Pour s'en servir, il est d'abord nécessaire de chercher dans la liste alphabétique, située dans la première colonne, la ville de départ du courrier. Une fois trouvée, le lecteur ou la lectrice pourra connaître, grâce à la deuxième colonne, le jour et l'heure du départ et, dans la troisième, il obtiendra les informations concernant l'arrivée de sa lettre. Enfin, dans la dernière colonne, il pourra lire le nombre de jours qu'elle passera en route sans avoir à le calculer¹⁶¹. La présentation des informations sous forme tabulaire crée donc de nouvelles manières de les lire.

Par ailleurs, même si leur format est parfois spécifiquement pensé pour qu'ils puissent être transportés aisément, les livres indiquant les horaires, comme l'*Almanach royal*, sont plus difficiles à utiliser que des affiches ou des feuilles volantes : les informations ne peuvent pas être saisies d'un seul regard, il faut consulter l'index puis tourner les pages – ceci est d'autant plus vrai lorsque les horaires sont disséminés dans des guides de voyage¹⁶². Ce problème est pallié, d'une part, par l'utilisation de tableaux, qui, à condition que l'on sache s'en servir, simplifient la lecture de l'information et, d'autre part, par la publication d'horaires sur une seule feuille, comme dans l'*Indicateur fidèle* (Annexe 23).

Les nombreuses informations données dans les horaires doivent alors, de préférence, être condensées en peu d'espace afin d'être visibles d'un même coup d'œil. À cet effet, et particulièrement dans les tableaux, aussi bien français qu'anglais, des abréviations, dont l'utilisation n'est pas une nouveauté du XVIII^e siècle, sont employées pour communiquer le jour de la semaine, l'heure ou encore le type de véhicule¹⁶³. Le lecteur ou la lectrice doit être capable d'en deviner la signification. Dans l'*Almanach du commerce* de Paris de 1798, le départ des courriers de la poste aux

¹⁶¹ E.-G. GUYOT, *Guide des lettres*, *op. cit.*

¹⁶² Paul Dobraszcyk le remarque également pour les livres de prix des taxis anglais : P. DOBRASZCZYK, « Useful Reading? », *op. cit.*, p. 132.

¹⁶³ Sur cette pratique d'abrégé, particulièrement courue en Angleterre où elle est progressivement normalisée, et qui s'étend à la fin du XVIII^e siècle à l'Europe continentale, voir : GARDEY Delphine, « Une culture singulière ? Short-hand systems et abréviation de l'écriture en Angleterre à l'époque moderne », *Documents pour l'histoire des techniques*, 19, 2010, p. 73-84.

lettres est, par exemple, donné à l'aide d'abréviations comme « t. l. j. » pour « tous les jours » ou « imp. » pour « impair » et « p. » pour « pair », sans explication quant à ces usages (Annexe 24)¹⁶⁴.

La manière d'indiquer l'heure varie également selon les horaires. Dans la « Liste générale et alphabétique des Postes, avec le jour de leur départ, tant dedans que dehors le Royaume, pendant l'Année 1700 » de l'édition de 1700 de l'*Almanach royal*, il est ainsi indiqué : « Auchy, Tous les jours à six heures du soir » et, à la ligne suivante, « Arlon, Dim. Mardy & Vend. à huit h. du soir »¹⁶⁵. Il s'agit ici sans doute d'abrégé certains termes pour gagner de la place et respecter une mise en page similaire aux autres villes. Le « h. » d'« heure » est abrégé, mais l'heure en elle-même est donnée en toutes lettres. En revanche, dans d'autres horaires, l'heure est indiquée en chiffres, avec parfois l'abréviation « h » pour « heure ». Lorsque les minutes sont précisées, elles sont souvent données en toutes lettres – « quart » ou « demie » – ou sous forme de fraction. Le « Départ des Courriers de Lausanne » pour « Châtel St. Denis, Semsales et Bulle, par Vevey » se fait par exemple le « dimanche, à 7 h. ; mardi, à 7 h. et demie ; vendredi, à 8 h. du soir »¹⁶⁶. Comme pour l'utilisation du tableau, on constate donc une coexistence des techniques d'écriture du temps, mais la tendance qui se dégage au fil de la période est de préférer les chiffres, qui sont plus rapides à lire, prennent moins de place sur la page et sont plus adaptés au format tabulaire. Par ailleurs, pour tous les horaires de ce long XVIII^e siècle, le format 12 heures est systématiquement adopté, selon l'usage en vigueur jusqu'à la fin du XIX^e siècle¹⁶⁷. Colin Symes souligne que ces changements dans la manière d'écrire l'heure sont révélateurs d'une évolution dans la façon de dire le temps, qui témoigne de l'émergence d'une nouvelle conscience du temps¹⁶⁸. Les horaires du chemin de fer, dans la continuité de ce processus, seront toujours présentés sous forme de chiffres dans des tableaux.

Les horaires, en raison de la densité d'informations qu'ils fournissent, sont donc des documents codifiés, qui peuvent être complexes à comprendre. Si Mike Esbester note, pour le XIX^e siècle, de nombreuses plaintes et moqueries devant la difficulté de compréhension et d'utilisation des horaires du chemin de fer, il ne fait aucun doute que les lecteurs et les lectrices des horaires du XVIII^e siècle rencontrent des problèmes similaires¹⁶⁹.

¹⁶⁴ DUVERNEUIL, LA TYNNA Jacques de, BOTTIN Sébastien, *Almanach du commerce et de toutes les adresses de la ville de Paris, pour l'an VII*, Paris, Chez Favre et B. Duchesne, 1798, p. 257-288.

¹⁶⁵ *Almanach royal*, 1700, *op. cit.*, p. 81.

¹⁶⁶ MfK, MUS 5673, 1827 : *Annuaire officiel du Canton de Vaud*, p. 101.

¹⁶⁷ J. MESSERLI, *Gleichmässig*, *op. cit.*, p. 97 ; BAILLAUD Lucien, « Les chemins de fer et l'heure légale », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 35, 2006, p. 25-40, p. 37-39.

¹⁶⁸ C. SYMES, « Time and Motion », *op. cit.*, p. 156.

¹⁶⁹ ESBESTER Mike, « Nineteenth-Century Timetables and the History of Reading », *Book History*, 12, 2009, p. 156-185, p. 163-165.

C) Comprendre un horaire : la normalisation des horaires pour faciliter leur usage

Les concepteurs des horaires semblent conscients de ces difficultés et mettent en place des micro-innovations dans la manière dont ils les présentent afin d'en simplifier l'utilisation. L'usage d'un objet, quel qu'il soit, « implique l'apprentissage de manipulations et d'opérations cognitives qui influencent le déroulement de l'action »¹⁷⁰. Les horaires n'échappent pas à la règle : les lecteurs et les lectrices doivent apprendre à s'en servir pour recourir aux services postaux. De plus, l'objet, par sa matérialité, participe à la diffusion de pratiques¹⁷¹. Pour utiliser un horaire, il est non seulement nécessaire d'avoir la bonne heure et de savoir la lire, nous y reviendrons, mais aussi d'être capable de s'en servir, ce qui exige un certain nombre de compétences. Il faut ensuite pouvoir mettre en rapport ces informations, c'est-à-dire lier l'heure indiquée par le cadran d'un garde-temps et celle donnée dans un horaire, sous forme de texte ou de lignes et de colonnes, et agir en conséquence¹⁷². La multiplication des horaires demande de ce fait un développement de la capacité des individus à diriger leurs mouvements dans l'espace et le temps et à prévoir leurs trajets¹⁷³. Voyager implique ainsi une succession de tâches et nécessite des compétences¹⁷⁴.

En premier lieu, il est bien sûr indispensable de savoir lire, ce qui n'est pas le cas de tous les contemporains et toutes les contemporaines du XVIII^e siècle, même si des travaux ont montré une augmentation du taux d'alphabétisation à cette période, qui reste néanmoins fortement corrélée au milieu socio-professionnel et au lieu d'habitation, comme l'étude des signatures lors des mariages permet de le constater¹⁷⁵. Celles et ceux ne sachant pas lire peuvent toutefois s'appuyer sur la transmission orale des informations ou sur des lectures à haute voix des affiches placardées en ville¹⁷⁶. La mise en tableau des horaires impose également de savoir comprendre cette forme particulière d'organisation des données. Dans le cadre des voyages, d'autres informations que celles liées aux échéances temporelles sont présentées, dès le début du XVIII^e siècle, dans des tableaux.

¹⁷⁰ G. BERNASCONI, « Pour une archéologie des pratiques », *op. cit.*, p. 251.

¹⁷¹ BERNASCONI Gianenrico, *Objets portatifs au Siècle des lumières*, Paris, CTHS, 2015, p. 211.

¹⁷² J. MESSERLI, *Gleichmässig*, *op. cit.*, p. 111 ; C. SYMES, « Time and Motion », *op. cit.*, p. 149.

¹⁷³ C. SYMES, « Time and Motion », *op. cit.*, p. 146.

¹⁷⁴ HENNEQUIN-LECOMTE Laure, « Les voyages forment la jeunesse : la mobilité européenne des notables strasbourgeois au tournant de la période contemporaine », dans DINET Dominique, GRANDHOMME Jean-Noël, LABOULAIS Isabelle (éd.), *Les formes du voyage. Approches interdisciplinaires*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2010, p. 147-158, p. 147.

¹⁷⁵ Voir par exemple : CHARTIER Roger, « Les pratiques de l'écrit », dans ARIÈS Philippe, DUBY Georges (dir.), *Histoire de la vie privée*, Tome 3 : CHARTIER Roger (dir.), *De la Renaissance aux Lumières*, Paris, Seuil, 1986, p. 113-161 ; COMPÈRE Marie-Madeleine, « École et alphabétisation en Languedoc aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans FURET François, OZOUF Jacques (dir.), *Lire et écrire : l'alphabétisation des Français de Calvin à Jules Ferry*, Paris, Éditions de Minuit, 1977, p. 43-99, ainsi que les autres contributions de cet ouvrage.

¹⁷⁶ Sur cette pratique, voir : R. CHARTIER, D. ROCHE, « Les pratiques urbaines », *op. cit.*, p. 547-548.

Les *Livres de poste* par exemple, dont le premier exemplaire est attesté en 1703 et qui est publié jusqu'en 1859, indiquent sous cette forme les trajets, les relais et les tarifs¹⁷⁷.

Les capacités nécessaires pour comprendre un tableau ou, plus largement, pour se déplacer, comme le fait de savoir lire les horaires ou d'utiliser un garde-temps, sont parfois déjà possédées par celles et ceux qui voyagent, qui ne sont alors pas démunis face à ces situations. Le capital social, défini par Pierre Bourdieu comme les ressources réelles ou potentielles d'un individu, acquises grâce au groupe au sein duquel l'individu évolue, prend ici tout son sens¹⁷⁸. Il comprend le capital économique et le capital culturel, qui nous intéresse ici. Son accumulation, inhérente au milieu social, est personnelle et demande du temps, mais elle se fait, en grande partie, de manière inconsciente, grâce à sa famille¹⁷⁹. Ainsi, un enfant voyageant avec ses parents prend sans doute l'habitude de consulter une montre, d'utiliser un horaire. L'aptitude à comprendre un tableau peut également être acquise dans d'autres circonstances, en apprenant à tenir un livre de comptes par exemple.

La notion de capital culturel est complétée par celle de capital spatial, concept utilisé par les géographes et notamment décrit par Jacques Lévy. Comme le capital culturel, il comprend à la fois un patrimoine et des compétences et regroupe les ressources accumulées par un individu qui lui permettent de maîtriser des espaces géographiques ; avoir l'habitude de parcourir des villes facilite par exemple l'exploration de nouveaux lieux, aide à s'y déplacer plus aisément et plus rapidement¹⁸⁰. Les compétences spécifiques nécessaires au voyage s'inscrivent alors plus précisément dans un capital de mobilité, qui correspond à un volet du capital social et qui découle du capital spatial¹⁸¹. Tout comme ceux-ci, il n'est pas figé ; les connaissances se développent à mesure des expériences. Le capital de mobilité peut être entendu comme les capacités nécessaires pour se déplacer, en l'occurrence dans un système qui se complexifie avec la mise en place de référentiels temporels de plus en plus précis. Deux composantes alimentent le capital de mobilité : au niveau individuel – qui comprend les capacités propres à chacun – se superpose le collectif, qui est alimenté par toutes les

¹⁷⁷ Sur les *Livres de poste*, voir : VERDIER Nicolas, « Penser le réseau au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle : le cas de la Poste », dans BLETON-RUGET Annie, COMMERÇON Nicole, VANIER Martin, *Réseaux en question : utopies, pratiques et prospective*, Mâcon, Institut de Recherche Val de Saône Mâconnais, 2005, p. 129-138 ; VERDIER Nicolas, « Le réseau technique est-il un impensé du XVIII^e siècle : le cas de la poste aux chevaux », *Flux*, 68-2, 2007, p. 7-21.

¹⁷⁸ BOURDIEU Pierre, « Le capital social », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 31, 1980, p. 2-3.

¹⁷⁹ BOURDIEU Pierre, PASSERON Jean-Claude, *La Reproduction. Éléments pour une théorie du système d'enseignement*, Paris, Les Éditions de Minuit, 1970 ; BOURDIEU Pierre, « Les trois états du capital culturel », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 30, 1979, p. 3-6.

¹⁸⁰ LÉVY Jacques, « Capital spatial », dans LÉVY Jacques, LUSSAULT Michel (dir.), *Dictionnaire de la géographie et l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2013, p. 147-149.

¹⁸¹ L. HENNEQUIN-LECOMTE, « Les voyages forment la jeunesse », *op. cit.*, p. 147.

expériences vécues et transmises, par le biais des guides et des récits de voyage par exemple¹⁸². Dans ce cadre, la plupart des voyageurs et des voyageuses ne sont donc probablement démunis face ni aux tableaux dans lesquels sont présentés les horaires ni à la multiplication des référentiels temporels auxquels ils doivent désormais se soumettre lors d'un déplacement.

Pourtant, certains auteurs ou concepteurs d'horaires estiment qu'il est nécessaire d'accompagner ceux-ci d'instructions sur la manière dont il faut s'en servir, en particulier pour aider les lecteurs et les lectrices à comprendre les abréviations qui, nous l'avons vu, deviennent de plus en plus courantes. En 1770 par exemple, dans son *Guide des lettres*, Edmé-Gilles Guyot, directeur au bureau général des Postes, dresse, en avertissement, une liste dans laquelle il développe les abréviations du jour et le « H. » de « Heures »¹⁸³. De même, l'« Ordre général contenant les jours & les heures du depart & les jours d'arrivée des Couriers de la Poste aux Lettres » de l'édition de 1791 de l'*Almanach royal* commence par une liste des abréviations, où sont explicitées celles des jours ainsi que le « h. » de « heure » (Annexe 21). Il est ensuite précisé que « 10 h. signifie 10 heures du matin »¹⁸⁴. Les auteurs ont donc conscience que ces indications raccourcies peuvent constituer une difficulté pour les lecteurs et les lectrices et ils cherchent à les aider : un effort de clarification est amorcé. Mais ces deux exemples font plutôt figure d'exception : la plupart des horaires ne s'accompagnent pas de telles explications, surtout quant à la signification du « h. » de « heure ». Il pourrait s'agir d'un des indices montrant l'émergence d'une nouvelle conscience du temps au XVIII^e siècle : l'utilisation de l'heure serait suffisamment répandue pour que les usagers et les usagères des horaires – et donc plutôt les classes les plus aisées – sachent de quoi il s'agit. La raréfaction des aides accompagnant les horaires au XIX^e siècle tend également à prouver que l'usage de ces horaires est assez courant pour ne plus avoir besoin d'accompagner le lecteur ou la lectrice dans son utilisation¹⁸⁵.

Dans le même ordre d'idée que l'adoption des abréviations pour gagner de la place, mais aussi dans une volonté de mettre en avant les données les plus utiles au lecteur ou à la lectrice, certaines informations – moins importantes – sont écrites dans une police plus petite. En effet, plus les horaires se multiplient et plus les procédés typographiques sont nombreux afin de mettre en valeur certaines informations, allant des lettres majuscules au soulignage, à l'utilisation de l'italique ou du gras¹⁸⁶. Ces procédés sont appliqués tant dans les horaires communiqués sous forme discursive que

¹⁸² Pour une illustration plus contemporaine de ce concept, voir par exemple DELAUNAY Daniel, FOURNIER Jean-Marc, « Mesurer le capital de mobilité pour évaluer les différenciations sociodémographiques et intra-urbaines de l'accessibilité. Le cas de la zone métropolitaine de Santiago du Chili », *Revue Tiers-Monde*, 218, 2014, p. 131-149.

¹⁸³ E.-G. GUYOT, *Guide des lettres*, *op. cit.*, « Avertissement ».

¹⁸⁴ *Almanach royal*, 1791, *op. cit.*, p. 673.

¹⁸⁵ P. DOBRASZCZYK, « Useful Reading? », *op. cit.*, p. 133.

¹⁸⁶ Sur l'histoire des différentes typographies et des caractères utilisés dans les ouvrages imprimés aux XVIII^e et XIX^e siècles, voir : MARTIN Henri-Jean, « Les styles typographiques », dans R. CHARTIER, H.-J. MARTIN, *Histoire de*

ceux présentés dans des tableaux. L'avis pour les diligences de Londres à York et retour du 12 avril 1706 – dont on ignore s'il était publié dans un journal ou s'il était distribué tel quel, sur une feuille volante – les lieux, les jours et la formule « Si Dieu le permet » sont mis en emphase grâce à l'écriture italique, ce qui n'est pas le cas de l'heure de départ :

ALL that are desirous to pass from *London* to *York*, or from *York* to *London* or any other Place on that Road: Let them Repair to the *Black Swan* in *Holbourn* in *London* and to the *Black Swan* in *Coney-street* in *York*.

At both which Places they may be received in a Stage Coach every *Monday*, *Wednesday* and *Friday*, which performs the whole Journey in Four Days, (if *God permits*.) And sets forth at Five in the Morning.

And returns from *York* to *Stanford* in two days, and from *Stanford* by *Huntington* to *London* in two days more. And the like Stages on their return. (...) ¹⁸⁷.

Ces procédés sont toujours utilisés au début du XIX^e siècle, comme le montre le tableau donnant les horaires des postes de Lausanne de 1829, où certains titres sont écrits en gras, d'autres en majuscules ou en minuscules, tandis que les sous-titres ou le nom de villes peuvent être en italique¹⁸⁸. Il y a donc une hiérarchisation progressive des informations à l'aide de procédés typographiques, qui permet d'obtenir plus vite, d'un coup d'œil rapide, les informations essentielles ; il s'agit d'une étape importante dans un contexte de normalisation des horaires¹⁸⁹. Ce changement est également à rapprocher de l'évolution que connaissent à cette période les livres en général, dont la présentation se transforme et s'uniformise, tant au niveau de la typographie que de la mise en page, avec l'utilisation de marges et d'alinéas par exemple¹⁹⁰.

Des procédés sont aussi imaginés pour faciliter la lecture des horaires dans les tableaux. Des aides à la lecture sont par exemple ajoutées, tels que des pointillés permettant de guider l'œil du lecteur

l'édition française, op. cit., p. 149-155 ; LAUFER Roger, « Les espaces du livre », dans R. CHARTIER, H.-J. MARTIN, *Histoire de l'édition française*, op. cit., p. 156-172 ; MEGGS Philip B., *A History of Graphic Design*, New York, John Wiley & Sons, 1998, p. 108-131.

¹⁸⁷ Deux fac-similés sont conservés : l'un aux National Archives à Kew (RAIL 981/611) et l'autre au National Railway Museum de York (*Science Museum Group object 2008-7859*) : « TOUS ceux qui souhaitent passer de *Londres* à *York*, ou de *York* à *Londres* ou tout endroit sur cette route : Qu'ils se rendent au *Black Swan* à *Holborn* à *Londres* et au *Black Swan* sur *Coneystreet* à *York*. À ces deux endroits, ils seront reçus dans une diligence, qui effectue, tous les *lundi*, *mercredi* et *vendredi*, l'ensemble du voyage en quatre jours (si *Dieu le permet*). Et part à cinq heures du matin. Et revient de *York* à *Stanford* en deux jours, et de *Stanford* par *Huntington* à *Londres* en deux jours de plus. Et des étapes similaires à son retour. » (m. t.).

¹⁸⁸ ACV, PP 1052/18.

¹⁸⁹ Ces procédés seront largement repris pour les horaires du chemin de fer : C. SYMES, « Time and Motion », op. cit., p. 156. Cette normalisation des horaires s'inscrit dans un contexte de standardisation des publications périodiques, comme c'est le cas des almanachs, à l'exemple des *Étrennes parisiennes* : V. SARRAZIN, « L'exemple des *Étrennes parisiennes* », op. cit., p. 44.

¹⁹⁰ Voir notamment R. LAUFER, « Les espaces du livre », op. cit., p. 164-168, mais aussi les autres contributions de l'ouvrage : R. CHARTIER, H.-J. MARTIN, *Histoire de l'édition française*, op. cit.

ou de la lectrice sur la bonne ligne¹⁹¹. Ce système est notamment utilisé dans l'*Almanach du commerce* de Paris de 1798 (Annexe 24)¹⁹². Le fait de représenter les traits des colonnes des tableaux, puis, plus tardivement, ceux des lignes, en facilite également l'utilisation. Dans l'horaire des postes de Berne de 1702, paru dans le *Schreibkalender Basel*, une séparation est déjà matérialisée entre la colonne des heures d'arrivée et celles de départ, mais les lignes, elles, ne sont pas tracées¹⁹³. Dans les horaires plus tardifs, du début du XIX^e siècle, comme les arrivées et départs des postes et messageries à Neuchâtel ou les horaires des postes de Lausanne de 1829, les traits délimitant chaque ligne commencent à apparaître¹⁹⁴.

Une autre difficulté dans l'utilisation d'un horaire réside dans le fait qu'un certain nombre d'informations ne sont pas explicitées et demandent à être déduites¹⁹⁵ : leur extraction nécessite des compétences spécifiques. Par exemple, le temps mis pour aller d'un endroit à l'autre peut être calculé à partir des heures de départ et d'arrivée. Ainsi, l'*Almanach royal* de 1750 indique que de

Bar-le-Duc & route, rue de la Verrerrie, à l'Hôtel de Pomponne ; part un Carosse le samedi à 6 heures ; repart de Bar-le-Duc le lundi matin, & arrive à Paris le samedi à 5 heures. Il part encore un autre Carosse le mercredi matin pour Saint-Dizier, à 4 lieues de Bar, qui arrive en Eté le Dimanche à la dînée, & en Hyver le lundi à la dînée, audit Saint-Dizier ; il repart de Saint-Dizier le jeudi à 10 heures du matin, & arrive à Paris le mardi à 5 heures¹⁹⁶.

Les passagers allant de Saint-Dizier à Paris peuvent conclure que le trajet prendra cinq jours. À l'inverse, l'heure approximative d'arrivée est déductible du temps mis en route : les voyageurs et les voyageuses allant, en 1829, de Saint-Maurice à Milan en diligence ont la possibilité de partir les lundi, mercredi et vendredi à 4 heures du matin. Le trajet se faisant en 68 heures, ils peuvent calculer qu'en partant le lundi matin, ils arriveront dans la nuit de mercredi à jeudi, à minuit¹⁹⁷. L'utilisation des horaires requiert donc des savoir-faire spécifiques et des compétences sommaires en calcul.

Cette complexité d'utilisation impose également de se demander comment est-ce que les voyageurs et les voyageuses étrangers réussissaient à comprendre à ces horaires, notamment quand ils étaient présentés sous forme de texte et non de tableau. Paul Dobraszczyk se pose la même question dans le cadre des taxis londoniens au XIX^e siècle. Ceux-ci occasionnent de nombreux conflits autour du prix des courses ; face à cela, l'administration fournit un effort de normalisation qui passe par

¹⁹¹ P. DOBRASZCZYK, « Useful Reading? », *op. cit.*, p. 122.

¹⁹² *Almanach du commerce*, *op. cit.*, p. 257-288.

¹⁹³ MfK, MUS 5661, 1702 : « Die Posten und Botten in Bärn », *Schreibkalender Basel*, 1702.

¹⁹⁴ Respectivement ACV, PP 1052/18 et AEN, 72CB-6.2.

¹⁹⁵ C. SYMES, « Time and Motion », *op. cit.*, p. 157.

¹⁹⁶ *Almanach royal*, 1750, *op. cit.*, p. 401.

¹⁹⁷ ACV, PP 1052/18.

l'impression de guides de prix¹⁹⁸. Mais le problème persiste pour les non-anglophones et plusieurs tentatives sont faites pour les prémunir contre les possibles escroqueries ; des guides dans d'autres langues leur fournissent notamment de précieuses informations afin de les éviter¹⁹⁹. Cette solution est sans doute celle qui était privilégiée pour les déplacements plus longs au cours d'un long XVIII^e siècle : les voyageurs et les voyageuses pouvaient compter sur des guides imprimés dans leur langue, leur permettant de planifier des déplacements dans des pays précis, souvent selon des itinéraires conseillés. Le *Manuel pour voyageurs en Allemagne et dans les pays limitrophes* de 1827 propose ainsi des notices avec les horaires de départ : les lecteurs et les lectrices francophones savent qu'il est possible de partir de Stuttgart pour aller à Schaffhouse le jeudi à 6 heures du matin²⁰⁰.

La multiplication des horaires s'accompagne donc d'une normalisation progressive dans la manière de les présenter et de hiérarchiser les informations, même s'ils restent très différents selon les services qu'ils concernent et les canaux par lesquels ils sont transmis. La grande diversité de supports et de formats utilisés pour diffuser ces informations horaires tout au long de la période témoigne non seulement d'une recherche de clarté et d'efficacité de la part des concepteurs et des éditeurs, mais aussi de la demande croissante du public pour accéder à ces données. Les horaires servent à des utilisateurs de différentes classes sociales et aux motivations variées, ainsi qu'aux administrateurs des services de transport qui en ont besoin pour gagner du temps lors des déplacements²⁰¹. L'utilisation de tableaux et l'effort de normalisation qui a lieu tout au long de la période signalent la mise en place d'une culture de l'organisation dans le cadre de cette entreprise collective que sont les transports et les divers acteurs qu'ils impliquent. La normalisation et la standardisation des horaires permettent de communiquer plus rapidement les informations et participent donc à cette tentative de rendre les services plus efficaces. La présentation similaire d'une année sur l'autre ou d'un horaire à l'autre aide les lecteurs et les lectrices peu familiers avec cette pratique de s'y retrouver plus facilement²⁰². Comme pour l'édition de livres en général, la forme donnée aux horaires participe à la clarté des informations qu'ils véhiculent²⁰³. L'analyse de la matérialité des horaires permet non seulement d'étudier le processus de normalisation qui s'opère,

¹⁹⁸ P. DOBRASZCZYK, « Useful Reading? », *op. cit.*, p. 121-141.

¹⁹⁹ *Ibid.*, p. 129-130.

²⁰⁰ MfK, MUS 5666, 1827 : ENGELMANN Julius Bernhard, *Manuel pour voyageurs en Allemagne et dans les pays limitrophes*, Francfort-sur-le-Main, Frédéric Wilmans, 1827, p. 134.

²⁰¹ P. DOBRASZCZYK, « Useful Reading? », *op. cit.*, p. 137.

²⁰² Comme c'est aussi le cas avec la présentation similaire chaque année des almanachs : MESSERLI Alfred, « L'événement – le texte – l'illustration. Pratiques iconographiques dans les almanachs suisses entre 1700 et 1870 », dans LÜSEBRING Hans-Jürgen, MOLLIÉ Jean-Yves (éd.), *Presse et événement : journaux, gazettes, almanachs (XVIII^e-XIX^e siècles)*, Berne/Berlin/Bruxelles, Peter Lang, 2000, p. 275-296, p. 276-277.

²⁰³ Pour une étude des livres en tant qu'objets et sur l'évolution de leurs formes – qui impactent le sens du contenu – en raison de plusieurs facteurs, voir : R. CHARTIER, H.-J. MARTIN, *Histoire de l'édition française*, *op. cit.*, et notamment la contribution d'Alain-Marie Bassy : BASSY Alain-Marie, « Le texte et l'image », dans R. CHARTIER, H.-J. MARTIN, *Histoire de l'édition française*, *op. cit.*, p. 173-200.

mais elle offre aussi des pistes de compréhension de la manière dont ils pouvaient être utilisés²⁰⁴. L'aspect fonctionnel de ces horaires, lié au fait qu'ils sont des documents indispensables à l'organisation des mobilités, soulève en effet la question de leur utilisation. Des pistes de réponse ont été apportées par l'histoire de la « lecture fonctionnelle », et donc des documents d'information, qui s'est surtout concentrée sur le XIX^e siècle et qui a montré les savoir-faire que requière l'utilisation de tels écrits, notamment dans le cadre des horaires des chemins de fer²⁰⁵.

Au cœur du système organisationnel mis en place au cours d'un long XVIII^e siècle par l'administration postale dans le but d'accélérer les transports se trouve donc la coordination temporelle. Elle semble avoir, pour traiter ces affaires essentielles pour l'État, une grande autonomie dans ses décisions concernant les itinéraires choisis ou les horaires établis. Ceux-ci régissent dorénavant toutes les étapes du transport, coordonnent les mouvements aussi bien des acteurs de ces services postaux que des usagers et des usagères. Ils deviennent indispensables au bon fonctionnement des transports et sont l'un de facteurs permettant, en complément des développements infrastructurels, l'accélération des mobilités au XVIII^e siècle. Les horaires, et plus précisément leur multiplication, sont également une conséquence de cette accélération. En effet, plus les transports sont rapides et nombreux et plus la coordination entre les différents acteurs a besoin d'être minutieuse pour que le système fonctionne. Chaque trajet doit être pensé et anticipé du point de vue temporel. Ainsi, au cours du XVIII^e siècle, dans le cadre des mobilités, le temps n'est plus seulement une durée – celle d'un trajet par exemple –, mais devient un horaire, c'est-à-dire une échéance à respecter.

Ce système, loin d'être figé puisque l'administration postale cherche constamment à l'adapter en fonction des résultats et des demandes du public, est pensé pour répondre à ce désir de vitesse en assurant des circulations régulières et rapides, où le moins de temps possible est perdu à chaque étape. Il ne peut fonctionner que, d'une part, grâce à une gestion centralisée naissante des services postaux, qui permet à l'administration d'avoir une vue d'ensemble sur tout le territoire et d'articuler au mieux le réseau de desserte. Et, d'autre part, grâce à l'existence d'un référentiel temporel commun aux différents acteurs et utilisateurs et utilisatrices, qui doivent non seulement avoir accès

²⁰⁴ Paul Dobraszczyk utilise aussi la typographie des guides de voyage pour essayer de comprendre comment ils sont utilisés : P. DOBRASZCZYK, « City Reading », p. 133.

²⁰⁵ M. ESBESTER, « Nineteenth-Century Timetables », *op. cit.*, p. 156-185.

à ces horaires, mais aussi à la même heure, ce qui, comme nous le verrons, est un problème en l'absence d'une standardisation du temps à l'échelle nationale.

En utilisant l'objet comme point de départ de l'étude d'une pratique et en suivant les principes de l'archéologie des pratiques, il est possible de montrer, malgré la diversité du corpus, comment l'évolution dans la matérialité et la présentation des horaires témoignent d'une transformation majeure des pratiques collectives du temps²⁰⁶ : utiliser un horaire, avoir recours à l'heure pour savoir quand part une voiture ou encore s'organiser en fonction de référents temporels. En cela, les horaires permettent de résoudre, au moins en théorie, les incertitudes liées aux voyages et aux envois de lettres et de marchandises, en offrant la possibilité aux utilisateurs et aux utilisatrices de planifier leur déplacement ou la réception de leurs envois²⁰⁷. Au siècle des Lumières, les mobilités commencent ainsi à devenir gérables et calculables²⁰⁸.

Avant même le train, les référents temporels deviennent donc omniprésents pour celles et ceux qui voyagent ou envoient des lettres et paquets²⁰⁹. Mais, en l'occurrence, ils ne touchent que ceux qui utilisent des services soumis aux horaires, et non pas ceux qui ont les moyens de voyager quand ils le souhaitent, ni ceux qui représentent une grande partie de la population et se déplacent à pied²¹⁰. Les horaires ne concernent donc pas encore tout le monde et les contraintes liées au temps ne sont pas aussi massives qu'au XIX^e siècle avec les chemins de fer²¹¹. Les horaires des transports du XVIII^e et du début du XIX^e siècle constituent tout de même une base d'organisation sur laquelle les compagnies ferroviaires pourront s'appuyer²¹².

²⁰⁶ HAASIS Lucas, RIESKE Constantin (éd.), *Historische Praxeologie. Dimensionen vergangen Handelns*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2015 ; G. BERNASCONI, « L'objet comme document », *op. cit.*, p. 38-40 ; G. BERNASCONI, « Pour une archéologie des pratiques », *op. cit.*, p. 247-262.

²⁰⁷ P. DOBRASZCZYK, « Useful Reading? », *op. cit.*, p. 138.

²⁰⁸ W. BEHRINGER, « Der Fahrplan der Welt », *op. cit.*, p. 50-51.

²⁰⁹ Sur l'omniprésence de l'utilisation de l'heure à la suite du train, voir : C. SYMES, « Time and Motion », *op. cit.*, notamment p. 146.

²¹⁰ JAMAUX-GOHER Théotiste, *La poste aux chevaux en Bretagne (1738-1873)*, Mayenne, Éditions régionales de l'Ouest, 2001, p. 65.

²¹¹ E. P. THOMPSON, « Time, Work-Discipline, and Industrial Capitalism », *op. cit.* ; CORBIN Alain (dir.), *L'Avènement des loisirs 1850-1960*, Paris, Flammarion, 1995, p. 14-15.

²¹² CARON François, *Histoire des chemins de fer en France*, tome 1 : 1740-1883, Paris, Fayard, 1997, p. 9-11.

CHAPITRE IV : LA DIFFUSION DU TEMPS MESURÉ : UNE CONDITION PRÉALABLE AUX HORAIRES

La coordination temporelle au sein des services de transport de la poste aux lettres, de la poste aux chevaux et des messageries est au cœur du système organisationnel mis en place par l'administration postale pour accélérer les mobilités. Puisque les horaires sont l'outil qui s'impose dans cette perspective, permettant de communiquer aux acteurs impliqués et aux usagers et usagères de ces services les informations temporelles, il est impératif que toutes et tous partagent un temps commun pour pouvoir s'en servir. En effet, il n'est pas suffisant que tout le monde connaisse l'heure de départ d'une voiture ou celle de l'arrivée du courrier. Il faut également, pour que ces horaires puissent être appliqués, que les personnes concernées aient la même heure : comment les contemporains et les contemporaines y ont-ils accès ?

Nous l'avons vu, des horaires régissent certaines activités dès le Moyen Âge, à une période donc où le temps mesuré mécaniquement n'en est encore qu'à ses balbutiements. D'autres moyens étaient donc utilisés pour mettre en place cette coordination temporelle : les sabliers par exemple se répandent très tôt dans les mines, les chantiers et les ports¹. La mesure du temps travaillé ou du temps chômé peut également être sonnée par des cloches, comme c'est aussi le cas dans les monastères. La concrétisation de cette coordination temporelle se fait ainsi grâce à des outils, aussi rudimentaires soient-ils. Il ne faut néanmoins pas négliger la coexistence de ces pratiques de quantification avec d'autres qui ne sont pas fondées sur un appareillage technique, mais sur la mesure par les sens du temps qui s'écoule, ce que l'on peut appeler un « paradigme sensualiste ». En effet, comme l'a montré Gianenrico Bernasconi dans son étude sur la relation entre le temps et la cuisine dans la perspective des pratiques de transformation alimentaire, l'utilisation d'un temps mesuré mécaniquement coexiste avec des indications sensorielles ou renvoyant à des références culturelles partagées telles que des prières². Ainsi, une recette du XV^e siècle explique que la cuisson des raviolis est parfaite après la récitation de deux *pater noster*³. Au XVIII^e siècle, des prescriptions non basées sur le temps mesuré perdurent, même si les données horaires sont de plus en plus

¹ Sur la coexistence des moyens de mesurer la durée du travail, qui peut se faire à la tâche, au forfait, à la journée, et qui peut être également quantifiée grâce, par exemple, à des sabliers, voir aussi : MAITTE Corine, TERRIER Didier, *Les rythmes du labour. Enquête sur le temps de travail en Europe occidentale, XIV^e-XIX^e siècles*, Paris, La Dispute, 2020, notamment p. 16-18, p. 43-49, p. 112.

² BERNASCONI Gianenrico, « Temps et cuisine, XVII^e-XVIII^e siècles. Remarques sur les pratiques de transformation alimentaire », dans BERNASCONI Gianenrico, THÜRIGEN Susanne (éd.), *Material histories of time: objects and practices, 14th-18th centuries*, Berlin, De Gruyter, 2020, p. 173-186, p. 178-184. Sur le paradigme sensualiste, voir en particulier les travaux de Lissa Roberts, notamment : ROBERTS Lissa, « The Death of the Sensuous Chemist: The 'New' Chemistry dans the Transformation of Sensuous Technology », *Studies in History and Philosophy of Science*, 26-4, 1995, p. 503-529.

³ G. BERNASCONI, « Temps et cuisine », *op. cit.*, p. 180.

fréquentes, puisqu'elles sont par exemple utilisées dans 19,5% des recettes proposées dans deux livres de cuisine attribués à Menon et publiés à cette période⁴. Dans la même logique, Mark Hailwood constate, dans les témoignages présentés à la justice du comté de Devon aux XVI^e et XVII^e siècles, que les orateurs se repèrent dans le temps aussi bien en fonction de l'heure mesurée mécaniquement que selon le mouvement du soleil⁵. À la même période, dans les manufactures de laine de Padoue, les phases de travail sont divisées en « jours » et en « nuits » et leur quantification s'appuie donc sur des données naturelles⁶.

Cependant, de telles pratiques se prêtent mal à l'établissement d'horaires dans le cadre des transports, qui ne sont pas des durées, mais bien des échéances, car elles sont soit limitées géographiquement, soit temporellement : il faudrait par exemple que les départs ne s'effectuent qu'à proximité d'un clocher, près duquel se trouveraient aussi les usagers et les usagères, ou qu'au lever du jour. Les garde-temps mécaniques, en rendant possible l'accès à un temps mesuré mécaniquement, plus uniforme, et progressivement plus précis, fournissent en revanche des outils à l'administration postale pour organiser ses services. Au fur et à mesure de leur diffusion, que nous allons étudier ici, ils vont alors créer un environnement temporel offrant les conditions de possibilité permettant la mise en place d'horaires de plus en plus précis réglant les mobilités terrestres à l'échelle de tout le territoire.

Il est par conséquent indispensable d'avoir l'heure pour respecter ces horaires – tout comme, nous l'avons vu, le fait de savoir les lire –, ce qui est facilité par la diffusion des garde-temps portatifs. Mais encore faut-il que cette heure soit la même pour tous les acteurs, ce qui semble particulièrement ardu dans un contexte où l'heure varie d'un endroit à l'autre, et plus encore lors d'un voyage sur une longue distance. En effet, au XVIII^e siècle, l'heure, dans toute l'Europe, n'est pas uniformisée à l'échelle nationale, et encore moins internationale. Si l'heure officielle est le temps vrai, qui peut être mesuré par des cadrans solaires et des méridiennes mais qui varie au cours de l'année puisque le mouvement du soleil n'est pas uniforme, les garde-temps mécaniques indiquent pour la plupart le temps moyen, un temps régulier dans lequel les journées durent toutes exactement vingt-quatre heures. L'utilisation du temps vrai a une incidence sur les heures locales : elles sont aussi nombreuses qu'il y a de longitudes différentes. Par conséquent, un décalage de plusieurs minutes existe entre les villes. En Suisse par exemple, il y avait un écart de dix-huit minutes entre

⁴ *Ibid.*, p. 181.

⁵ HAILWOOD Mark, « Time and Work in Rural England, 1500-1700 », *Past and Present*, 248, 2020, p. 87-121.

⁶ CARACASI Andrea, « Mesurer et contrôler. Les temps de l'organisation du travail dans les manufactures de laine de Padoue (XVI^e-XVII^e siècles », *Genèses*, 85-4, 2011, p. 6-26, p. 15-18.

le point le plus à l'est et celui le plus à l'ouest du pays⁷ ; en Angleterre, la différence était d'une demi-heure⁸. Cette absence d'uniformisation se fait particulièrement sentir dans le cas de longs trajets, d'autant plus que les montres donnent le temps moyen ; il faut alors recourir aux tables d'équation – qui permettent de convertir le temps moyen en temps vrai – pour effectuer la conversion de l'un à l'autre⁹. Même si l'heure moyenne est progressivement adoptée dans certaines villes à partir de la fin du XVIII^e siècle – à Genève tout d'abord en 1780, puis à Londres en 1792, à Berlin en 1810, et, enfin, à Paris en 1826¹⁰ –, le temps, variant d'un endroit à l'autre, n'est donc pas, au XVIII^e siècle, réglé par une norme absolue¹¹. Des reproches sont d'ailleurs faits aux horlogers lorsque les propriétaires d'un garde-temps mécanique constatent que leur montre n'indique pas la même heure que les cadrans solaires ; ils pensent alors qu'elle n'est pas précise¹². Cette situation, nous y reviendrons, est particulièrement délicate pour les voyageurs et les voyageuses, qui doivent savoir régler leur montre pour s'adapter aux heures locales des lieux qu'ils traversent au cours de leur périple.

En croisant l'étude des horaires avec celle des dispositifs de mesure du temps, il est alors possible de s'intéresser à un objet historique difficile à saisir : les usages quotidiens du temps et par là même l'intériorisation de celui-ci. Passés sous silence par les utilisateurs et les utilisatrices du temps, ces usages, considérés comme allant de soi, n'ont laissé que peu de traces explicites dans les sources¹³. Certains indices aident toutefois à les reconstituer, comme la diffusion des instruments de mesure du temps, visible à travers les inventaires après-décès¹⁴. Jakob Messerli note qu'au XIX^e siècle, la propagation des outils de détermination du temps peut être considérée comme un indicateur de la place croissante que prend la réglementation du temps, ce que l'on observe déjà au siècle précédent¹⁵. Mais, comme l'ont souligné de récents travaux, la diffusion des instruments de mesure du temps ne suffit pas à prouver qu'ils étaient utilisés pour leur fonction première, c'est-à-dire avoir

⁷ MESSERLI Jakob, *Gleichmässig – pünktlich – schnell. Zeiteinteilung und Zeitgebrauch in der Schweiz im 19. Jahrhundert*, Zurich, Chronos, 1995, p. 69.

⁸ BIRD Anthony, *Roads and Vehicles*, Londres, Harlow, Longmans, 1973, p. 125.

⁹ Les tables d'équation sont disponibles dans de nombreux traités d'horlogerie, mais aussi dans des guides ou des almanachs et dans des ouvrages dédiés à cette question, comme dans l'éphéméride la *Connaissance des temps*. Sur cette publication, voir : BOISTEL Guy, « Pour la gloire de M. de La Lande ». *Une histoire matérielle, scientifique, institutionnelle et humaine de la Connaissance des temps, de 1679 à 1920*, IMCCE, Paris, 2022.

¹⁰ GAPAILLARD Jacques, *Histoire de l'heure en France*, Paris, Vuibert/Adapt-Snes, 2011, p. 102-110 ; BALVAY Lucien C., *Évolution de l'horlogerie, du cadran solaire à l'horloge atomique*, Paris, Éditions du Tambourinaire, 1968, p. 7.

¹¹ HENRY Philippe, « La perception du temps au XVIII^e siècle », dans CARDINAL Catherine, JEQUIER François, BARRELET Jean-Marc, BEYNER André (dir.), *L'homme et le temps en Suisse, 1291-1991*, La Chaux-de-Fonds, Institut L'homme et le temps, 1991, p. 35-42, p. 35.

¹² GOTTELAND Andrée, *Les cadrans solaires et méridiennes disparus de Paris*, Paris, CNRS Éditions, 2002, p. 73.

¹³ Comme l'ont particulièrement mis en évidence Paul Glennie et Nigel Thrift dans leur ouvrage majeur : GLENNIE Paul, THRIFT Nigel, *Shaping the Day. A History of Timekeeping in England and Wales, 1300-1800*, Oxford, Oxford University Press, 2009.

¹⁴ Cette recherche a notamment été menée dans le cadre d'un travail pionnier : PARDAILHÉ-GALABRUN Annik, *La naissance de l'intime. 3000 foyers parisiens, XVI^e-XVIII^e siècles*, Paris, Presses Universitaires de France, 1988.

¹⁵ J. MESSERLI, *Gleichmässig*, op. cit., p. 112.

l'heure¹⁶. Les transports sont en revanche l'un des domaines où l'on peut observer la culture de la mesure du temps et les usages de celui-ci : les horaires se multipliant pour voyager et envoyer des dépêches, les acteurs des mobilités ainsi que les utilisateurs et les utilisatrices de ces services sont nécessairement amenés à utiliser ce temps désormais mesuré mécaniquement.

I. L'accès à l'heure dans l'espace public

La première source d'accès au temps mesuré mécaniquement, qui se prête particulièrement à la coordination des activités, est l'affichage de l'heure dans l'espace public, puisque chacun et chacune peut alors utiliser le même référentiel. Outre les voyages, l'envoi et la réception de dépêches, d'autres situations demandent un tel référentiel commun, comme le début d'une célébration ou d'une représentation au théâtre¹⁷. Cette heure partagée permet à une communauté de se définir ainsi : en effet, il est crucial que toutes et tous débutent ensemble, au même moment, une réunion ou une représentation pour se ressentir en tant que communauté. Gerrit Verhoeven souligne que l'utilisation du temps mesuré, encore au XIX^e siècle, est très liée à l'heure publique¹⁸. Les usagers des services postaux peuvent donc s'appuyer, au cours du XVIII^e siècle et au début du siècle suivant, sur ces dispositifs horaires afin de connaître l'heure pour pouvoir respecter les échéances temporelles qui rythment désormais leurs déplacements et l'envoi de leurs lettres.

A) Le temps, un bien commun

Les horloges publiques sont les premières sources visuelles et sonores du temps mécanique accessibles à toutes et à tous. En effet, dès le XIV^e siècle, les premières villes françaises se dotent d'horloges, à l'image de Caen qui en fait installer une sur un pont en 1314¹⁹. En Suisse, dans le Valais par exemple, les premières mentions ne datent cependant que de la deuxième moitié du XV^e

¹⁶ P. GLENNIE, N. THRIFT, *Shaping the Day*, *op. cit.* ; BLONDÉ Bruno, VERHOEVEN Gerrit, « Against the clock: time awareness in early modern Antwerp, 1585-1789 », *Continuity and Change*, 28-2, 2013, p. 213-244 ; DEQUIDT Marie-Agnès, *Horlogers des Lumières. Temps et société à Paris au XVIII^e siècle*, Paris, CTHS, 2014, p. 100 ; VERHOEVEN Gerrit, « Time Technologies. Londoners and Their Timepieces (1775–1825) », dans G. BERNASCONI, S. THÜRIGEN, *Material histories of time*, *op. cit.*, p. 103-115.

¹⁷ Sur l'heure au théâtre, voir : STERN Tiffany, « Time for Shakespeare: Hourglasses, sundials, clocks, and early modern theatre », *Journal of the British Academy*, 3, 2015, p. 1-33.

¹⁸ G. VERHOEVEN, « Time Technologies », *op. cit.*, p. 111-112.

¹⁹ CROSBY Alfred Worcester, *La mesure de la réalité : la quantification dans la société occidentale, 1250-1600*, Paris, Allia, 2003 [1997], p. 85 ; BLAMONT Jacques, « La mesure du temps et de l'espace au XVII^e siècle », *Dix-septième siècle*, 213, 2001, p. 579-611, p. 579.

siècle, même si les installations étaient sans doute antérieures, et concernent des horloges installées dans des villages²⁰. La diffusion du temps mesuré ne se cantonne donc pas à l'espace urbain, comme l'a aussi récemment montré Mark Hailwood pour l'Angleterre dans une étude rare du temps à la campagne²¹.

Ces premières horloges, « à roues dentées, réglées par un balancier, furent destinées », comme l'explique Ferdinand Berthoud, horloger du XVIII^e siècle d'origine neuchâteloise qui s'installe ensuite à Paris, « à l'usage général du public ; et, pour cet effet, on les plaça dans les clochers des églises et dans les monumens publics »²². Si les horloges ont d'abord été installées dans les clochers, elles sont en effet, à partir du XIV^e siècle, progressivement intégrées dans des bâtiments laïques, publics ou privés – des palais ou des hôtels de ville par exemple –, notamment lorsqu'elles servent à marquer le temps du travail ; le temps laïque et le temps religieux cohabitent alors²³. Ce partage de l'heure mesurée se poursuit jusque dans les coûts importants qu'engendre une telle installation – ce qui pare les premières horloges d'une dimension de prestige²⁴ –, qui sont souvent répartis entre l'Église et la communauté²⁵.

Les autorités et les communautés choisissent également d'investir dans des horloges au nom du bien public²⁶ : à la fin du Moyen Âge et au début de l'époque moderne, l'heure est en effet perçue comme étant une donnée publique²⁷. Le temps mesuré mécaniquement, à une période où il n'est pas encore possible d'avoir l'heure à l'échelle individuelle, est ainsi visible dans des espaces partagés entre plusieurs individus, dans les rues ou dans des bâtiments publics. On comprend alors que l'accessibilité générale au temps fait partie des prérogatives qui échoient aux autorités municipales de l'époque moderne, au même titre que d'autres grands domaines de la vie commune urbaine comme la défense de la ville ou l'organisation de son approvisionnement en nourriture. Il faut donc intégrer l'accès au temps dans les différents domaines compris comme des nécessités de l'époque moderne, ce qui confère à la culture de la mesure du temps une dimension politique, comprise au

²⁰ DUBUIS Pierre, « Des horloges dans les montagnes. Premières explorations en Valais, XV^e-XIX^e siècles », *Vallesia : bulletin annuel de la Bibliothèque et des Archives cantonales du Valais, des Musées de Valère et de la Majorie*, 1993, p. 91-108, p. 93.

²¹ M. HAILWOOD, « Time and Work », *op. cit.*, p. 87-121.

²² BERTHOUD Ferdinand, *Histoire de la mesure du temps par les horloges*, Tome Premier, Paris, Imprimerie de la République, an X [1802], p. 225.

²³ LE GOFF Jacques, « Le temps du travail dans la « crise » du XIV^e siècle : du temps médiéval au temps moderne », *Le Moyen Âge*, LXIX, 1963, p. 597-613 ; P. GLENNIE, N. THRIFT, *Shaping the Day*, *op. cit.*, p. 146.

²⁴ LE GOFF, « Le temps du travail », *op. cit.*, p. 597-613.

²⁵ Ce qui a été montré par les travaux de Pierre Dubuis dans le cas de la Suisse : P. DUBUIS, « Des horloges dans les montagnes », *op. cit.*, p. 95, p. 98-99.

²⁶ LANDES David S., *L'heure qu'il est : les horloges, la mesure du temps et la formation du monde moderne*, Paris, Gallimard, 1987 [1983], p. 126. Sur l'histoire de l'emploi du terme d'« horloge publique », voir : DOHRN-VAN ROSSUM Gerhard, *L'histoire de l'heure. L'horlogerie et l'organisation moderne du temps*, Paris, Éditions de la Maison de l'homme, 1997 [1992], p. 135.

²⁷ P. GLENNIE, N. THRIFT, *Shaping the Day*, *op. cit.*, p. 24.

sens large de vie dans la Cité, avant même l'ère industrielle. On pourrait avancer l'hypothèse que c'est par la création d'un temps commun que les autorités municipales contribuent à créer une communauté, une « communautisation » pour reprendre les termes de Weber, liée par le partage d'un même référentiel temporel qui oriente le comportement des individus qui la composent²⁸. Ce temps commun reste cependant circonscrit à une localité et à certaines activités, puisque, nous l'avons évoqué, il ne s'impose pas comme l'unique manière de se situer dans le temps ou de le mesurer.

Cette notion d'un temps compris comme un bien commun, inscrit dans l'espace public tant pour des raisons religieuses que laïques, n'est en effet pas la prérogative exclusive du temps mécanique. Avant celui-ci, des cadrans solaires publics existaient, souvent dans des églises, des monastères ou des lieux de pouvoir, qui sont des espaces où il est souvent possible pour le public de circuler et ainsi d'y consulter l'heure²⁹. Or, ces cadrans ne disparaissent pas au profit des horloges mécaniques ; les différents moyens de mesurer le temps coexistent, comme en témoigne un cadran solaire de 1776, sur lequel il est inscrit « Poste royale », et qui était placé dans un relais de la poste aux chevaux (Annexe 25).

Berthoud rappelle toutefois que ces premières horloges « étaient exécutées très-grossièrement » et « on ne doit donc pas s'étonner du peu de justesse qu'ont dû obtenir de pareilles machines »³⁰. Au XIV^e et au XV^e siècle, ces horloges retardent ou avancent en effet rapidement et exigent d'être remises à l'heure régulièrement³¹. Le besoin d'entretien s'accroît à mesure que le public s'appuie de plus en plus sur l'heure donnée par les horloges et qu'elles doivent donc fonctionner au mieux au risque de créer des mécontentements³². Leur justesse s'améliore au XV^e siècle et au XVI^e siècle grâce aux développements horlogers, notamment le foliot et la roue d'échappement³³. Ils permettent également l'apparition, au début du XVIII^e siècle, des aiguilles des minutes sur les horloges monumentales³⁴. D'après Berthoud, ces progrès sont cependant ralentis par le fait que les horlogers préfèrent « construire des horloges d'appartement et des horloges portatives » et « perfectionner

²⁸ Phénomène qui s'amplifie au XIX^e siècle avec la mise en place d'une réelle synchronisation temporelle : SOUCHIER Côme, *Maîtriser le temps : du projet scientifique au gouvernement des temporalités*, Vulaines-sur-Seine, Éditions du Croquant, 2018, p. 202-206. Sur les communautés et la communautisation, voir : WEBER Max, *Concepts fondamentaux de sociologie*, Paris, Gallimard, 2016, notamment p. 142-145, p. 182-185 ; WEBER Max, *Les communautés*, Paris, La Découverte, 2019.

²⁹ J. MESSERLI, *Gleichmässig*, *op. cit.*, p. 116.

³⁰ F. BERTHOUD, *Histoire de la mesure du temps*, *op. cit.*, p. 225.

³¹ CIPOLLA Carlo Maria, *Clocks and Culture, 1300-1700*, New York, Norton, 2003 [1967], p. 40.

³² SAUTER Michael J., « Clockwatchers and Stargazers. Time Discipline in Early Modern Berlin », *American Historical Review*, 112, 2007, p. 685-709, p. 698.

³³ KOYRÉ Alexandre, « Du monde de l'« à-peu-près » à l'univers de la précision », dans KOYRÉ Alexandre, *Études d'histoire de la pensée philosophique*, Paris, Colin, 1961, p. 311-329, p. 324.

³⁴ GUYE Michel, MICHEL Henry, *Mesures du temps et de l'espace. Horloges, montres et instruments anciens*, Paris, Bibliothèque des arts, 1970, p. 27.

l'Horlogerie naissante, pour l'usage des particuliers opulents »³⁵. Berthoud marque donc ici une opposition entre le temps privé, réservé aux plus riches, et le temps affiché dans l'espace public dont doivent se contenter les personnes moins aisées. Pour le XVIII^e siècle, comme nous le verrons, cette opposition semble un peu excessive, puisque de plus en plus de montres sont en circulation et que le marché d'occasion permet à un nombre croissant de particuliers d'en posséder une.

Les horloges sont donc placées dans l'espace public dès leur apparition « afin que les passants pussent connoître l'heure marquée par le cadran, et que ceux qui étoient éloignés entendissent l'horloge sonner l'heure »³⁶. Berthoud insiste ici sur un aspect important : le temps n'est pas seulement accessible à toutes et à tous parce qu'il est visible sur le cadran, mais aussi parce qu'il est audible, ce qui augmente naturellement le nombre de personnes qui peuvent y avoir accès. Dès la fin du XIV^e siècle, les horloges mécaniques, souvent placées sur les clochers, sont en effet dotées d'un mécanisme permettant de sonner les heures et les quarts³⁷. Antide Janvier, un astronome et horloger français du début du XIX^e siècle, explique à ce sujet que :

L'horloge la plus grossière, accompagnée d'un timbre, ne cesse, du haut du béfroy qui la porte, d'adresser la parole à tout un peuple et de réitérer, dans des espaces égaux, les avis qu'on en attend. Elle se fait entendre pendant le jour entier ; elle veille et parle, d'un bout de la nuit à l'autre, à chaque particulier dans les intervalles de son sommeil ; elle donne le premier signal de la prière, fait ouvrir les portes des villes, convoque les assemblées, annonce tous les travaux à mesure qu'ils se succèdent ; elle est enfin la règle de toute la société³⁸.

Les cloches jouent effectivement un rôle majeur dans les villes et les villages, et ce dès le V^e siècle : chacun et chacune connaît la signification des messages qu'elles délivrent et qui sont, jusqu'au XIII^e siècle, liés aux prières et à certains événements majeurs³⁹. Mais au fur et à mesure de la diffusion des horloges, les cloches commencent à sonner les heures, sans lien avec l'ordre liturgique, d'autant plus dans les villes importantes, où il existe des clochers communaux. Ces cloches font alors partie des attributs municipaux et elles sont chargées d'une valeur juridique et symbolique⁴⁰. Dans les petites villes et les villages en revanche, ce sont les cloches de l'église qui remplissent toutes ces fonctions. Qu'elles soient municipales ou religieuses, elles ont de nombreux usages, variant selon les localités ; elles peuvent convoquer des assemblées, appeler aux armes, annoncer un décès ou encore signaler une tempête⁴¹. Différents signaux sont imaginés pour chacune de ces

³⁵ F. BERTHOUD, *Histoire de la mesure du temps*, op. cit., p. 225.

³⁶ *Ibid.*, p. 225.

³⁷ C. M. CIPOLLA, *Clocks and Culture*, op. cit., p. 33-39.

³⁸ JANVIER Antide, *Étrennes chronométriques pour l'an 1811, ou précis de ce qui concerne le tems, ses divisions, ses mesures, leurs usages, etc.*, Paris/Genève, Courcier, Janvier, Paschoud, 1810, p. 121-122.

³⁹ C. M. CIPOLLA, *Clocks and Culture*, op. cit., p. 30 ; C. SOUCHIER, *Maîtriser le temps*, op. cit., p. 117-119.

⁴⁰ G. DOHRN-VAN ROSSUM, *L'histoire de l'heure*, op. cit., p. 204-210.

⁴¹ *Ibid.*, p. 211-221.

occasions. Mais ils sont peu à peu complétés ou remplacés, à la fin du Moyen Âge, par un signal temporel, régulier, qui permet de savoir l'heure en comptant le nombre de coups sonnés⁴². On constate alors une laïcisation progressive de la mesure du temps : le temps mesuré mécaniquement s'impose et les cloches sont désormais largement utilisées par les personnes vivant à proximité pour se repérer dans le temps, pour savoir l'heure qu'il est de jour comme de nuit⁴³. Comme l'affirme Côme Souchier, « le rythme religieux fait place au rythme horaire »⁴⁴. On rejoint alors cette notion d'inscription du temps public comme un enjeu du bien commun des villes : les cloches ne marquent plus seulement le temps religieux, elles rendent également audible un temps collectif, qui est fondamentalement un temps politique de la communauté urbaine. Le paysage sonore qu'elles créent et les indications temporelles qu'elles diffusent – qui sont particulièrement utiles aux voyageurs et aux voyageuses – participent à la création d'un tissu dense des moyens de connaître l'heure dans l'espace public⁴⁵. Celui-ci est complété non seulement par des indications visuelles, mais aussi, pour reprendre la terminologie de Paul Glennie et de Nigel Thrift, par des indices temporels indirects tels que les services religieux, les activités du marché ou encore, nous y reviendrons, le passage des voitures postales à heures fixes⁴⁶.

B) Les horloges publiques : une accessibilité croissante au temps

Au cours d'un long XVIII^e siècle, les horloges publiques sont de plus en plus nombreuses : elles se multiplient à mesure que les villes grandissent et que ces dispositifs de mesure du temps s'imposent comme des éléments indispensables pour régler la vie quotidienne, en particulier les mobilités. Les diverses représentations de ces horloges dans les tableaux témoignent de la place importante qu'ils occupent dans les paysages aussi bien urbains et ruraux, à l'image d'une peinture anonyme du début du XIX^e siècle, attribuée à Jean-Louis-Hippolyte Bellangé, où l'on peut voir un relais de poste situé dans un village et sur lequel il est inscrit « Poste royale » (Annexe 26)⁴⁷. Au premier plan se trouve un cabriolet, attelé à deux chevaux, et entouré de quelques personnes, dont deux postillons,

⁴² *Ibid.*, p. 221-223.

⁴³ Comme l'a par exemple montré Mark Hailwood : M. HAILWOOD, « Time and Work », *op. cit.*, p. 87-121.

⁴⁴ C. SOUCHIER, *Maîtriser le temps*, *op. cit.*, p. 121.

⁴⁵ CORBIN Alain, *Les cloches de la terre. Paysage sonore et culture sensible dans les campagnes au XIX^e siècle*, Paris, Flammarion, 2000 [1994], notamment p. 111-118. Des travaux récents tendent toutefois à montrer que sur la route, lorsqu'on s'éloigne des villages, il était probablement difficile de les entendre : MILESON Stephen, « Sound and Landscape », dans GERRARD Christopher M., GUTTIÉREZ Alejandra (éd.), *The Oxford Handbook of Later Medieval Archeology in Britain*, Oxford, Oxford University Press, 2018, p. 713-728. Ces indices sont donc propres à certains espaces.

⁴⁶ P. GLENNIE, N. THRIFT, *Shaping the Day*, *op. cit.*, p. 116-122.

⁴⁷ Anonyme, attribué à BELLANGÉ Jean-Louis-Hippolyte, *Postillon faisant relais*, peinture, première moitié du XIX^e siècle, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.112.

reconnaissables à leur uniforme. Le relais est à côté d'une église dotée d'une grande horloge couronnant son clocher. La particularité de cette œuvre est que le garde-temps n'est pas seulement peint : un vrai mécanisme d'horlogerie a été placé dans la toile. Nous pouvons ainsi observer une certaine corrélation entre l'installation des relais de poste et la présence d'horloges, qui est à comprendre dans le contexte d'une multiplication des horaires organisant les mobilités : le voyage se pense bien au XVIII^e siècle comme une expérience temporalisée, tendance qui se renforce encore au siècle suivant. Cette prise en compte du temps est rendue possible car la plupart des localités françaises du XVIII^e siècle et du début du XIX^e siècle sont désormais dotées d'horloges, comme en atteste cette source iconographique. Paul Glennie et Nigel Thrift ont aussi mis en évidence qu'en Angleterre, au début du XVIII^e siècle, la majorité des paroisses pour lesquelles des archives existent – même s'il y a des disparités régionales – possèdent une horloge ; par exemple, au milieu du XVIII^e siècle, à Bristol, ville importante et centre portuaire de premier ordre dans l'économie maritime mondiale et donc assez riche, une horloge est installée sur la plupart des églises, ainsi que sur plusieurs bâtiments séculiers⁴⁸. De même, à partir de sources iconographiques suisses, Jakob Messerli a constaté qu'en 1793, dans la région de Zurich, sur dix-sept dessins de localités, quatorze montrent une horloge – ce qui n'exclut pas que les autres lieux en soient dotés, elles ne sont peut-être simplement pas visibles –, proportion qu'il estime être représentative du reste de la Suisse⁴⁹.

Une estampe en couleur datée des années 1830, montre également cette omniprésence des dispositifs horaires en Angleterre à proximité des lieux de passage des transports postaux. On y voit une voiture de la Poste royale anglaise, tirée par quatre chevaux, chargée de bagages et de passagers, qui passe devant un petit bâtiment (Annexe 27)⁵⁰. Il pourrait s'agir d'un *turnpike*, ces péages mis en place à partir de 1674⁵¹. Au-dessus de la porte se trouve une horloge, qui indique, à la faveur de la lune, cinq heures cinq. Cette superposition des trajectoires et des lieux de temps publics lie ainsi encore de manière très étroite la notion de temps mesuré à celle de mobilité. Ces deux œuvres témoignent donc de l'existence d'horloges publiques à proximité des relais et points de passage obligés des voitures : l'heure publique semble largement accessible lors d'un déplacement, d'un côté de la Manche comme de l'autre.

Les voyageurs et les voyageuses peuvent également se fier aux pendules disposées dans les bâtiments (semi-)publics, comme l'Académie des Sciences à Berlin par exemple ou les bâtiments

⁴⁸ P. GLENNIE, N. THRIFT, *Shaping the Day*, *op. cit.*, p. 116, p. 153-158.

⁴⁹ J. MESSERLI, *Gleichmässig*, *op. cit.*, p. 120.

⁵⁰ Anonyme, *Mail Coach by Moonlight*, estampe couleur, vers 1830, The Postal Museum, Londres, n° 2009-0019.

⁵¹ Sur les *turnpikes*, cf. Chapitre 2.

liés à des services de transport⁵². En effet, le temps s'imposant comme une manière d'organiser les mobilités, il est nécessaire d'avoir l'heure au plus près des acteurs, mais aussi des usagers. Deux peintures de la Cour intérieure des Messageries à Paris, l'une de 1804-1815 (Annexe 28) et l'autre de 1814-1824 (Annexe 29), attestent de la présence d'une grande horloge à deux aiguilles dans celle-ci, fixée en hauteur, une fois sur un pan de mur et l'autre fois au-dessus de la porte principale⁵³. Il est probable que l'installation date déjà du XVIII^e siècle. Les relais de poste sont également équipés de garde-temps mécaniques, souvent situés à l'intérieur de ceux-ci, ce qui semble indispensable à l'utilisation des horaires par les postillons et les maîtres de poste. Patrick Marchand a par exemple constaté que l'on trouve des montres dans les inventaires des relais dès 1720 et qu'elles s'y répandent davantage à partir de 1750⁵⁴. Une lithographie de la première moitié du XIX^e siècle représente un relais de poste allemand atteste aussi de la présence d'une pendule à l'intérieur. On y voit également plusieurs voyageurs, dont un en particulier semble prendre son temps alors que par la porte entrouverte, on aperçoit une voiture qui attend et une personne qui presse visiblement le passager d'y remonter (Annexe 30)⁵⁵. Il en va de même à l'intérieur des bureaux de poste : quelques rares sources iconographiques y attestent aussi la présence d'un garde-temps. Une aquarelle de 1889 montre l'un de ces bureaux en 1760 (Annexe 31)⁵⁶. On y voit, au-dessus des onze personnages affairés, dont sept facteurs, une pendule accrochée au mur. Il est toutefois difficile de juger si l'aquarelliste a mené des recherches pour proposer une image fidèle d'un bureau un siècle plus tôt ou s'il n'a pas été influencé par la présence de garde-temps au moment où il peint son œuvre. Certaines archives textuelles viennent toutefois corroborer cette représentation : les délibérations de l'Administration chargée de la Régie des Postes prouvent la présence de ces garde-temps dans les bureaux. En 1788, treize pendules sont ainsi installées dans les bureaux de distribution et un budget est alloué pour leur entretien, afin qu'elles indiquent toujours une heure juste :

L'Administration ayant jugé à propos de faire placer treize pendules dans les différents Bureaux où se fait le travail relatif à la distribution, a décidé qu'il seroit alloué une somme de six cents livres par an au S. Michel, qui les a fournies, pour les entretenir, raccommoder et

⁵² Sur l'affichage de l'heure dans les académies des sciences par exemple celle de Berlin, voir : M. J. SAUTER, « Clockwatchers and Stargazers », *op. cit.*, notamment p. 689-690.

⁵³ Anonyme, *Cour intérieure de l'Hôtel des messageries Impériales sous le Premier Empire*, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.107 ; Anonyme, *Cour intérieure de l'Hôtel des messageries Royales, sous la Première Restauration*, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.105.

⁵⁴ MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messager. Les transports publics en France au temps des chevaux*, Paris, Belin, 2006, p. 279.

⁵⁵ BÜLOW, d'après une œuvre de BISOLD, *Die Reise mit der Schnell-Post*, 1^{ère} moitié du XIX^e siècle, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.482. Sur les passagers que l'on presse de remonter en voiture aux relais, cf. Chapitre 6.

⁵⁶ KERMABON Adhémar, *Bureau de poste, 1760, 1889*, Musée de La Poste, Paris, inv. G288.

monter pendant neuf années, à commencer du premier juillet 1788 conformément au Marché qu'elle a fait avec cet horloger⁵⁷.

Cette installation semble indispensable puisque les employés postaux exerçant au sein des différents bureaux sont désormais aussi soumis, nous l'avons vu, à des horaires. La présence de ces pendules doit donc leur permettre de les respecter.

Dans ce cadre, une nouvelle forme d'horloge, la « dial clock », que l'on pourrait traduire par « horloge à cadran », apparaît également au XVIII^e siècle, d'abord en Angleterre : il s'agit d'horloges murales rondes, fiables, avec un cadran facile à lire⁵⁸. Elles sont particulièrement utilisées dans les banques, les bureaux, les usines ou encore les auberges : la lisibilité devient un garant de l'accessibilité, même si l'exercice de lecture de l'heure mécanique demande un apprentissage. Au cours d'un voyage, il est en effet aussi possible d'utiliser les horloges largement diffusées dans les auberges, arrêts presque obligés pour se restaurer et se reposer lors d'un long périple⁵⁹. L'heure est donc largement diffusée dans les espaces publics et semi-publics, particulièrement à proximité des lieux de passage des services postaux. La lecture des indications de ces différents garde-temps se double d'indices temporels supplémentaires, directs ou indirects, pour permettre à chacun et à chacune de savoir l'heure qu'il est. Cette multiplicité des moyens de connaître l'heure explique que l'utilisation de références temporelles plus ou moins précises, dans les témoignages en justice par exemple, ne soit pas liée à la possession d'une montre : l'heure publique est bien utilisée⁶⁰.

L'accès au temps semble donc à la fois être un bien public et être intégré comme variable par les populations (les mentions horaires dans les sources en témoignent). Il faudrait à présent comprendre comment s'articule ce temps commun et partagé avec un temps individualisé, permis par la diffusion d'objets de mesure du temps dans les maisons et les espaces privés. Comment passe-t-on de ce temps mesuré collectif à ce temps mesuré chez soi et sur soi, que l'on peut même emporter en voyage, et qui permet de plus facilement anticiper ses mouvements et de se coordonner avec les horaires réglant notamment les mobilités ?

⁵⁷ AN, F/90/20010, f°59 v : Délibération du 10 janvier 1789 : Entretien des pendules placées dans les Bureaux.

⁵⁸ TURNER Anthony, « La 'Dial Clock' anglaise et son contexte social », *Bulletin de l'ANCAHA*, 36, 1983, p. 7-13.

⁵⁹ Paul Glennie et Nigel Thrift ont en effet constaté, grâce aux inventaires de succession, que de nombreuses auberges sont équipées d'une horloge : P. GLENNIE, N. THRIFT, *Shaping the Day*, *op. cit.*, p. 117. Sur les arrêts dans les auberges, voir : MACZAK Antoni, *Travel in Early Modern Europe*, Cambridge, Polity Press, 1995 [1978], p. 30-71.

⁶⁰ G. VERHOEVEN, « Time Technologies », *op. cit.*, p. 107-109, p. 111-112.

II. Avoir l'heure sur soi

Pour comprendre le développement des dispositifs de mesure du temps, portatifs en l'occurrence, il est essentiel de s'intéresser aux pratiques liées à ce temps mesuré, qui influencent non seulement la manière dont il est utilisé, mais aussi le développement des objets. En effet, l'innovation intègre de nombreux acteurs, entre lesquels se déroulent en permanence des échanges, échanges qui font évoluer les objets et les usages, comme nous l'avons également constaté avec les horaires⁶¹. Il ne faut pas se contenter du déterminisme technologique ou du constructivisme social pour appréhender les objets techniques : il est nécessaire de s'intéresser à leur matérialité. Dans le cas des garde-temps, des contraintes, telle que la transportabilité, influencent la manière dont ils sont utilisés et les recherches qui sont faites pour les modifier, tandis que leur usage premier est parfois détourné, comme en témoigne l'exemple des montres de voyage. Nous l'avons vu, la diffusion de l'heure dans l'espace public, complétée par d'autres moyens de connaître l'heure et de mesurer le temps, crée un environnement temporel dense, qui rend possible l'accès à un temps public, particulièrement utile pour utiliser les horaires qui régissent de plus en plus d'activités au cours de l'époque moderne. En parallèle, les progrès de l'horlogerie permettent peu à peu une miniaturisation des pièces : le temps mesuré mécaniquement entre alors dans l'espace privé grâce aux horloges et, bientôt, avec les montres, il peut même être emporté partout afin d'avoir l'heure à tout moment, ce qui est particulièrement utile lors d'un voyage.

A) Les développements horlogers

L'un des défis fondamentaux de l'horlogerie est en effet de rendre le temps transportable afin de pouvoir l'avoir sur soi en toutes circonstances. La portabilité du temps est un véritable enjeu tout au long de l'époque moderne, et plus particulièrement au XVIII^e siècle, comme c'est le cas pour d'autres artefacts, dans un contexte où les mobilités s'intensifient, aussi bien en mer que sur terre⁶². Cette recherche est également à comprendre dans le cadre de la naissance de la consommation : l'innovation multiplie les fonctions des objets, en l'occurrence en les rendant portables, afin de

⁶¹ CALLON Michel, « L'innovation technologique et ses mythes », *Gérer et comprendre. Série trimestrielle des Annales des Mines*, 34, 1994, p. 5-17 ; LATOUR Bruno, *Changer de société, refaire de la sociologie*, Paris, La Découverte, 2006.

⁶² Sur l'enjeu de la portabilité des objets en général, voir : BERNASCONI Gianenrico, *Objets portatifs au Siècle des lumières*, Paris, Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2015. Sur la portabilité des instruments scientifiques en particulier, voir : BAKER Alexi, « "Precision", "Perfection", and the Reality of British Scientific Instruments on the Move during the 18th Century », *Material Culture Review*, 74-75, 2012, p. 14-29 ; MILLET Audrey, « Tracer le monde : outils et instruments de la Renaissance aux Lumières », *Artefact*, 4, 2016, p. 215-231.

répondre à des logiques de consommation⁶³. Les horlogers et les scientifiques ont toutefois dû relever de nombreux défis techniques pour produire des garde-temps fonctionnant avec justesse lors du transport.

Outre la miniaturisation des pièces, il a fallu adapter le mécanisme aux mouvements auxquels sont soumises les montres lors des déplacements de leur possesseur. Les secousses rendent en effet difficile la régularité et la justesse des informations indiquées, car ils empêchent un rythme isochrone, indispensable au bon fonctionnement du balancier pendulaire⁶⁴. Pour pallier ce problème, et après des travaux sur les horloges à pendule, Christiaan Huygens, mathématicien, physicien et astronome néerlandais, conçoit un balancier à spirale⁶⁵. Cette invention est généralement datée de 1675, année où le savant publie ses travaux sur cet organe régulateur « par [lequel] les horloges sont rendues très justes ensemble et portatives », qui doit permettre de faire « des montres de poche très justes » et qui peut également servir « utilement partout ailleurs, et particulièrement à trouver les longitudes tant sur mer que sur terre, puisque leur mouvement est réglé par un principe d'égalité, de même qu'est celui des pendules corrigé par la cycloïde, et que nulle sorte de voiture ne les peut faire arrêter »⁶⁶. L'enjeu crucial formulé ici est donc l'adaptabilité du dispositif de mesure du temps à tout type de déplacements, terrestres et maritimes : là encore, le lien entre mobilité et culture de la mesure du temps est évident et, on le constate, va au-delà de la question du respect des horaires.

Toujours dans cette entreprise d'amélioration des systèmes techniques « utiles », des recherches sont aussi faites pour limiter la friction, c'est-à-dire les frottements qui risquent d'endommager des pièces ou de nuire à la bonne précision de la montre. Pour lutter contre ce problème, des travaux sont menés autour de l'engrenage, des trous des pivots et de l'échappement⁶⁷. Les variations de température auxquelles sont nécessairement soumis les garde-temps, notamment les montres, sont

⁶³ À ce sujet, voir : G. BERNASCONI, *Objets portatifs*, *op. cit.*

⁶⁴ D. S. LANDES, *L'heure qu'il est*, *op. cit.*, p. 194.

⁶⁵ Les perfectionnements horlogers passent en effet souvent, à cette période, par les horloges non portatives avant d'être appliqués à la montre : M. GUYE, H. MICHEL, *Mesures du temps*, *op. cit.*, p. 97. Sur Huygens et ses travaux, notamment ses premières horloges à pendule, voir : *Ibid.*, p. 98-103 ; BOS Henk Jan Maartens, RUDWICK Martin John Spencer, SNELDERS Henricus Adrianus Marie, VISSER R. P. W. (éd.), *Studies on Christiaan Huygens*, Lisse, Swets & Zeitlinger, 1980 ; J. BLAMONT, « La mesure du temps », *op. cit.*, p. 579-611 ; BLAY Michel, *La science du mouvement. De Galilée à Lagrange*, Paris, Belin, 2002 ; HOWARD Nicole, « Marketing Longitude: Clocks, Kings, Courtiers and Christiaan Huygens », *Book History*, 1, 2008, p. 59-88 ; J. GAPAILLARD, *Histoire de l'heure en France*, *op. cit.*, p. 45-52 ; McEVOY Rory, « Timing Device », dans LIGHTMAN Bernard (éd.), *A Companion to the History of Science*, Chichester, Wiley-Blackwell, 2016, p. 445-458.

⁶⁶ Comme il l'écrit dans une lettre adressée à J. Gallois, [février] 1675, publiée dans le *Journal des Scavans* du 25 février 1675 : voir Lettre n°2014, dans *Œuvres complètes de Christiaan Huygens publiées par la Société hollandaise des Sciences*, t. 7, *Correspondance 1670-1675*, La Haye, Martinus Nijhoff, 1897, p. 424-425. Sur ce balancier, voir : M. GUYE, H. MICHEL, *Mesures du temps*, *op. cit.*, p. 104-106 ; J. GAPAILLARD, *Histoire de l'heure en France*, *op. cit.*, p. 52-53.

⁶⁷ D. S. LANDES, *L'heure qu'il est*, *op. cit.*, p. 205.

un autre facteur influant sur leur précision⁶⁸. En effet, la chaleur ou le froid peuvent modifier le rythme du pendule et la période du balancier : la chaleur crée un retard et le froid une avance⁶⁹. Après en avoir cherché les causes, différentes solutions, variant selon le degré de précision attendu du garde-temps, sont envisagées et adoptées pour corriger ce problème de compensation⁷⁰.

Les montres sont ainsi rendues non seulement transportables, mais également plus régulières et plus précises, ce qu'il faut toutefois entendre avec relativité : l'exactitude de l'époque moderne n'est pas celle qui s'affirme au cours des siècles suivants, au fur et à mesure des améliorations technologiques⁷¹. À partir de 1700, les montres sont de plus en plus fréquemment dotées d'une aiguille des minutes, même si les premiers modèles à deux aiguilles datent du XVI^e siècle⁷². Dès le XVII^e siècle, il est également courant que les demi-heures et les quarts d'heure soient marqués sur les cadrans des montres, puisqu'il est possible de les lire même avec une seule aiguille, montrant une certaine familiarité avec cette unité⁷³. Les minutes sont en effet utilisées dans certaines circonstances, surtout dans la pratique des sciences et de l'astronomie, dès le XVI^e siècle⁷⁴. Des montres à seconde apparaissent à la fin du XVII^e siècle, mais elles ne sont utilisées que dans des contextes bien précis, notamment pour la mesure du pouls, l'astronomie – à un moment où une « éthique de la précision et de l'exactitude » marque les pratiques scientifiques⁷⁵ –, la navigation ou encore, au XVIII^e siècle, les courses de chevaux⁷⁶.

⁶⁸ Tous les instruments scientifiques transportés, particulièrement en mer, sont soumis à de tels problèmes, qui ont des conséquences néfastes sur la précision de leurs mesures : A. BAKER, « “Precision”, “Perfection” », *op. cit.*, p. 14-29.

⁶⁹ D. S. LANDES, *L'heure qu'il est*, *op. cit.*, p. 203 ; M. GUYE, H. MICHEL, *Mesures du temps*, *op. cit.*, p. 115.

⁷⁰ Pour un aperçu des différentes solutions selon les mécanismes, voir : M. GUYE, H. MICHEL, *Mesures du temps*, *op. cit.*, p. 115-122.

⁷¹ A. BAKER, « “Precision”, “Perfection” », *op. cit.*, p. 18-19. À ce sujet, voir aussi : TURNER Anthony, *Early scientific instruments: Europe, 1400-1800*, Londres, Sotheby's publications, 1987.

⁷² M. GUYE, H. MICHEL, *Mesures du temps*, *op. cit.*, p. 106 ; D. S. LANDES, *L'heure qu'il est*, *op. cit.*, p. 200.

⁷³ GLENNIE Paul, THRIFT Nigel, « Revolutions in the Times. Clocks and the Temporal Structures of Everyday Life », dans LIVINGSTONE David N., WHITERS Charles W. J. (éd.), *Geography and Revolution*, Chicago, University of Chicago Press, 2005, p. 160-198, p. 178 ; P. GLENNIE, N. THRIFT, *Shaping the Day*, *op. cit.*, p. 250-253.

⁷⁴ P. GLENNIE, N. THRIFT, *Shaping the Day*, *op. cit.*, p. 258.

⁷⁵ BOURGUET Marie-Noëlle, LICOPPE Christian, « Voyages, mesures et instruments. Une nouvelle expérience du monde au Siècle des Lumières », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 52-5, 1997, p. 1115-1151, p. 1120.

⁷⁶ P. GLENNIE, N. THRIFT, « Revolutions in the Times », *op. cit.*, p. 178 ; BERNASCONI Gianenrico, « Pour une archéologie des pratiques. Mesure du temps, corps et prestation (XVIII^e-XX^e siècle) », *Socio-anthropologie*, 40, 2019, p. 247-262, p. 251-253. Sur les chronographes, voir : PYNSON Joël, *Le chronographe de poche suisse*, La Chaux-de-Fonds, Chronométriphilia, 2015. Sur les courses de chevaux et la mesure de leur performance, voir : BLOMAC Nicolas de, *La Gloire et le Jeu. Des hommes et des chevaux, 1766-1866*, Paris, Fayard, 1991.

B) Le temps dans l'espace privé et les garde-temps personnels

Le développement de l'horloge mécanique et publique a peu à peu habitué la population au temps mesuré et à son usage dans certaines circonstances, puisque la coordination temporelle s'impose pour régler de nombreuses activités professionnelles ou sociales, créant un intérêt pour des garde-temps domestiques puis portables, renforcé par des logiques de consommation poussant à acheter ces nouveaux objets de curiosité et parfois de prestige. Dans la liste que dresse Berthoud des instruments de mesure du temps se trouvent, après les horloges publiques, « Les horloges ou pendules d'appartement : celles-ci se divisent en pendules à sonnerie, à répétition, à réveil ou à équation, &c » et « Les horloges portatives appelées *montres* ; on leur fait produire les mêmes effets variés que dans celles d'appartement »⁷⁷. Il s'agit donc de garde-temps permettant un accès au temps mesuré – le même que celui que l'on trouve dans l'espace public – dans l'espace privé, qui se construit et se définit en tant que tel au cours de l'époque moderne⁷⁸. Les premières horloges de chambre apparaissent dans les inventaires après-décès dès le milieu du XIV^e siècle⁷⁹. À partir du XVI^e siècle, les horloges domestiques, qui comprennent aussi les pendules et les pendulettes de table, deviennent moins rares⁸⁰. Leur diffusion se poursuit peu à peu : Annik Pardailhé-Galabrun a pu montrer, grâce aux inventaires après-décès, qu'après 1750, 40% des foyers parisiens pour lesquels un tel inventaire a été dressé possèdent une horloge ou une pendule, qui occupent toutes deux un rôle à la fois utilitaire et décoratif⁸¹. Toutes ne sont cependant pas de la même facture selon les moyens de leurs propriétaires : les prix varient ainsi entre 25 et plus de 200 livres ; les moins riches doivent se contenter d'une horloge en étain et non d'une contenue dans une boîte en chêne⁸².

Les garde-temps portatifs viennent compléter ces dispositifs horaires qu'il est possible d'avoir chez soi et offrent même l'opportunité d'avoir le temps sur soi, que l'on soit à l'intérieur ou à l'extérieur. Si les premières montres apparaissent au XVI^e siècle, comme nous l'avons évoqué, elles ne deviennent réellement portables – c'est-à-dire fonctionnant avec une certaine justesse lors d'un déplacement – qu'avec l'invention du balancier spiral dans la deuxième moitié du XVII^e siècle. Aux XVI^e et XVII^e siècles, les garde-temps mécaniques – des montres de toute forme – ne sont toutefois que l'une des possibilités de porter le temps sur soi. Les cadrans solaires de poche existent par

⁷⁷ F. BERTHOUD, *Histoire de la mesure du temps*, *op. cit.*, p. x.

⁷⁸ Pour un aperçu de la construction de la vie privée au cours de l'époque moderne, voir notamment : ARIÈS Philippe, « Pour une histoire de la vie privée », dans ARIÈS Philippe, DUBY Georges (dir.), *Histoire de la vie privée*, Tome 3 : CHARTIER Roger (dir.), *De la Renaissance aux Lumières*, Paris, Seuil, 1986, p. 7-19, ainsi que les autres contributions de l'ouvrage sur la distinction qui s'opère entre la sphère publique et la sphère privée.

⁷⁹ D. S. LANDES, *L'heure qu'il est*, *op. cit.*, p. 128.

⁸⁰ C. M. CIPOLLA, *Clocks and Culture*, *op. cit.*, p. 47.

⁸¹ A. PARDAILHÉ-GALABRUN, *La naissance de l'intime*, *op. cit.*

⁸² *Ibid.*, p. 161-162, p. 396.

exemple depuis le Moyen Âge⁸³. Les sabliers, même s'ils ne permettent de mesurer qu'une durée et non d'avoir l'heure, apparaissent sans doute également à cette même période, et certains modèles, plus petits, sont particulièrement adaptés au transport, mais pas au respect des horaires qui régissent les déplacements⁸⁴. Si tous ces instruments coexistent, les montres de poche présentent des avantages considérables, comme le fait de pouvoir avoir l'heure en toutes circonstances, de jour comme de nuit, quelles que soient les conditions météorologiques. Les montres se déclinent sous plusieurs formes qui se répandent en parallèle : des montres-colliers, des montres-bracelets ou encore des montres-bagues. Ce sont surtout des phases et des évolutions inspirées par la mode qui motivent l'achat de l'une ou l'autre et, par conséquent, leur production⁸⁵. Tout comme pour l'affichage de l'heure dans l'espace public, différents garde-temps mécaniques coexistent donc avec des dispositifs de mesure alternatifs. Pourtant, les montres de poche s'imposent peu à peu comme les montres par excellence à la fin du XVIII^e siècle et au siècle suivant. Berthoud résume cela en expliquant que « L'horloge portative est devenue d'un usage général : elle est la mesure de tous les momens ; elle est répandue chez tous les peuples policés »⁸⁶.

Les montres servent bien sûr à avoir l'heure partout avec soi, ce qui devient de plus en plus utile pour répondre aux impératifs horaires qui rythment les journées de travail, mais aussi les moments de loisirs, les événements sociaux, les heures d'accès aux marchés, aux boutiques ou aux bureaux de poste. En outre, des normes sociales expliquent cet attrait pour la mesure du temps : afin de répondre à des exigences morales et religieuses, il est essentiel de bien gérer son temps, ce qui sous-entend surtout de ne pas le gaspiller, mais qui peut aussi nécessiter de quantifier le temps passé chaque jour à effectuer certaines activités et de respecter certaines échéances horaires⁸⁷. Cet impératif se traduit, au XIX^e siècle, par une multiplication des guides sur la bonne gestion du temps et l'économie morale de celui-ci⁸⁸. En 1808, Marc Antoine Jullien, un ancien révolutionnaire et membre de la légion d'honneur, écrit ainsi un *Essai sur l'emploi du tems ; ou, Méthode qui a pour objet de bien régler l'emploi du tems, premier moyen d'être heureux*, destiné « spécialement à l'usage des jeunes gens

⁸³ BASSERMANN-JORDAN Ernst von, BERTELE Hans von, *Montres, pendules et horloges*, Paris, PUF, 1964, p. 99. Sur les cadrans solaires en général, voir les travaux d'Anthony Turner, notamment : TURNER Anthony John, « Sun-dials: history and classification », *History of Science*, 27, 1989, p. 303-318. De nombreux exemples de cadrans solaires de poche sont conservés, notamment au Musée international d'horlogerie de La Chaux-de-Fonds (Suisse) et au Museum of the History of Science d'Oxford.

⁸⁴ Sur les sabliers, voir notamment : TURNER Anthony John, « 'The Accomplishment of Many Years': Three Notes towards a History of the Sand-glass », *Annals of Science*, 39, 1982, p. 161-172.

⁸⁵ E. von BASSERMANN-JORDAN, H. von BERTELE, *Montres, pendules et horloges*, *op. cit.*, p. 263.

⁸⁶ F. BERTHOUD, *Histoire de la mesure du temps*, *op. cit.*, p. 9.

⁸⁷ P. GLENNIE, N. THRIFT, *Shaping the Day*, *op. cit.*, p. 273.

⁸⁸ DEQUIDT Marie-Agnès, « Comment mesurer l'intériorisation du temps ? (Paris, début XIX^e siècle) », *Revue d'histoire du XIX^e siècle*, 45-2, 2012, p. 69-81, p. 79-81.

de 15 à 25 ans », qui sera réédité par la suite⁸⁹. Le titre annonce déjà tout un programme : par la méthode qu'il propose, l'auteur promet de :

conduire, par une route simple, facile et agréable, les individus, élevés d'après sa méthode, au plus haut degré de perfection que la nature humaine paraisse pouvoir atteindre ; de recueillir et d'employer avec fruit toutes les parcelles de cette précieuse poussière, que les hommes en général dissipent et jettent au vent comme la matière la plus vile et la plus commune, je veux dire, du *Tems*, ce trésor inappréciable et dont la perte ne peut être réparée⁹⁰.

Il s'agit d'apprendre à économiser et à mettre à profit son temps, puisque « celui qui connaît le prix du tems et qui sait employer tous les instans pour son avantage et son perfectionnement (...) double son existence ; il obtient par cela seul une grande supériorité sur le commun des hommes ; il acquiert une richesse réelle et personnelle (...) »⁹¹. L'auto-examen de son temps doit permettre d'atteindre le bonheur par le bon usage de celui-ci, par la bonne gestion de son budget temporel qui est, bien sûr, limité. Les impératifs religieux, moraux et sociaux se recoupent ainsi et conduisent à l'optimisation et à la gestion comptable de son temps comme règle de vie.

Malgré cette importance de la bonne gestion du temps et la multiplication des horaires, la fonction de mesure est loin d'être la seule qui intéresse les personnes possédant une montre, ce que l'*Encyclopédie* de Denis Diderot et de Jean Le Rond d'Alembert met en avant : « Les montres ne sont pas seulement des machines pour mesurer le tems, elles servent encore d'ornement & de parure, font partie des bijoux, & sont une marque d'opulence »⁹². En effet, comme l'illustre particulièrement bien l'exemple des montres de voyage que nous allons développer par la suite, les montres sont également des objets-bijoux, qui s'inscrivent dans des logiques de consommation. Elles s'imposent en tant qu'accessoires de mode, que bijoux masculins prestigieux, témoignant du statut social de leur possesseur⁹³. Le fait même de regarder l'heure sur sa montre devient, au XVIII^e siècle, un geste de distinction sociale⁹⁴. Si une différence est traditionnellement établie entre les objets scientifiques et les objets du quotidien, Marco Storni a ainsi mis en évidence le fait que

⁸⁹ Sur Marc Antoine Jullien et ses écrits, voir : C. SOUCHIER, *Maîtriser le temps*, *op. cit.*, p. 250-256. Pour un exemple de l'usage de la méthode qu'il propose, voir MAAS Harro, « Monitoring the self: François-Marc-Louis Naville and his moral tables », *History of Science*, 58-2, 2020, p. 117-141, ainsi que la thèse en cours de Virgil Wibaut-Le Pallac (Université de Lausanne / Centre Walras Pareto).

⁹⁰ JULLIEN Marc Antoine, *Essai sur l'emploi du tems ; ou Méthode qui a pour objet de bien régler l'emploi du tems (...)*, Deuxième édition, Paris, Firmin Didot, 1810, p. 13.

⁹¹ *Ibid.*, p. 124.

⁹² DIDEROT Denis, D'ALEMBERT Jean Le Rond, *L'Encyclopédie*. [22] *Horlogerie : recueil de planches sur les sciences, les arts libéraux et les arts mécaniques*, Paris, 1751-1780, p. 13.

⁹³ STYLES John, *The Dress of the People. Everyday fashion in Eighteenth-Century England*, New Haven/Londres, Yale University Press, 2007, p. 97-107 ; B. BLONDÉ, G. VERHOEVEN, « Against the Clock », p. 232-234 ; ATWOOD Emma Katherine, « Fashionably Late: Queer Temporality and the Restoration Fop », *Comparative Drama*, 47-1, 2013, p. 85-111, notamment p. 90.

⁹⁴ M. J. SAUTER, « Clockwatchers and Stargazers », *op. cit.*, p. 703.

les garde-temps ont un statut particulier : ils relèvent d'une hybridation entre ces deux catégories⁹⁵. Mais les montres ont aussi, en plus, une fonction ostentatoire. La difficulté à saisir la culture de la mesure du temps par le biais des objets vient donc du fait qu'elle oscille entre objet de consommation, objet du quotidien et objet scientifique. Il est difficile de déterminer si une complication est élaborée et équipe une montre parce qu'elle est utile au propriétaire de la montre ou si elle sert à mettre en lumière tout le savoir-faire des horlogers, sans être pourtant réellement nécessaire au quotidien.

Cette importance accordée à la beauté de la montre influence les techniques horlogères qui s'adaptent aux modes ; il faut par exemple réussir à miniaturiser les pièces pour proposer des montres plus plates⁹⁶. Les horlogers prennent ainsi en compte les attentes de leurs clients : Marie-Agnès Dequidt a étudié les inventions présentées à l'Académie des Sciences entre 1750 et 1772, ce qui lui a permis de mettre en évidence le fait que 11% des inventions horlogères concernent l'esthétique, 26% comportent une nouveauté, 34% sont liées à la simplification du mécanisme et 29% à l'amélioration de la justesse⁹⁷. Les horlogers ont donc le souci de proposer de beaux objets, mais aussi fonctionnant au mieux. Même si, on le comprend, la multiplication des montres de poche en circulation dans un long XVIII^e siècle est en partie motivée par d'autres raisons que celle d'avoir l'heure, elle contribue à la diffusion de l'heure mesurée et des pratiques qui y sont associées. Ainsi, si l'inscription dans des logiques de distinction sociale explique une partie de la création et de la possession des montres, il n'en demeure pas moins que ces montres ostentatoires *donnent l'heure*, combinent le fait d'être des objets-bijoux et des systèmes techniques et, en cela, participent comme actrices de premier plan à cet enjeu de l'accessibilité d'un temps mesuré commun.

La multiplication des montres de poche en France et en Angleterre a particulièrement été mise en évidence grâce à l'étude des inventaires après-décès. Les historiens et les historiennes ont, par ce biais, pu constater l'augmentation des biens domestiques au cours du XVIII^e siècle, parmi lesquels se trouvent des garde-temps. Daniel Roche, par exemple, a souligné que vers 1700, une montre est mentionnée dans 13% des inventaires domestiques et 5% des inventaires salariés, contre

⁹⁵ Lorraine Daston montre bien cette différence entre objets du quotidien et objets scientifiques : DASTON Lorraine, *The Coming into Being of Scientific Objects* », dans DASTON Lorraine (éd.), *Biographies of scientific objects*, Chicago, University of Chicago Press, 2000, p. 1-14. Sur le statut particulier des garde-temps, voir : STORNI Marco, « Clocks and Timekeeping in Lavoisier's Experiments on Animal Respiration. The Chemical Revolution, Its Material Culture and Taken-for-Granted Knowledge », dans G. BERNASCONI, S. THÜRIGEN, *Material histories of time, op. cit.*, p. 187-200, p. 192-196.

⁹⁶ DEQUIDT Marie-Agnès, « La qualité de l'horlogerie commune à Paris, à la fin du XVIII^e siècle », *Histoire & mesure*, 27-2, 2012, p. 137-164.

⁹⁷ DEQUIDT Marie-Agnès, « De l'acquisition au réglage. L'horlogerie parisienne du XVIII^e siècle et ses usages », dans G. BERNASCONI, S. THÜRIGEN, *Material histories of time, op. cit.*, p. 89-102, p. 96.

respectivement 70% et 32% avant 1790⁹⁸. Ces chiffres sont possiblement inférieurs à la réalité, puisque certains objets peuvent ne pas apparaître dans les inventaires, s'ils ont été donnés du vivant de la personne ou volés par les héritiers avant que l'inventaire ne soit dressé⁹⁹.

Cette diffusion s'explique, d'une part, par la baisse du prix des montres tout au long du siècle et plus généralement par la large gamme de prix existant, laissant le choix aux acheteurs entre de très belles montres onéreuses et des montres plus sobres, dans des matériaux moins nobles et, par conséquent, meilleur marché¹⁰⁰. Pourtant, dans les inventaires après-décès, les montres les moins luxueuses mentionnées sont en argent et ne sont donc pas les plus abordables. Peut-être que les montres les moins chères n'avaient pas une valeur jugée suffisante pour apparaître dans les inventaires, mais elles étaient plus probablement détenues par des populations trop pauvres pour être concernées par l'établissement d'un inventaire après-décès. Cette proportion importante de montres en argent peut aussi s'expliquer par le fait qu'un tel achat puisse servir comme moyen d'investir de l'argent ou de l'économiser, sachant qu'il est ensuite possible de la vendre en cas de difficultés¹⁰¹. La montre aurait donc une dimension de valeur refuge, dans une économie qui fonctionne encore beaucoup avec des systèmes de crédit comme le Mont-de-Piété, où l'on dépose des objets contre des sommes d'argent¹⁰². Par ailleurs, il n'y a pas que des montres neuves en circulation ; en parallèle, un important circuit de seconde main existe, qui n'est pas, à l'instar d'autres biens de consommation (des instruments de cuisine par exemple), réservé qu'aux plus pauvres, mais qui s'inscrit dans les logiques de consommation de l'Ancien Régime¹⁰³. Il est cependant, comme dans le cas des vêtements d'occasion, relativement invisibilisé dans les sources¹⁰⁴. Les garde-temps ne sont pas non plus forcément achetés par leur propriétaire, ce qui explique cette diffusion auprès de celles et ceux qui n'ont pas les moyens d'acquérir, même à crédit, une montre neuve. Les montres peuvent ainsi avoir été l'objet d'un troc, d'un héritage, d'un don

⁹⁸ ROCHE Daniel, *Le peuple de Paris. Essai sur la culture populaire au XVIII^e siècle*, Paris, Fayard, 1998, p. 302. Pour d'autres données issues des inventaires après-décès, voir aussi : A. PARDAILHÉ-GALABRUN, *La naissance de l'intime, op. cit.* ; CORNETTE Joël, « La révolution des objets. Le Paris des inventaires après-décès (XVII^e-XVIII^e siècles) », *Revue d'Histoire Moderne & Contemporaine*, 36-3, 1989, p. 476-486 ; M.-A. DEQUIDT, *Horlogers des Lumières, op. cit.* Pour l'Angleterre : WEATHERILL Lorna, *Consumer Behaviour and Material Culture in Britain, 1660-1760*, Londres/New York, Routledge, 1988 ; DE VRIES Jan, *The Industrious Revolution: Consumer Behavior and the Household Economy, 1650 to the Present*, Cambridge, Cambridge University Press, 2008.

⁹⁹ M.-A. DEQUIDT, *Horlogers des Lumières, op. cit.*, p. 59.

¹⁰⁰ Sur la question du prix, voir : KELLY Morgan, Ó GRÁDA Cormac, « Adam Smith, Watch Prices, and the Industrial Revolution », *The Quarterly Journal of Economics*, 2016, p. 1727-1752.

¹⁰¹ *Ibid.*, p. 1741 ; J. STYLES, *The Dress of the People, op. cit.*, p. 100.

¹⁰² Sur ces questions, voir : FONTAINE Laurence, *L'économie morale : pauvreté, crédit et confiance dans l'Europe préindustrielle*, Paris, Gallimard, 2008.

¹⁰³ M.-A. DEQUIDT, *Horlogers des Lumières, op. cit.*, p. 18, p. 82. Sur la consommation de seconde main, voir : VAN DAMME Ilja, VERMOESEN Reinoud, « Second-hand Consumption as a Way of Life: Public Auctions in the Surroundings of Alost in the Late Eighteenth Century », *Continuity and Change*, 24-3, 2009, p. 275-305.

¹⁰⁴ LEMIRE Beverly, « Consumerism in Preindustrial and Early Industrial England: The Trade in Secondhand Clothes », *Journal of British Studies*, 27-1, 1988, p. 1-24.

ou d'un vol¹⁰⁵. La corrélation n'est donc pas exacte entre origine sociale et possession d'une montre, même si la dissémination croissante des garde-temps mécaniques et portables s'observe également par leur pénétration dans de nombreux corps de métier comme en attestent les inventaires, mais aussi les pratiques, puisque les activités de la plupart d'entre eux sont dorénavant encadrées temporellement¹⁰⁶. Des statistiques ont été faites pour quelques catégories socio-professionnelles, mettant en exergue le fait que certaines possèdent plus systématiquement un garde-temps portable que d'autres : pour la période 1690-1726, 40% des prêtres possèdent un instrument de mesure du temps, tandis qu'entre 1727 et 1789, au moins une montre est mentionnée dans presque tous les inventaires des hommes d'Église¹⁰⁷. Les marchands, au XVIII^e siècle, tant français qu'anglais, sont également plus souvent pourvus d'une montre que d'autres professions¹⁰⁸. Si nous ne pouvons affirmer avec certitude que ces tendances répondent au besoin d'avoir l'heure pour exercer leur métier, ces professions impliquant des contacts sociaux fréquents, il est fort possible que la notion de « rendez-vous » devienne, pour le prêtre ou le marchand, une réalité de plus en plus ancrée temporellement ou située précisément dans la journée. Cette précision accrue pourrait également être rendue possible dans un contexte d'accessibilité croissante des fidèles ou des clients au temps mesuré mécaniquement.

Un autre type de source permet de mettre en lumière des professions qui utilisent leur garde-temps dans un contexte professionnel : John Styles, qui s'appuie surtout sur des sources judiciaires pour prouver la diffusion progressive des montres en Angleterre au cours d'un long XVIII^e siècle, a en effet constaté que les seuls qui se font voler leur montre pendant qu'ils travaillent sont ceux employés dans le cadre des transports terrestres, ce qui se comprend quand on étudie la place importante qu'y prennent les horaires pendant le XVIII^e siècle¹⁰⁹. Dans l'ensemble, les vols ont davantage lieu pendant les moments de loisirs et de sociabilité, plus qu'au travail, ce qui s'explique par la fonction esthétique qu'ont les montres : elles s'inscrivent dans une stratégie de distinction¹¹⁰. Leur fonction d'ostentation sociale est parfois la seule raison pour laquelle elles sont achetées, même si elle peut être couplée à la volonté d'avoir l'heure sur soi, afin de pouvoir la consulter à tout moment. Il y a ainsi une « bivalence » des montres de poche, des pendules et des horloges :

¹⁰⁵ M.-A. DEQUIDT, « De l'acquisition au réglage », *op. cit.*, p. 93-94 ; G. VERHOEVEN, « Time Technologies », *op. cit.*, p. 107-108.

¹⁰⁶ A. PARDAILHÉ-GALABRUN, *La naissance de l'intime*, *op. cit.*, p. 163.

¹⁰⁷ *Ibid.*, p. 141, p. 148.

¹⁰⁸ *Ibid.*, p. 151 ; L. WEATHERILL, *Consumer Behaviour*, *op. cit.*, p. 177-178, p. 185-188.

¹⁰⁹ J. STYLES, *The Dress of the People*, *op. cit.*, p. 102-103. Sur les vols de montres en Angleterre au cours du XVIII^e siècle, voir aussi : M. KELLY, C. Ó GRÁDA, « Adam Smith, Watch Prices, and the Industrial Revolution », *op. cit.*, notamment p. 1731-1733.

¹¹⁰ J. STYLES, *The Dress of the People*, *op. cit.*, p. 102-107. Sur les stratégies de distinction : BOURDIEU Pierre, *La Distinction. Critique sociale du jugement*, Paris, Les Éditions de Minuit, 1979.

elles sont à la fois des objets de mesure du temps et de parure, ce qu'illustre bien l'exemple des montres de voyage¹¹¹.

C) Emporter le temps en voyage : une nécessité ou une pratique ostentatoire ?

Les horaires se multipliant au XVIII^e siècle pour organiser les mobilités, les voyageurs et les voyageuses ont besoin d'avoir l'heure au cours de leur déplacement et, avec l'invention de garde-temps transportables, ils peuvent même l'avoir avec eux, dans la voiture : la montre s'impose comme un objet indispensable à la mobilité. Leopold Berchtold rédige en anglais, en 1789, une instruction de voyage, traduite en français quelques années plus tard et intitulée : *Essai pour diriger et étendre les recherches des voyageurs*. Il y dresse notamment une liste des « choses utiles à un voyageur », dans laquelle il conseille de se munir d'une montre lors d'un déplacement¹¹². Cette préconisation s'inscrit certes dans un contexte où les voyages sont de plus en plus encadrés par des échéances temporelles, mais aussi où ils sont souvent couplés à des observations, des mesures, qui se doivent d'être aussi exactes que possible, et des expériences scientifiques¹¹³. En effet, les instructions de voyage, qui apparaissent au XVI^e siècle, donnent en premier lieu une vision pédagogique de celui-ci. Au XVIII^e siècle, il devient une entreprise scientifique : les voyageurs et les voyageuses doivent contribuer à la science en collectant des données utiles au cours de leur expédition¹¹⁴. Il est pour cela nécessaire qu'ils et elles se préparent avant de partir, en apprenant la langue locale ou en acquérant des connaissances sur le pays visité par exemple, mais aussi qu'ils se dotent de moyens pratiques et d'objets qui permettront de rapporter des informations à la communauté scientifique¹¹⁵.

La mesure du temps est donc une pratique courante lors d'un déplacement au XVIII^e siècle, ce qui encourage la création d'un garde-temps particulier : la montre de voyage, également connue sous

¹¹¹ M.-A. DEQUIDT, *Horlogers des Lumières*, op. cit., p. 18.

¹¹² BERCHTOLD Leopold, *Essai pour diriger et étendre les recherches des voyageurs qui se proposent l'utilité de leur Patrie*, Tome 1, Paris, Chez Du Pont, 1797, p. 83.

¹¹³ LEPETIT Bernard, « Voyages en France », dans MARCEL Odile, *Composer le paysage. Construction et crises de l'espace (1789-1992)*, Seyssel, Champ Vallon, 1989, p. 111-130 ; HAFID-MARTIN Nicole, *Voyage et connaissance au tournant des Lumières, 1780-1820*, Oxford, Voltaire Foundation, 1995 ; M.-N. BOURGUET, C. LICOPPE, « Voyages, mesures et instruments », op. cit. ; BOURGUET Marie-Noëlle, LICOPPE Christian, SIBUM Otto H. (éd.), *Instruments, Travel and Science. Itineraries of precision from the seventeenth to the twentieth century*, Londres/New York, Routledge, 2002 ; BRETAGNOLLE Anne, VERDIER Nicolas, « La mesure postale. Reflet des évolutions dans le rapport au temps et à la distance au siècle des Lumières », *Cahiers de métrologie*, 22-23, 2006, p. 63-74.

¹¹⁴ COLLINI Silvia, VANNONI Antonella, *Les instructions scientifiques pour les voyageurs (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, L'Harmattan, 2005, p. 15-22.

¹¹⁵ *Ibid.*, p. 22-25. Sur l'évolution des visées du voyage à travers les récits de voyage, voir : WOLFZETTEL Friedrich, *Le discours du voyageur. Le récit de voyage en France du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, Paris, PUF, 1996.

d'autres noms, notamment montre de carrosse. Si son existence est attestée au moins depuis le XVII^e siècle – certains auteurs la datent même de la fin du XV^e siècle ou du début du XVI^e siècle –, elle se répand particulièrement au XVIII^e siècle¹¹⁶. De nombreux exemplaires sont conservés aujourd'hui, mais leur identification est compliquée par l'emploi d'une multiplicité de dénominations tant dans les archives de l'époque moderne que dans la littérature contemporaine, ainsi que par le silence de la majorité des sources à leur sujet¹¹⁷. Ni les sources iconographiques ni les récits de voyage – alors que la plupart sont tenus par des personnes suffisamment riches pour posséder un tel objet – ne les mentionnent. Grégoire Besson constate plus globalement que les personnes qui voyagent n'évoquent tout simplement pas leur garde-temps dans les récits qu'ils ont laissés, alors qu'ils en avaient vraisemblablement sur eux¹¹⁸. Une observation similaire a été faite par Marco Storni dans le cadre scientifique : peu de savants évoquent les instruments qu'ils utilisent pour mesurer le temps, à l'instar de Lavoisier, qui conduit des expériences sur la respiration animale impliquant sans aucun doute une mesure du temps, en particulier pour mesurer le pouls, mais qui ne note cette pratique dans aucun de ses textes¹¹⁹. L'hypothèse de Storni est que le recours à une montre dans ce contexte était une manipulation si courante au XVIII^e siècle qu'il ne semblait pas nécessaire de la souligner. La mesure du temps entre alors dans ce territoire difficile à défricher pour l'historien ou pour l'historienne, celui de la matérialité quotidienne, ordinaire, si terre-à-terre et prosaïque qu'elle est invisibilisée dans les sources. Et pourtant, ce silence peut parler : les objets de mesure du temps auraient perdu de leur exceptionnalité et ainsi l'intérêt de les mentionner. Il semble donc que, progressivement, une certaine familiarité avec ces objets de mesure du temps se mette en place. Ils restent néanmoins présents dans ce que nous pourrions appeler les sources de la possession comme, nous l'avons vu, les inventaires après-décès, mais aussi dans la littérature technique et surtout dans des collections éparpillées, puisque quelques-unes de ces montres nous sont parvenues.

¹¹⁶ Une montre de calèche de 1630 est en effet conservée au Victoria and Albert Museum de Londres : E. von BASSERMANN-JORDAN, H. von BERTELE, *Montres, pendules et horloges*, *op. cit.*, p. 119. Mais d'après Samuel Guye et Michel Henry, les premières « horloges de carrosse » apparaissent plus tôt ; elles seraient même les premières horloges individuelles et portatives, sans toutefois qu'elles ne présentent de modèles : M. GUYE, H. MICHEL, *Mesures du temps*, *op. cit.*, p. 65.

¹¹⁷ Dans les écrits du XVIII^e siècle, elles peuvent ainsi être désignées par les termes de « montre de carrosse », « montre pour les voitures », « montre de voyage » ou encore « petites pendules, dites de voyage ou de voiture ». Sur cette question, voir : HERR-LAPORTE Catherine, « Les montres de voyage : désignations, techniques et usages (1700-1830) », dans G. BERNASCONI, S. THÜRIGEN, *Material histories of time*, *op. cit.*, p. 129-144.

¹¹⁸ BESSON Grégoire, « Les voyageurs et leurs montres en Europe à la fin du XVIII^e siècle. Entre précision technique et flou temporel », dans G. BERNASCONI, S. THÜRIGEN, *Material histories of time*, *op. cit.*, p. 145-155, p. 146-148.

¹¹⁹ M. STORNI, « Clocks and Timekeeping », *op. cit.*, p. 187-200.

Deux catalogues de ces objets, l'un en anglais et l'autre allemand, ont été réalisés, respectivement par Charles Allix en 1974 et par Lukas Stolberg en 1993¹²⁰. Le travail de ce dernier, plus complet, recense neuf cents de ces montres particulières, qui se trouvent tant dans des collections privées que dans des musées, et auxquelles nous pouvons en ajouter, d'après nos recherches (qui sollicitent des fonds qui n'ont été que partiellement, voire pas du tout pris en compte dans ces catalogues, comme les montres conservées au Ashmolean Museum d'Oxford)¹²¹, au moins une centaine. Certains travaux portant sur d'autres sujets liés à l'horlogerie ou d'autres thématiques mentionnent ponctuellement des exemplaires supplémentaires, de même que des catalogues de vente ou des catalogues d'institution muséale¹²². Mais de quel artefact parle-t-on quand on emploie le terme de « montre de voyage » ?

Il faut d'abord noter que, malgré cet effort de catégorisation et de recensement des objets, les quelques auteur.e.s les ayant étudiés ne leur donnent pas une définition commune¹²³. Sous les différentes dénominations utilisées sont regroupés des objets à l'aspect extérieur varié : ils peuvent avoir la forme d'une grosse montre de poche, d'une petite horloge de table, être richement décorés ou, à l'inverse, être très sobres. Lukas Stolberg les décrit comme « un genre de montres multiformes » et il inclut dans son catalogue des montres de différentes formes allant de la grosse montre de poche à la pendulette à poser¹²⁴. Hans Christoph Ackermann utilise la même acception du terme « montre de carrosse », tandis que Joseph Fanelli ne désigne ainsi que les petites horloges rectangulaires, en laiton, à poser¹²⁵. Fritz von Osterhausen les définit, quant à lui, dans son *Dictionnaire de l'horlogerie*, comme des montres à gousset de grande taille¹²⁶. Ces difficultés de terminologie et de classification ne sont pas rares en histoire de l'horlogerie. Anthony Turner évoque à ce sujet le cas des sabliers : les historiens et les historiennes s'intéressant à la mesure du temps au Moyen Âge se heurtent à une multitude de dénominations et dans les sources et dans les

¹²⁰ ALLIX Charles, *Carriage clocks: their history & development*, Suffolk, Antique Collector's Club, 1974 ; STOLBERG Lukas, *Die Kutschenuhr: Satteluhren, Karrosenuhren, Alkovenuhren*, Munich, Callwey, 1993.

¹²¹ Je remercie ici la Maison française d'Oxford, grâce à laquelle j'ai pu, à l'occasion d'une bourse d'étude, explorer cette collection en détails.

¹²² Par exemple : HUGUENIN Régis (dir.), PIGUET Jean-Michel, *La Neuchâteloise. Histoire et technique de la pendule neuchâteloise, XVIII^e-XXI^e siècle*, Neuchâtel, Alphil, 2017 ; Massol – Philippe Lartigue, *Horlogerie et montres – Vente à Paris – Hôtel Drouot – 20 octobre 2004* ; CARDINAL Catherine, PIGUET Jean-Michel, *Catalogue d'œuvres choisies du musée international d'horlogerie*, La Chaux-de-Fonds, Institut L'homme et le temps, 1999, p. 38.

¹²³ Outre les ouvrages de Charles Allix et de Lukas Stolberg, voir : ACKERMANN Hans Christoph, *Sammlung Carl und Lini Nathan-Rupp. Die Kutschenuhren*, Bâle, Historisches Museum Basel, 1983 ; FANELLI Joseph, *A Century of Fine Carriage Clocks*, Bronxville, Clock trade enterprises, 1987 ; VITALE Linda, VITALE Francis X., *The Carriage Clock: 200 Years of Timely Allure*, Spring Lake, Vitale & Vitale, 1994 ; SÉNÉCA Bernard, *La montre de voyage & temps mesuré du voyage. De Louis XI à Émile Loubet*, Arras, Muses, Musons, Musée, 2013.

¹²⁴ L. STOLBERG, *Die Kutschenuhr*, op. cit., p. 7.

¹²⁵ H. C. ACKERMANN, *Sammlung Carl und Lini Nathan-Rupp*, op. cit., p. 11 ; J. FANELLI, *A Century of Fine Carriage Clocks*, op. cit., p. 216.

¹²⁶ VON OSTERHAUSEN Fritz, *Dictionnaire de l'horlogerie*, Neuilly-sur-Seine, Art & images, 2014 [2005], p. 270.

travaux postérieurs¹²⁷. Les montres de voyage ne sont pas définies rigoureusement et on peut faire l'hypothèse que c'est en raison de leur statut oscillant, comme les montres de poche, entre l'objet scientifique, l'objet du quotidien et l'objet de consommation, qu'elles ne bénéficient pas d'une définition stable, reconnue, établie à l'époque de leur conception. Trop communes ou trop rares – il est difficile de trancher –, trop nouvelles ou trop complexes (nécessitant par exemple des distinctions qui s'appuient sur les techniques mises en œuvre pour le construire), ses contemporains et contemporaines n'opèrent pas à son égard une catégorisation fixe. Cette pluralité de dénominations et de définitions persiste dans les travaux étudiant ces garde-temps particuliers. Afin de pallier ces hésitations lexicales, nous avons choisi de conserver le terme de « montre de voyage » pour plus de clarté, et pour rappeler le fait qu'au-delà du carrosse, cet objet peut être emporté dans toutes sortes de véhicules.

Face à ces difficultés de classification, et pour savoir ce que nous voulons recenser, quantifier, analyser, il est nécessaire de se tourner vers l'étude de la matérialité et des spécificités techniques des montres de voyage. Si nous n'avons ni source iconographique ni récit de voyage les mentionnant, d'autres sources écrites, issues des dictionnaires, de la littérature technique ou des archives d'horlogers, témoignent de leur grande diversité en nous renseignant parfois sur leur aspect extérieur et leurs complications. Ainsi, les sources de leur catégorisation se placent du côté du technique, du professionnel. Elles y sont en effet abordées par leurs caractéristiques – et principalement par le fait qu'elles soient transportables –, et non par leur usage, leur manipulation. Objets du réel, du concret, du terre-à-terre, les ego-documents et l'art ne l'investissent pas comme un objet à évoquer ou à dépeindre, bien que, comme nous allons le voir, certaines de ces montres soient clairement fabriquées dans une visée esthétique. Nous n'avons donc pas d'information sur leur utilisation pratique et il est difficile de savoir comment les données temporelles qu'elles fournissent sont intégrées ou utilisées au cours du déplacement. Les voyageurs et les voyageuses surveillaient-ils l'heure régulièrement au cours du trajet ou seulement lors des arrêts ? Veillaient-ils au respect des horaires ? Où ces montres se trouvaient-elles pendant le voyage : étaient-elles rangées dans un bagage – limitant leur intérêt mais évitant qu'elles ne s'abîment ou qu'elles n'attirent la convoitise – ou accrochées quelque part grâce à leur anneau de suspension et si oui, où, puisqu'il ne semble pas y avoir de crochet adéquat dans les carrosses¹²⁸ ? L'énigme est passionnante et rejoint les recherches et les questionnements parfois aporétiques sur la matérialité de l'époque moderne : alors que nous connaissons bien, par exemple, les pensées politiques des femmes et des hommes

¹²⁷ A. J. TURNER, « 'The Accomplishment of Many Years' », *op. cit.*, p. 161-172.

¹²⁸ Sur les débats quant à l'emplacement de la montre dans le carrosse, voir : L. STOLBERG, *Die Kutschenuhr*, *op. cit.*, p. 14-17.

du XVIII^e siècle, des détails pragmatiques de la vie quotidienne restent nimbés de mystère. Nous ne pouvons répondre à celui de la présence d'un anneau sur une montre de voyage sans celle d'un crochet permettant de la suspendre. L'enquête peut néanmoins être menée et elle doit commencer par l'analyse technique de ces montres.

Elles sont en effet toujours dotées d'un anneau ou d'une poignée (qui sert alors davantage à les transporter qu'à les accrocher). Elles sont d'assez grande taille – généralement entre 7,5 et 20 centimètres – et ne peuvent donc pas être portées sur le corps, à l'inverse des montres de poche. Le *Recueil de planches sur les sciences* de Diderot et d'Alembert précise ainsi qu'une « montre de carrosse » est « environ trois fois plus grosse que les autres montres »¹²⁹. Dans l'*Encyclopédie*, ces montres sont présentées comme étant circulaires, à l'instar des montres de poche¹³⁰, mais d'autres sources décrivent des formes de pendulettes à poser ou à suspendre, qui semblent plutôt s'inspirer des horloges de table¹³¹. Ce sont les deux formes les plus courantes des montres de voyage qui ont été conservées¹³². L'étude de leur matérialité permet en outre de compléter les informations obtenues dans les sources écrites.

Tout comme les montres de poche, les montres de voyage sont en or, en argent, en laiton, en bronze, en cuivre ou encore en acier¹³³. Elles peuvent également être plus ou moins travaillées au niveau des ornements¹³⁴. Si la plupart des exemples que nous connaissons sont assez somptueux – ce qui s'explique sans doute par le fait que les objets qui traversent les temps sont le plus souvent les plus luxueux et non ceux du quotidien¹³⁵ –, d'autres modèles, plus sobres, existent. Ceux-ci semblent alors s'insérer dans les logiques d'imitation – que Daniel Roche a en premier lieu identifiées dans le cas des vêtements – et de demi-luxe qui émergent au XVIII^e siècle et qui brouillent les cultures de l'apparence¹³⁶. Ainsi, un marché destiné aux classes moyennes éclot en parallèle,

¹²⁹ D. DIDEROT, J. L. R. D'ALEMBERT, *L'Encyclopédie*. [22] *Horlogerie*, *op. cit.*, p. 12.

¹³⁰ DIDEROT Denis, D'ALEMBERT Jean Le Rond, *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, Tome 10, Paris, 1765, p. 691b-692a.

¹³¹ Par exemple, dans KRÜNITZ Johann Georg, *Ökonomisch-technologische Enzyklopädie*, Tome 193, Berlin, 1847, p. 260, les montres sont décrites comme étant « placée[s] dans un boîtier vertical en bois, en porcelaine ou en métal ».

¹³² La montre de carrosse d'Abraham-Louis Breguet conçue vers 1815 est par exemple de forme circulaire (cf. Annexe 32), tandis que vers 1810, il fabrique un modèle de pendulette de voyage rectangulaire, à poser (cf. Annexe 33).

¹³³ Le laiton et le cuivre sont parmi les matériaux les plus utilisés dans la fabrication d'instruments scientifiques au cours du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle : MORRISON-LOW A. D., *Making Scientific Instruments in the Industrial Revolution*, Aldershot, Ashgate, 2007, p. 175-183.

¹³⁴ Pour plus de détails, voir : C. HERR-LAPORTE, « Les montres de voyage », *op. cit.*, p. 134-136.

¹³⁵ L. WEATHERILL, *Consumer Behaviour*, *op. cit.*, p. 32 ; ROCHE Daniel, *Histoire des choses banales : naissance de la consommation dans les sociétés traditionnelles (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Fayard, 1997, p. 187 ; G. BERNASCONI, *Objets portatifs*, *op. cit.*, p. 46.

¹³⁶ ROCHE Daniel, *La culture des apparences : une histoire du vêtement, XVII^e-XVIII^e siècle*, Paris, Fayard, 1989 ; BERG Maxine, « New Commodities, Luxuries and their Consumers in Eighteenth-Century England », dans BERG Maxine, CLIFFORD Helen (éd.), *Consumers and Luxury in Europe, 1650-1850*, Manchester, Manchester University Press, 1999, p. 63-85. Ces logiques d'imitation sont même à l'origine de nouvelles techniques de production, comme l'a notamment montré

témoignant de la diffusion croissante des outils mesurant le temps, mais peut-être aussi d'une ouverture des voyages, qui commencent à ne plus être uniquement réservés aux élites.

Plusieurs sources insistent sur la ressemblance des montres de voyage avec celles de poche, tant au niveau « de leur forme » que « de leur construction »¹³⁷. En effet, elles sont pareillement dotées d'un balancier spiral, ce qui rend leur utilisation en mouvement possible. L'amélioration progressive de certaines routes au cours de l'époque moderne, ainsi que l'ajout de suspensions à ressort aux véhicules à partir du milieu du XVIII^e siècle permettent que les montres – et leur propriétaire – soient soumises à moins de cahots et que leur justesse soit par conséquent moins altérée¹³⁸. Les montres de voyage bénéficient, plus largement, des différents développements horlogers de l'époque moderne. Par exemple, les minutes sont indiquées dans la plupart des exemplaires, à l'aide d'une deuxième aiguille. Il en va de même au niveau des complications : elles peuvent être très simples ou au contraire très poussées, mais ne présentent pas d'innovations majeures par rapport à celles qui sont utilisées pour les montres de poche, les pendules et les horloges.

Jusqu'ici donc, la distinction principale entre les deux catégories d'objets serait uniquement leur taille. Mais les montres de voyage répondent aussi assez spécifiquement à des besoins qui peuvent se faire sentir lors de déplacements. Elles sont par exemple presque systématiquement équipées d'un réveil et d'une sonnerie des heures et des quarts, parfois même d'une répétition – c'est-à-dire qu'elles sonnent l'heure à la demande. L'importance de ce que nous pourrions appeler l'intégration au mécanisme d'une « heure audible » n'est pas des moindres en voyage : en effet, grâce à ces complications, il est possible de connaître l'heure dans le noir. Autre spécificité, les montres de voyage indiquent souvent la date – ce qui permet de se repérer dans le temps et probablement dans les étapes du déplacement –, et parfois les phases de la lune. Cette dernière complication nous fait entrer de plain-pied dans la matérialité du voyage à l'époque moderne : selon la position de la lune dans son cycle, les personnes en déplacement savent si elles pourront continuer leur périple une fois la nuit tombée et sont à même d'estimer les heures de lever et de coucher du soleil¹³⁹. Certaines montres de voyage donnent aussi les secondes, à l'instar d'une horloge de voyage de Frédéric-Alexandre Courvoisier de 1824 (Annexe 34), ce qui ne semble toutefois pas indispensable pour les

Sébastien Pautet avec l'exemple des porcelaines asiatiques en tôles vernies : PAUTET Sébastien, « Fausses porcelaines, vraies innovations ? Tôles vernies, économie de la variété et invention technique dans la seconde moitié du XVIII^e siècle », *Les Cahiers de Framespa*, 31, 2019 [En ligne].

¹³⁷ D. DIDEROT, J. L. R. D'ALEMBERT, *Encyclopédie*, *op. cit.*, p. 691b-692a.

¹³⁸ Sur les travaux routiers et les améliorations apportées aux voitures au cours de la période étudiée, cf. Chapitre 2.

¹³⁹ DANIELS George, *L'art de Breguet*, Lausanne, Scriptor SA, 1985 [1975], p. 69. Pour un exemple de modèle indiquant le lever et le coucher du soleil, voir : E. von BASSERMANN-JORDAN, H. von BERTELE, *Montres, pendules et horloges*, *op. cit.*, p. 117.

voyageurs et les voyageuses, puisque, nous le verrons, les horaires des transports n'atteignent pas une telle précision au cours d'un long XVIII^e siècle. Pourquoi alors cet ajout des secondes à un dispositif qui ne peut pas les intégrer dans un système plus large de mesure du temps, vu l'imprécision globale ? Dans le cadre d'un voyage où des expériences sont réalisées, pouvoir compter les secondes peut s'avérer utile. La montre prendrait ici une fonction d'outil dans un cadre de récolte de données scientifiques. Dans le même esprit, certains exemplaires possèdent un thermomètre ou un astrolabe¹⁴⁰. Comme nous l'avons évoqué plus tôt, nous pouvons alors nous demander si ces complications en particulier sont vraiment utiles aux personnes qui se déplacent, ou si elles servent essentiellement à montrer tout le savoir-faire des horloges, mais ne sont destinées qu'à être « consommées » depuis chez soi ou à prouver sa richesse. Cette multifonctionnalité est une caractéristique technique commune aux objets portatifs : le fait de combiner plusieurs fonctions au sein d'un seul objet permet de limiter le nombre d'instruments emportés lors d'un voyage et en fait une curiosité technique, mais également une prouesse technologique que l'on montre et que l'on peut se vanter de posséder¹⁴¹.

Ainsi, les montres de voyage, qui portent différents noms, ont des formes extérieures variées, tandis que le mécanisme et les complications ne présentent pas d'innovations majeures par rapport aux montres de poche. La multiplication des terminologies pour désigner un même objet, comme nous l'avons noté pour ces garde-temps particuliers, est typique du XVIII^e siècle et s'inscrit dans de nouvelles logiques liées à une économie de la consommation. Elle permet en effet aux fabricants et aux marchands de diversifier leur offre afin de répondre au nouveau rythme de consommation et aux attentes des acheteurs sans cependant proposer une véritable variation de produits¹⁴². Ce système est particulièrement important pour les objets portatifs, destinés aux voyages, à un moment où ceux-ci constituent un phénomène culturel central et sont investis par les logiques de consommation¹⁴³. De plus, les variations d'objets, déclinés en gammes, en différentes finitions, matériaux, etc., sont typiques des logiques de l'économie marchande du XVIII^e siècle, comme l'a notamment constaté Liliane Hilaire-Pérez dans son étude des *toynware* : ces stratégies permettent d'étendre les consommations et de soutenir le rythme de celles-ci¹⁴⁴. Cette diversité de modèles de montres de voyage, certaines répondant à des usages très spécifiques – comme de pouvoir mesurer la température avec sa montre –, en est également caractéristique : les produits sont adaptés, tant

¹⁴⁰ H. C. ACKERMANN, *Sammlung Carl und Lini Nathan-Rupp*, op. cit., p. 104-105.

¹⁴¹ G. BERNASCONI, *Objets portatifs*, op. cit., p. 52.

¹⁴² *Ibid.*, p. 196-200 ; HILAIRE-PÉREZ Liliane, *La pièce et le geste. Artisans, marchands et savoir technique à Londres au XVIII^e siècle*, Paris, Albin Michel, 2013, p. 103-117.

¹⁴³ C'est pourquoi les micro-inventions destinées à faciliter le transport des objets se multiplient : G. BERNASCONI, *Objets portatifs*, op. cit., notamment chapitre 8.

¹⁴⁴ L. HILAIRE-PÉREZ, *La pièce et le geste*, op. cit., notamment p. 101-155, p. 347.

au niveau esthétique que fonctionnel, selon l'offre et la demande, mais aussi pour répondre à des pratiques spécifiques¹⁴⁵. Nous l'avons vu avec les montres de poche, les horlogers sont effectivement attentifs aux modes, qui régissent en partie les consommations horlogères. Certains modèles de montres de voyage qui ont été conservés en témoignent également, à l'image d'une pendulette d'alcôve en laiton, signée par Isaac Deonna (Annexe 35)¹⁴⁶. Si dans les montres de voyage du XVIII^e siècle, le mouvement est habituellement adapté à la taille du boîtier, la particularité de celle-ci est que son mouvement, fabriqué dans les années 1780, n'a pas été conçu pour être inséré dans une boîte si grande, qui date quant à elle des années 1810¹⁴⁷. Cette dernière n'a toutefois pas été élaborée pour accueillir un mouvement de plus grande taille que celui qu'elle renferme. Il ne s'agit pas d'une exception ; d'autres modèles du début du XIX^e siècle présentent une configuration similaire¹⁴⁸. Or, à cette période, la mode est aux montres de poche plates. Les anciens mouvements, très épais, n'intéressaient donc plus les clients : il est probable que, devenus obsolètes, ils aient été placés dans des habillages plus grands, au goût du jour en matière de montres de voyage. Cette requalification d'usage a ainsi permis de vendre ces mouvements passés de mode. L'exemple de l'usage d'un nouveau rhabillage confirme la flexibilité de la production horlogère au XVIII^e siècle et au XIX^e siècle, qui sait recomposer les pièces en fonction de l'évolution du goût¹⁴⁹. C'est donc dans ce contexte, et dans celui de la diffusion du temps mesuré pour organiser les transports et collecter des données, que l'on peut appréhender les montres de voyage : sans présenter de différences majeures avec les montres de poche et en utilisant des savoirs techniques déjà éprouvés, leur vente s'inscrit dans une mode des voyages au XVIII^e siècle et dans une pratique des mobilités dorénavant encadrée par des échéances temporelles qu'il faut respecter. Les voyageurs et les voyageuses peuvent cependant connaître l'heure sans posséder leur propre garde-temps, grâce à la large diffusion de l'heure dans l'espace public, notamment dans les lieux incontournables d'un déplacement ; elles semblent alors davantage s'inscrire dans une logique de consommation que dans un besoin pratique.

¹⁴⁵ *Ibid.*, p. 103-121.

¹⁴⁶ Cette montre est conservée au Musée international d'horlogerie de La Chaux-de-Fonds (Suisse), n°I-1790. Je remercie Masaki Kanazawa d'avoir pris le temps d'ouvrir et d'expertiser cette montre.

¹⁴⁷ Cette montre a été étudiée dans le cadre d'un travail de diplôme – dossier de restauration : STAEHLI Tristan, *Restauration d'une pendulette d'alcôve signée « Isaac Deonna »*, 2015, non publié.

¹⁴⁸ Voir par exemple la pendulette d'alcôve présentée par Bernard Sénéca : B. SÉNÉCA, *La montre de voyage*, *op. cit.*, p. 71.

¹⁴⁹ Sur ces questions, voir notamment : RIELLO Giorgio, « Strategies and Boundaries: Subcontracting and the London Trades in the Long Eighteenth Century », *Entreprise & Society*, 9-2, 2008, p. 243-280 ; L. HILAIRE-PÉREZ, *La pièce et le geste*, *op. cit.* ; GIRARDIER Sandrine, *L'entreprise Jaquet-Droz. Entre merveilles de spectacle, mécaniques luxueuses et machines utiles, 1758-1811*, Neuchâtel, Alphil, 2020.

S'il est difficile de reconstruire les préférences des consommateurs, l'étude des objets diffusés permet d'en appréhender certains aspects¹⁵⁰. Les complications, particulièrement les plus rares, de ces montres de voyage contribuent, en plus de la richesse des décors et des matériaux, à faire de certaines de véritables objets de luxe¹⁵¹. Ces montres ne répondent donc pas uniquement au besoin croissant d'avoir l'heure pendant un voyage : elles s'inscrivent aussi dans une pratique et une consommation ostentatoires¹⁵². Les objets portatifs en général, de la même manière que les vêtements, jouent un rôle majeur dans les stratégies de distinction, d'autant plus important dans le cadre des mobilités, où les statuts sociaux sont brouillés par l'anonymat et la proximité entre les passagers¹⁵³. En manifestant son goût, son sens esthétique et surtout son opulence, la montre de voyage rattache ainsi son propriétaire à une classe particulière et remplit une fonction de représentation, de distinction¹⁵⁴. En plus d'être multifonctionnelles, les montres de voyage présentent une multiplicité d'usages : elles sont à la fois un objet pratique, permettant de respecter des horaires, et un objet de distinction sociale à la mode¹⁵⁵. Cette différenciation ne se limite pas uniquement à la possession d'objets beaux ou faits de matériaux luxueux, mais elle passe également par celle d'objets techniques *à la pointe*, qui présentent des complications horlogères poussées. L'affichage des secondes par exemple, et donc la précision du temps mesuré, deviendrait alors aussi un moyen de distinction sociale. En poursuivant la réflexion à l'aide des liens faits par l'anthropologie entre consommation et culture, nous pouvons également penser que l'appropriation, par le consommateur, d'un système donnant les secondes, indique l'incorporation d'une nouveauté culturelle, la précision. En effet, selon les anthropologues et les sociologues, la consommation est une activité d'appropriation symbolique des objets qui sont « transformés en objets de culture par l'homme »¹⁵⁶. Ainsi, au-delà d'une réponse sociale individuelle à un besoin de distinction, l'appropriation de biens matériels, à une échelle plus large, révélerait pleinement la nature de phénomène culturel de telle ou telle consommation¹⁵⁷. L'appropriation des minutes et

¹⁵⁰ Au sujet de la reconstitution des préférences, voir : FORTY Adrian, *Objects of Desire: Design and Society, 1750-1980*, Londres, Thames and Hudson, 1986, p. 17.

¹⁵¹ Sur la définition du luxe, voir : GOUBERT Jean-Pierre (dir.), *Du luxe au confort*, Paris, Belin, 1988 ; L. WEATHERILL, *Consumer Behaviour*, *op. cit.*, p. 14-16 ; PERROT Philippe, *Le luxe : une richesse entre faste et confort, XVIII^e-XIX^e siècle*, Paris, Éditions du Seuil, 1995.

¹⁵² La consommation ostentatoire joue en effet un rôle majeur dans les logiques des mobilités au cours d'un long XVIII^e siècle, s'inscrivant même dans les chevaux et l'attelage : BLONDÉ Bruno, « Entre cheval et choses banales. Anvers et les paradoxes de la naissance de la consommation, XVII^e-XVIII^e siècle », dans MILLIOT Vincent, MINARD Philippe, PORRET Michel (dir.), *La grande chevauchée. Faire de l'histoire avec Daniel Roche*, Genève, Droz, 2011, p. 181-203.

¹⁵³ G. BERNASCONI, *Objets portatifs*, *op. cit.*, p. 211-212.

¹⁵⁴ Sur cette question, voir : P. BOURDIEU, *La Distinction*, *op. cit.*, notamment p. 59-67. Sur le design d'un objet ou d'un vêtement comme marqueur de distinction sociale, voir : A. FORTY, *Objects of Desire*, *op. cit.*, p. 72-91.

¹⁵⁵ G. BERNASCONI, *Objets portatifs*, *op. cit.*, p. 53.

¹⁵⁶ Voir le panorama de ces réflexions récentes fait par : LANGLOIS Simon, « Nouvelles orientations en sociologie de la consommation », *L'Année sociologique*, 52-1, 2002, p. 83-103.

¹⁵⁷ Sur ces questions, voir : MCCracken Grant David, *Culture and Consumption: New Approaches to the Symbolic Character of Consumer Goods and Activities*, Bloomington, Indiana University Press, 1990.

des secondes dans ces montres signale en outre l'importance culturelle que prend une mesure du temps de plus en plus précise. Comme les autres types de montres, les montres de voyage ne sont pas achetées uniquement pour leur fonction première de donner l'heure, ni pour une adaptabilité particulière aux voyages. Ce ne sont donc pas tant les progrès techniques horlogers qui contribuent à la diffusion de ces objets de mesure du temps, mais bien les pratiques – comme celle de l'ostentation sociale. Les usages contribuent ainsi largement à modifier les objets : ils sont adaptés aux attentes de leurs utilisateurs. À l'inverse, leur diffusion au cours d'un long XVIII^e siècle tend à montrer l'importance croissante que revêt le temps mesuré dans le cadre des mobilités.

III. Garde-temps, horaires et usagers : l'utilisation du temps mesuré mécaniquement

Au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, l'heure mesurée mécaniquement est largement diffusée dans l'espace public et de nombreux garde-temps transportables permettent de l'emporter partout avec soi ; ce temps commun – à condition de savoir s'il faut utiliser l'heure vraie ou le temps moyen – est largement accessible. Avoir accès à l'heure est la condition *sine qua non* pour pouvoir utiliser un horaire, mais elle est loin d'être suffisante. Les voyageurs et les voyageuses ont certes le choix quant au garde-temps qu'ils peuvent emporter lors de leurs déplacements, mais pour l'utiliser, ils doivent savoir le régler, d'autant plus dans un contexte où l'heure n'est pas unifiée. Ces différences horaires compliquent aussi l'établissement et le respect d'horaires stricts, d'autant plus que ceux-ci gagnent en précision au cours d'un long XVIII^e siècle¹⁵⁸. En effet, afin de gagner en efficacité, et donc en vitesse, il est nécessaire d'affiner les échéances temporelles réglant les mobilités. Cependant si, nous l'avons vu, les garde-temps, aussi bien publics que portatifs, indiquent couramment les minutes à la période étudiée, les horaires n'atteignent que rarement une telle précision ; il semble alors y avoir un décalage entre les outils à disposition des usagers et des acteurs des mobilités et les normes auxquelles ils doivent se conformer dans ce cadre. Ce niveau de précision peut en revanche être utile pour d'autres pratiques, pour d'autres personnes : il est à disposition du public, qui peut l'utiliser lorsqu'il en a besoin ou se contenter d'être plus vague lorsque ses activités le permettent¹⁵⁹.

¹⁵⁸ A. BIRD, *Roads and Vehicles*, *op. cit.*, p. 125 ; M.-A. DEQUIDT, *Horlogers des Lumières*, *op. cit.*, p. 101.

¹⁵⁹ P. GLENNIE, N. THRIFT, *Shaping the Day*, *op. cit.*, p. 276.

A) Maîtriser le temps : connaître l'heure pour voyager

Puisque pendant presque tout le XVIII^e siècle, l'heure est établie en fonction du temps vrai, elle varie selon les villes, obligeant les personnes qui se déplacent à régler leur montre pour s'adapter aux heures locales des lieux qu'elles traversent au cours de leur périple, savoir-faire qui nécessite un peu de pratique. Ces différences horaires entraînent en effet toute sorte d'imbroglio, comme en témoigne un voyageur allant de Genève à Paris :

L'heure que nous donnaient nos montres à notre départ de Genève n'était plus d'accord avec celle des horloges du pays, ces dernières étaient en retard d'une demi-heure. Nous calculâmes cette différence, qui nous parut trop considérable : les 24 heures se divisant en 360 degrés, ne donnent que 4 minutes par degrés. Nous avons parcouru trois degrés à l'ouest, nous ne devons donc être en avance que de 12 minutes ; trois degrés étant la 120^e partie des 1440 minutes, (ou des 24 heures) qui divisent les 360 degrés... Il y avait certainement une erreur dans notre calcul ; (ce que je ne crois pas) ou bien les horloges, ou nos montres étaient mal réglées¹⁶⁰.

Ce calcul est en réalité juste et l'auteur ne se trompe sans doute pas en affirmant que le problème vient de l'horloge publique à laquelle il s'est référé¹⁶¹. Les horloges publiques devaient effectivement régulièrement être remontées pour continuer à indiquer la bonne heure, ce qui n'était pas forcément toujours fait. Au XIX^e siècle, alors que l'heure moyenne a été adoptée à Paris, un astronome se souvient des confusions qui existaient avant ce changement :

Il y a moins de cinquante ans, les horloges publiques devaient être réglées sur le temps solaire vrai. Le mouvement du Soleil n'étant pas uniforme, il fallait retoucher sans cesse l'horloge pour la mettre d'accord avec le Soleil, et l'on comprend qu'il en devait résulter de très-grands écarts, par la faute d'horlogers quelquefois peu habiles. Le célèbre Delambre racontait que, dans la capitale même, il entendit un jour les diverses horloges sonner minuit pendant près de trois quarts d'heure ! De pareils écarts n'ont plus lieu depuis la substitution du temps moyen au temps vrai : et, toutefois, les horloges de Paris présentent encore des discordances très-fréquentes et très-notables¹⁶².

Malgré quelques erreurs possibles, dans la plupart des cas, les voyageurs et les voyageuses peuvent en général se fier à une horloge publique pour régler leur montre et avoir la bonne heure, celle du

¹⁶⁰ Anonyme, *Journal d'un voyage de Genève à Paris, par la Diligence, fait en 1791*, Genève, chez J. E. Didier, 1792, p. 115.

¹⁶¹ BESSON Grégoire, « Les voyageurs européens et leurs montres à la fin du XVIII^e siècle : entre précision technique et flou temporel », dans G. BERNASCONI, S. THÜRIGEN, *Material histories of time, op. cit.*, p. 145-156.

¹⁶² LE VERRIER Urbain, « Rapport sur l'Observatoire impérial de Paris et projet d'organisation », *Annales de l'Observatoire impérial de Paris*, Paris, Mallet-Bachelier, 1855, p. 1-68, p. 49, cité dans GAPAILLARD Jacques, *Histoire de l'heure en France*, Paris, Vuibert/Adapt-Snes, 2011, p. 96.

lieu où ils se trouvent – c’est la solution la plus simple¹⁶³. Ces horloges publiques étant nombreuses, il est donc assez aisé d’accéder à l’heure locale par ce biais. Par cette habitude de les ajuster selon l’horloge publique, les montres, aussi bien de poche que de voyage, contribuent à intégrer le temps dans les actions quotidiennes : chaque personne possédant une montre la règle tous les jours selon le temps diffusé dans l’espace public afin d’avoir la bonne heure, la même que les autres habitants et habitantes du lieu¹⁶⁴. Ce n’est ainsi pas une démarche propre aux personnes qui voyagent. Il est par ailleurs possible d’imaginer que dans le cas où elles effectuent un déplacement direct, sans correspondance, elles peuvent se passer de cette manipulation. Si en revanche elles ont besoin d’emprunter un autre moyen de transport en chemin, coordonné grâce aux horaires, le décalage peut se révéler plus problématique. Les voyageurs et les voyageuses ont également la possibilité de s’appuyer sur les pendules disposées dans les bâtiments (semi-)publics, où ils seront sans doute amenés à s’arrêter, comme les auberges ou les relais. Et à défaut de pouvoir accéder à une horloge dans l’espace public, ils peuvent utiliser un méridien, à l’instar de celui du jardin du Palais-Royal à Paris, ou un cadran solaire, installé par exemple sur un relais¹⁶⁵.

Tout au long du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, certains horlogers rédigent des manuels à destination des personnes qui voyagent et plus largement des possesseurs de montre pour les aider à s’en servir, à les régler et à les entretenir. Berthoud explique par exemple dans son *Art de conduire et de régler les pendules et les montres* publié en 1759, comment utiliser un garde-temps, tandis que Janvier, en 1810, propose une table des « latitudes de quelques villes principales, et de leur différence de méridien par rapport à l’Observatoire de Paris », qui permet de rapidement savoir « l’heure qu’il est dans les principales villes de l’Europe, lorsqu’il est midi à Paris »¹⁶⁶.

Si elle est très utile aux personnes en déplacement, la présence d’un garde-temps à l’intérieur et à l’extérieur des relais et des bureaux de poste s’avère tout à fait indispensable pour les acteurs des services de transport, qui sont pareillement soumis à des horaires : pour que ceux-ci permettent le gain de temps espéré, il faut en effet qu’ils soient strictement respectés et, pour cela, que les courriers, les postillons, les maîtres de poste, ainsi que les employés des bureaux et toutes les personnes liées à ces services aient accès à l’heure. Outre les instruments de mesure placés sur leur lieu de travail, ils possèdent parfois leur propre garde-temps. En Angleterre, une autre solution a

¹⁶³ M.-A. DEQUIDT, *Horlogers des Lumières*, *op. cit.*, p. 101.

¹⁶⁴ M. J. SAUTER, « Clockwatchers and Stargazers », *op. cit.*, p. 691.

¹⁶⁵ Plusieurs sources relatent cette habitude qu’avaient les Parisiens de régler leur montre sur cette méridienne, qui est remplacée, en 1786, par un canon : J. GAPAILLARD, *Histoire de l’heure en France*, *op. cit.*, p. 98-99. Sur le recours aux méridiens et aux cadrans solaires au XVIII^e siècle et leur localisation dans l’espace public, voir : A. GOTTELAND, *Les cadrans solaires*, *op. cit.*, p. 73-108.

¹⁶⁶ BERTHOUD Ferdinand, *L’Art de conduire et de régler les pendules et les montres : à l’usage de ceux qui n’ont aucune connoissance d’Horlogerie*, Paris, Chez Courcier, 1759 ; A. JANVIER, *Étrennes chronométriques*, *op. cit.*, p. 182-183.

été adoptée pour que les employés aient l'heure (qui n'exclut pas l'existence d'horloges dans les relais et les bureaux) : les gardes postaux ont sur eux une montre fournie par l'administration postale, scellée dans un boîtier en bois, vitré à l'avant, qui leur permet de respecter les horaires stricts qui leur sont imposés et de faire remplir des formulaires de contrôle à chaque arrêt¹⁶⁷.

Les acteurs des transports sont toutefois soumis aux mêmes difficultés que les usagers et les usagères de ces services quant aux différences horaires d'une localité à l'autre liées à l'utilisation du temps solaire et à la coexistence de celui-ci avec le temps moyen, qui est progressivement adopté en France à partir du début du XIX^e siècle, mais pas de manière homogène sur tout le territoire. Jacques Gapaillard cite une instruction ministérielle de 1839 qui montre la complexité engendrée par la coexistence du temps vrai et du temps moyen et les conséquences néfastes qui en résultent pour le service :

MONSIEUR LE PRÉFET, l'administration des postes vient, dans l'intérêt du service dont la direction lui est confiée, d'appeler mon attention sur la nécessité de faire régler, d'après un système uniforme, toutes les horloges communales.

Les rapports des inspecteurs des postes constatent que ces horloges sont réglées aujourd'hui tantôt d'après le temps moyen, tantôt d'après le temps vrai, tantôt d'après un système mixte, et que souvent même on ne suit aucun système. Ce défaut d'uniformité est cause qu'à une distance de quelques lieues les horloges publiques présentent une différence de quinze, de vingt et même de trente minutes et plus. De là des retards extrêmement préjudiciables pour le service public comme pour les particuliers, notamment en ce qui concerne le commerce.

En effet, la régularité dans le service des postes, comme le fait très-bien remarquer M. le directeur de cette importante administration, repose essentiellement sur l'exacte coïncidence de l'arrivée et du départ des courriers. Tous ont, pour accomplir leur course, un temps déterminé d'après la longueur et la difficulté du parcours, et aussi d'après le mode d'exploitation des services. Ils doivent partir et arriver à heure fixe. Si l'horloge du bureau expéditeur, réglée d'après l'horloge communale, est en retard de trente minutes sur celle de la commune du point d'arrivée, il en résulte nécessairement, alors même que le courrier n'a employé pour faire sa course que le temps qui lui est accord, qu'il est en retard d'une demi-heure à son arrivée, et que le courrier avec lequel il devait correspondre pour la réexpédition des dépêches est parti quand il arrive. Le même inconvénient se présente quand l'horloge du bureau d'arrivée et en avance sur celle du bureau expéditeur.

¹⁶⁷ L'une de ces montres est conservée au Postal Museum de Londres (Inv. 2009-0060/14). À ce propos, voir : ANDERSON Roy Charles, ANDERSON Joy Mary, *Quicksilver. A Hundred Years of Coaching, 1750-1850*, Newton Abbott, David & Charles, 1973, p. 76, p. 164; A. BIRD, *Roads and Vehicles, op. cit.*, p. 125. Sur les *time-bills*, ces formulaires de contrôle du respect des horaires, cf. Chapitre 8.

Il est donc désirable que toutes les horloges des communes que traversent les courriers soient réglées d'une manière uniforme¹⁶⁸.

Ainsi, dès les années 1830, l'administration postale appelle à l'harmonisation des horloges communales pour pallier ces difficultés, qui perturbent les services et compliquent l'application des horaires¹⁶⁹. Si ce texte est ultérieur à la période que nous étudions, nous pouvons toutefois en déduire que la situation antérieure était au moins aussi problématique. Pourtant, parmi toutes les raisons données pour justifier des retards au cours d'un long XVIII^e siècle, cet argument n'est jamais mis en avant¹⁷⁰.

Au début du XIX^e siècle, les horloges des bureaux de poste, dans certaines villes, sont réglées en fonction du temps solaire moyen, ce qui en fait une horloge normative, de référence sur laquelle les acteurs et les utilisateurs et utilisatrices, et plus largement toutes les personnes vivant aux alentours, peuvent s'appuyer¹⁷¹. En Angleterre, les montres des gardes postaux apportent également l'heure sur leur parcours et certains préfèrent régler leur montre en fonction de l'heure du passage de la diligence plutôt que selon l'horloge de l'église, qui est potentiellement moins fiable par manque d'entretien¹⁷². De manière générale, la régularité croissante des voitures postales les érige en points de référence temporels : le bruit des carrosses et diligences, passant toujours aux mêmes heures aux mêmes endroits, sont une indication de l'heure qu'il est¹⁷³. Dans les pays où les courriers sont annoncés par le signal sonore émis par une corne, comme l'Angleterre ou l'Allemagne, celui-ci constitue alors aussi un moyen de connaître l'heure¹⁷⁴. Le passage des voitures postales fait donc partie des indices temporels indirects : les horaires de la malle-poste et du courrier seraient la première norme d'un temps harmonisé et le temps postal – qui s'appuie sur une heure de

¹⁶⁸ AD Ille-et-Vilaine, dossier 6P (anc. 18PI), Postes et Télécommunications, postes, instructions générales, documentation : Instruction ministérielle du 18 février 1839, citée dans J. GAPAILLARD, *Histoire de l'heure en France*, *op. cit.*, p. 111-112.

¹⁶⁹ J. GAPAILLARD, *Histoire de l'heure en France*, *op. cit.*, p. 111-112. Sur l'uniformisation de l'heure au XIX^e siècle, voir, entre autres : C. SOUCHIER, *Maîtriser le temps*, *op. cit.*

¹⁷⁰ Cf. Chapitres 7 et 8.

¹⁷¹ G. DOHRN-VAN ROSSUM, *L'histoire de l'heure*, *op. cit.*, p. 361-362.

¹⁷² *Ibid.*, p. 362 ; A. BIRD, *Roads and Vehicles*, *op. cit.*, p. 126.

¹⁷³ P. GLENNIE, N. THRIFT, « Revolutions in the Times », *op. cit.*, p. 164 ; P. GLENNIE, N. THRIFT, *Shaping the Day*, *op. cit.*, p. 118-119.

¹⁷⁴ Sur ces signaux sonores comme repères temporels en Allemagne, voir : BEHRINGER Wolfgang, « Der Fahrplan der Welt. Anmerkungen zu den Anfängen der europäischen Verkehrsrevolution », dans TRISCHLER Helmut, DIENEL Hans-Liudger (éd.), *Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert*, Francfort-sur-le-Main, New York, Campus, 1997, p. 40-57, p. 45.

référence – deviendrait une valeur étalon du temps¹⁷⁵. Le « temps du trafic » remplacerait ainsi le « temps des villes »¹⁷⁶.

B) Des outils en avance sur la norme ?

Même si plusieurs moyens existent pour avoir accès à l'heure locale lors d'un déplacement, les écarts d'heures d'un endroit à l'autre caractérisent le long XVIII^e siècle et nous pouvons nous demander comment les horaires peuvent alors fonctionner. Mais cette différence d'heure ne fait en réalité que peu de différence à l'échelle d'un trajet compte tenu de la lenteur des véhicules : un décalage de quelques minutes n'est pas alarmant au cours d'un périple de plusieurs jours, d'autant plus si les minutes ne sont pas mesurées précisément ou ne sont pas utilisées dans les horaires¹⁷⁷. Néanmoins, si à la fin du XVII^e siècle une coordination des transports existe par la mise en place d'un jour commun de départ et d'arrivée, la volonté de gagner en efficacité, en vitesse, et la diffusion de garde-temps mécaniques indiquant de plus en plus fréquemment les minutes aboutissent à des horaires utilisant des référentiels temporels plus précis. En effet, Marie-Agnès Dequidt remarque qu'au XIX^e siècle, les indications horaires, surtout dans le domaine des transports, sont de plus en plus précises et qu'elles ne font plus seulement référence au matin, à l'après-midi ou au soir, mais bien à des heures¹⁷⁸. Cette évolution s'observe en réalité dès le XVIII^e siècle.

L'étude des horaires du XVIII^e siècle et du début du XIX^e siècle montre la progressivité de ce processus. En effet, au début de la période qui nous intéresse, les horaires indiquent parfois uniquement le jour de départ, à l'image d'une annonce pour la diligence de Dorchester, parue en 1724 dans un journal, le *Evening Post* :

Blandford and Dorchester Flying Stage Coach in two Days,

This is to give Notice to all Gentlemen, Ladies, and others, that the Dorchester Stage Coach goes in two Days, goes out every Monday, Wednesday and Friday for Blandford and Dorchester, and returns for London Tuesdays, Thursdays and Saturdays from the Antelope in Dorchester, and from the Red Lyon Inn in Blandford to London, to the one Bell-Inn in

¹⁷⁵ Je remercie Sébastien Richez pour cette remarque. Sur cette question du temps postal dans une forme plus aboutie au XIX^e siècle, voir : RICHEZ Sébastien, « « La poste sans interruption » : horaires et fonctionnement du service en France au XIX^e siècle », dans MAZAURIC Claude (dir.), *Temps social, temps vécu. 129^e congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Besançon 2004*, Paris, CTHS, 2007 [Édition électronique].

¹⁷⁶ W. BEHRINGER, « Der Fahrplan der Welt », *op. cit.*, p. 51.

¹⁷⁷ D. S. LANDES, *L'heure qu'il est*, *op. cit.*, p. 149-150.

¹⁷⁸ M.-A. DEQUIDT, « Comment mesurer l'intériorisation du temps », *op. cit.*, p. 75.

the Strand, near the New Church. Each Passenger to carry 14 Pound Weight, and all above to pay 2 d. per Pound. Note, The Coach has left going through Andover, and goes through Sutton. Begins Flying on Monday April the 20th. 1724.

Perform'd if God permit by Thomas Blunt, and James Twoogood¹⁷⁹.

Les voyageurs et les voyageuses connaissent alors seulement les jours et les lieux de départ de la diligence, mais pas l'heure exacte à laquelle elle part, nous laissant dans l'interrogation quant à la manière dont les passagers rejoignaient la voiture. Attendaient-ils toute la journée jusqu'à ce qu'elle parte ? Peut-être partait-elle lorsque toutes les places étaient vendues. Ou peut-être que, plus vraisemblablement, des informations, dont nous n'avons plus la trace, venaient compléter ces horaires peu précis. L'heure pouvait par exemple être affichée sur une affiche à proximité du lieu de départ ou être communiquée oralement.

En parallèle de ces horaires ne donnant pas d'indications plus précises que le jour, d'autres renseignent toutefois déjà, à la fin du XVII^e siècle et au début du XVIII^e siècle, une heure de départ, à l'image du traité pour le commerce des lettres de France pour la Suisse et vice-versa, daté de 1700, qui n'est donc pas un horaire adressé au public mais qui fixe les conditions d'acheminement des dépêches entre les deux contractants :

1. Moi François Caudieu de Belloy m'oblige de faire arriver à Pontarlier les lundis, mercredis et samedis à huit heures du matin en été et en hiver à dix heures au plus tard, mes courriers passant de Paris les vendredis, dimanches et mercredis à deux heures après-midi, amoins qu'ils n'en soient empêchés par des causes legitimes. (...)

3. Et par contre, nous les dits Frères Fischer de Riqueback nous obligeons d'envoyer trois fois la semaine à nos frais et depens un courrier à Pontarlier, lequel y doit arriver les mardis à sept heures du matin, et les jeudis et samedis à quatre ou cinq heures du soir au plus tard à moins qu'ils n'en soient empêchés par des causes legitimes¹⁸⁰.

Les acheminements sont ainsi réglés à l'heure près. Les Frères Fischer, qui signent le contrat, sont à la tête de l'organisation postale la plus importante de la Confédération. Elle a été initiée par Beat Fischer à partir de 1675, un monopole qu'il a bâti en obtenant successivement la ferme de postes

¹⁷⁹ 17th-18th Century Burney Collection Newspapers, *Evening Post*, n°2296, 11-14 avril 1724 : « La diligence rapide qui va de Blandford à Dorchester en deux jours. La présente a pour but de signaler à tous les Messieurs, Dames et autres, que la diligence de Dorchester effectue le trajet en deux jours, qu'elle part tous les lundis, mercredis et vendredis pour Blandford et Dorchester, et retourne à Londres les mardis, jeudis et samedis depuis l'auberge l'Antilope à Dorchester et depuis l'auberge du Red Lyon à Blandford pour Londres, au Bell-Inn sur le Strand, près de l'église New Church. Chaque passager peut transporter un poids allant jusqu'à 14 livres, et au-delà doivent payer 2 d. par livre. Note : la diligence est partie en passant par Andover et passe par Sutton. Les courses commencent le lundi 20 avril 1724. Si Dieu le permet, elles seront exécutées par Thomas Blund et James Twoogood. » (m. t.).

¹⁸⁰ AEN, 72CB-1.1 : Copie du traité fait pour le commerce des lettres de France pour Suisse et de celles de Suisse pour France par la route de Bourgogne, 1700.

des États de Berne, Soleure, Neuchâtel et Fribourg, garantissant de bonnes communications à l'échelle de la Suisse et leur articulation avec le reste de l'Europe¹⁸¹. Ces contrats pour des acheminements traversant les frontières soulignent aussi la transnationalité qui caractérise déjà les services postaux à l'époque moderne.

Certains horaires à destination des voyageurs et des voyageuses utilisent également très tôt l'heure comme référent temporel. Claude-Marin Saugrain, dans son *Nouveau voyage de France* de 1720, donne l'heure de départ des voitures sur certains trajets, comme pour le voyage d'Espagne à Paris, pour lequel il faut emprunter un carrosse allant de La Rochelle à Paris, qui se trouve « à la Rochelle au Canton des Flamans, près de la Porte neuve. Il part tous les Jeudis à six heures du matin »¹⁸². Les indications sont parfois nettement moins précises, par exemple lorsqu'il écrit, pour la route de Bordeaux à Bayonne, que « Le Carosse part avant Midy »¹⁸³. À quelle heure faut-il alors se rendre sur le lieu de départ ? Enfin, d'autres sections ne font mention que des jours de départ ; ainsi, les voitures qui vont de Paris à Dijon partent « tous les Lundis & Mercredis en Eté, & en Hyver tous les Lundis & Jeudis »¹⁸⁴. Les différents niveaux de précision – jour ou heure – coexistent donc au sein d'une même publication.

De la même manière, l'*Almanach royal*, dès son édition de 1700, indique les heures d'une partie des itinéraires : dans la section « Rues et demeures des messagers avec le jour de leur départ », il est par exemple écrit que de « Sainte-Menehould, Clermont en Argonne, Verdun & Mets, rue de la Verrerie à l'Hôtel de Pomponne : partent les Carosses en hiver les Vend. à sept heures precises, & en été le Samedi à six heures precises »¹⁸⁵. Une différenciation dans les heures de départ entre l'été et l'hiver est en effet souvent faite dans les horaires : en hiver, les voitures partent ou arrivent généralement un peu plus tard, ce qui peut notamment être en lien avec l'heure de lever du soleil. Ces variations sont probablement aussi la conséquence de trajets plus longs en hiver en raison des conditions météorologiques ; des heures de départ différées permettent alors d'assurer la continuité de la coordination des trajets entre eux, malgré ces écarts de durée.

Par ailleurs, la mention « précise » qui apparaît dans l'extrait cité précédemment n'est pas toujours ajoutée quand l'heure est communiquée. Il est possible que sa présence signifie que la voiture part

¹⁸¹ KELLERHALS-MAEDER Andreas, KLÖTI Thomas, KRONIG Karl, *Bevor die Post verstaatlicht wurde: die Post der Fischer, 1675-1832*, Berne, Musée des PTT, 1991, p. 16-35 ; RYHINER Johann Friedrich von, KLÖTI Thomas, *Die Post: ein „Geschäft“ - für wen? Geschichte des bernischen Postwesens von 1648-1798 und Johann Friedrich von Rybiners « Bericht über des Postwesen in Helvetien, 1793 »*, Berne, PTT, 1990, notamment livre II.

¹⁸² SAUGRAIN Claude-Marin, *Nouveau voyage de France, géographique, historique, et curieux. Disposé par différentes routes, à l'usage des Étrangers et des François*, Paris, Chez Saugrain, 1720, p. 317.

¹⁸³ *Ibid.*, p. 239.

¹⁸⁴ *Ibid.*, p. 207.

¹⁸⁵ *Almanach royal, Pour l'année Mil sept cens (...)*, Paris, Laurent d'Houry, 1700, p. 79.

à l'heure pile. Qu'en est-il alors quand ce n'est pas l'heure « précise », mais que les minutes ne sont pas pour autant indiquées ? Dans cette section concernant les messagers, l'*Almanach* donne une indication temporelle pour 131 trajets, mais indique 101 fois uniquement le jour, huit fois le moment de la journée (matin, après-midi ou soir) et seulement vingt-deux fois l'heure¹⁸⁶. Dans la rubrique « Liste générale et alphabétique des Postes, avec le jour de leur départ », sur les 220 indications temporelles, douze ne mentionnent que si le départ a lieu le matin ou le soir et trois ne donnent que le jour, alors que l'heure est marquée 205 fois¹⁸⁷. Les proportions varient donc selon les services concernés – sans qu'il ne semble y avoir une logique géographique aux itinéraires et aux trajets pour lesquels une échéance plus précise est donnée –, mais l'heure est tout de même un référentiel utilisé ponctuellement dès 1700. Les différents niveaux de précision des horaires montrent que les efforts d'organisation de l'administration postale ne permettent pas encore de coordonner précisément tous les trajets à l'échelle du pays.

Dans l'édition de 1750, le jour et l'heure de départ sont presque systématiquement indiqués dans la liste des « Messagers, coches et carosses ». Sur 160 villes pour lesquelles le moment du départ est stipulé, 37 fois seul le jour est communiqué, et une seule fois le moment de la journée, tandis que l'heure est précisée à 122 reprises¹⁸⁸. Dans cette même section sur les messagers, il est donc devenu, en cinquante ans, plus courant d'indiquer l'heure comme référent temporel fixant le départ d'une voiture. Cette tendance semble se poursuivre dans les décennies qui suivent, puisque l'« Arrêt du Conseil d'État du Roi, Servant de règlement sur les Diligences & Messageries du Royaume » du 23 janvier 1777 stipule que « Les Diligences seront conduites à jours & heures fixes par la voie des Maîtres de postes »¹⁸⁹. Pour ce service, il est donc imposé d'avoir des heures de départ fixes, et non seulement des jours. De même, un arrêt de 1778 concerne « les voitures établies par la ferme des messageries, pour desservir les environs de Paris, tant à heures fixes qu'au gré des Voyageurs »¹⁹⁰. Ces règlements vont dans le même sens que les conclusions que nous pouvons tirer de l'étude de l'*Almanach* : malgré une coexistence des pratiques, la précision des horaires semble s'affiner.

Pourtant, dans son édition de 1791, la rubrique « Service général des diligences et messageries royales de France. Rue Notre-Dame des Victoires », qui est désormais présentée sous forme de tableau, ne donne que les jours de départ depuis Paris¹⁹¹. En revanche, la section suivante, « État

¹⁸⁶ *Ibid.*, p. 71-80.

¹⁸⁷ *Ibid.*, p. 81-96.

¹⁸⁸ *Almanach royal, année M.DCC.L. (...)*, Paris, Chez la Veuve d'Houry et Le Breton, 1750, p. 399-419.

¹⁸⁹ AN, AD/IX/459, « Arrêt du Conseil d'État du Roi, Servant de règlement sur les Diligences & Messageries du Royaume », 23 janvier 1777, article II.

¹⁹⁰ AN, AD/IX/459, « Arrêt du conseil d'État du roi, concernant les voitures établies par la ferme des messageries, pour desservir les environs de Paris, tant à heures fixes, qu'au gré des Voyageurs », 20 avril 1778.

¹⁹¹ *Almanach royal, année commune 1791, présenté à sa Majesté pour la première fois en 1699, par Laurent d'Houry, éditeur*, Paris, Veuve d'Houry, 1791, p. 704-707.

des Voitures de messageries qui partent du Bureau de la rue de Vendôme au Marais, n°12 », qui est de nouveau sous forme de liste, indique des informations temporelles pour quinze trajets et pour tous, l'heure est stipulée¹⁹². À deux reprises, les minutes sont mêmes mentionnées, pour la diligence de Meaux, qui « Part de Paris les mardi, jeudi & samedi à six heures & demie du matin » et pour le « Carrosse de Provins desservant Nangis », qui « Part de Paris le mardi à cinq heures & demie du matin »¹⁹³. Une évolution est également visible quant aux renseignements sur l'arrivée des voitures : le jour est dorénavant systématiquement donné – et il en va de même dans la section précédemment citée –, ainsi que, presque pour chaque trajet, l'heure. Celle-ci peut soit être une heure ronde, soit un intervalle, comme pour la diligence de Meaux qui « arrive à Paris entre midi & une heure »¹⁹⁴. L'heure d'arrivée est souvent aussi un intervalle, ce qui s'explique sans doute par les nombreux imprévus qu'il peut y avoir en route. Globalement, malgré une coexistence de différents degrés de précision, on observe un gain de précision dans les indications horaires : le référent temporel le plus usité passe du jour à l'heure, à laquelle s'ajoutent des références à des sous-multiples de celle-ci, comme les demi-heures et les quarts d'heure.

L'*Almanach* n'est pas le seul à aller plus loin dans la précision au cours de la deuxième moitié du XVIII^e siècle en indiquant les minutes des horaires des transports, même si celles-ci sont souvent arrondies à la demi-heure ou au quart d'heure. Ainsi, en 1765, dans l'*Indicateur fidèle* de Claude-Sidoine Michel et de Louis-Charles Desnos, plusieurs horaires sont donnés à la demi-heure près, comme pour le carrosse allant de Paris à Rennes qui passe à Vitré à « 10½ » du matin¹⁹⁵. D'autres sont indiqués au quart d'heure près, à l'image du coche allant de Troyes à Chatillon, qui arrive à Gyé-sur-Seine à « 3¼ » du soir – à comprendre ici comme l'après-midi¹⁹⁶. Michel et Desnos utilisent d'ailleurs deux colonnes distinctes pour écrire l'heure, selon que ce soit le matin ou le soir, pour éviter toute confusion. Les horaires renseignés dans l'édition de 1785 sont identiques et ne sont donc pas plus précis.

En 1828, dans le *Cary's new itinerary* de John Cary, les heures sont aussi indiquées aux demi-heures et aux quarts d'heure près. Dans la liste des diligences partant de Londres, on peut lire : « Berkampstead, thro' Tring, daily ¼ bef. 1, King's Arms, Snow Hill ; daily, 3 aft. Sund. ex Bell and Crown, Holborn ; Tues. Thurs. Sat. ½ p. 5 morn. Old Bell and Bull Inns, Holborn »¹⁹⁷. Le fait que

¹⁹² *Ibid.*, p. 707-710.

¹⁹³ *Ibid.*, p. 709.

¹⁹⁴ *Ibid.*

¹⁹⁵ MICHEL Claude-Sidoine, DESNOS Louis-Charles, *L'indicateur fidèle, ou Guide des voyageurs (...)*, Paris, À l'enseigne du Globe, 1765, feuille II.

¹⁹⁶ *Ibid.*, feuille VI.

¹⁹⁷ CARY John, *Cary's new itinerary; or An Accurate delineation of the great roads, both direct and cross, throughout England & Wales (...)*, Londres, G&J Cary, 1828 : « Berkampstead, par Tring, tous les jours à 13h45, King's Arms, Snow Hill ;

l'utilisation des minutes en dehors des demi-heures et des quarts d'heure soit très rare dans un long XVIII^e siècle, aussi bien en France qu'en Angleterre, concorde avec la démonstration de Gerrit Verhoeven. En effet, dans une étude sur les référents temporels utilisés dans les témoignages liés à des affaires judiciaires, il note que, souvent, seule l'heure est donnée dans les années 1774-1775, plus rarement la demi-heure, et exceptionnellement le quart d'heure ou la minute¹⁹⁸. Ce constat est à mettre en lien avec le fait que même si les cadrans de montre évoluent, en indiquant de plus en plus fréquemment les minutes – témoignant de la « familiarité croissante du public avec la mesure du temps »¹⁹⁹ – d'autres, encore en usage au début du XVIII^e siècle, n'indiquent que les quarts et les demis, particulièrement lorsque les montres n'ont encore qu'une aiguille²⁰⁰.

Pourtant, nous l'avons évoqué, des montres à seconde existent aussi au cours de ce long XVIII^e siècle. D'autres informations temporelles que celles liées aux transports sont également communiquées, à la même période, de manière très précise. Certaines rubriques de l'*Almanach* s'appuient par exemple sur les secondes, comme celle, présentée au début de l'édition de 1791, qui détaille les mois de l'année à venir, et qui indique, pour chacun, l'allongement ou le raccourcissement des jours en minutes et en secondes²⁰¹. Ce n'est donc pas qu'il n'est pas possible d'atteindre ce degré de précision ; il y a en revanche une distinction importante entre les données qu'une communauté a les moyens techniques d'obtenir et auxquelles elle a accès et celles dont elle se sert, voire qu'elle reconnaît comme utiles. Au cours d'un long XVIII^e siècle, peu d'indications temporelles utilisées au quotidien, et peu d'horaires de transport, recourent à une unité aussi précise que les minutes, même si elles sont de plus en plus fréquemment indiquées au fil du siècle ; cette indication n'est donc qu'une possibilité dont chacune et chacune peut se servir ou non. Dans le cadre d'activités spécifiques néanmoins, il arrive que les secondes entrent dans la vie quotidienne, par exemple lors de paris sur des courses de chevaux²⁰². Ce n'est en effet pas parce qu'un degré de précision à la seconde existe qu'il est utilisé systématiquement, pour toutes les tâches et par tout le monde, d'où l'importance de s'intéresser à une histoire des usages du temps mesuré pour étudier l'histoire de sa mesure²⁰³. Il n'y a ainsi pas une recherche linéaire et unanime de précision, mais bien une coexistence de paradigmes d'une mesure instrumentale et d'une mesure qui s'appuie sur d'autres repères, de différentes structures temporelles, au sein desquelles chacun et chacune

tous les jours, 15 h, dim. ex Bell and Crown, Holborn ; mar. jeudi sam. 5h30 mat. Auberges Old Bell et Bull, Holborn » (m. t.).

¹⁹⁸ G. VERHOEVEN, « Time Technologies », *op. cit.*, p. 107-109.

¹⁹⁹ D. S. LANDES, *L'heure qu'il est*, *op. cit.*, p. 200.

²⁰⁰ Sur la lecture des minutes sur une montre avec une seule aiguille, voir P. GLENNIE, N. THRIFT, *Shaping the Day*, *op. cit.*, p. 251-253.

²⁰¹ *Almanach royal*, 1791, *op. cit.*, s. p. Paul Glennie et Nigel Thrift observent déjà cette coexistence des précisions dans les almanachs anglais du XVII^e siècle : P. GLENNIE, N. THRIFT, *Shaping the Day*, *op. cit.*, p. 247.

²⁰² P. GLENNIE, N. THRIFT, *Shaping the Day*, *op. cit.*, p. 260-261, p. 271-272.

²⁰³ *Ibid.*, notamment p. 264-272 ; P. GLENNIE, N. THRIFT, « Revolutions in the Times », *op. cit.*, p. 178-182.

navigue : on peut alors parler de « pluritemporalité », dans le cadre ici des pratiques quotidiennes²⁰⁴. Chaque individu adapte le degré de précision employé à ses diverses activités et à ses besoins; il y a donc une utilisation sélective de la précision²⁰⁵. Par exemple, les voyageurs et les voyageuses qui possèdent leur propre garde-temps peuvent sans doute y lire les minutes. S'ils n'en ont pas forcément besoin pour savoir à quelle heure la diligence part, puisque les minutes ne sont pas précisées dans l'horaire, ils peuvent en revanche en avoir besoin à d'autres occasions dans la journée. Glennie et Thrift évoquent alors l'existence de « temporal communities of practice », des communautés de pratiques temporelles²⁰⁶. Chacune de ces communautés – sachant qu'une personne peut s'inscrire dans plusieurs communautés en fonction de ses pratiques – n'a pas les mêmes besoins en termes de précision ni les mêmes raisons d'utiliser le temps mesuré. Celui-ci joue un rôle dans des activités variées, où le degré de précision attendu n'est pas le même ; les acteurs ont donc des multiplicités d'usage du temps mesuré mécaniquement. Si l'on note une utilisation de plus en plus importante du temps mesuré et la diffusion d'outils permettant d'obtenir celui-ci de manière de plus en plus précise, il ne s'agit toutefois donc pas de conter un récit linéaire vers une société qui se soumettrait davantage à ce temps, jusqu'à sa standardisation au XIX^e siècle et un usage courant de la minute.

Dans le cadre des horaires, la précision acquise grâce à la mise au point de la montre et son développement vers toujours plus de justesse et d'exactitude consiste à ne plus utiliser comme référent temporel le jour, mais une unité plus précise ; autrement dit, en fixant sur un axe temporel, avec autant de justesse que possible, « des points qui n'étaient jusqu'alors que vaguement ou pas du tout définis »²⁰⁷. Nous pouvons globalement constater un passage du jour à l'heure – parfois précise à la minute, même si elle reste donnée sous forme de demi-heure ou de quart d'heure – comme repère temporel courant, tant dans les horaires donnés que dans les durées des voyages²⁰⁸. Ce gain de précision, même s'il n'est pas linéaire et que différents référentiels temporels

²⁰⁴ HANß Stefan, « The Fetish of Accuracy: Perspectives on Early Modern Time(s) », *Past and Present*, 243, 2019, p. 267-284. À ce sujet et pour un état de la question, voir aussi : LALLEMENT Michel, « Une antinomie durkheimienne... et au-delà. Regards sociologiques sur le temps et les temporalités », *Temporalités*, 8, 2008 [En ligne] ; ROTHAGE Caroline, « Es is (an der) Zeit. Zum „temporal turn“ in der Geschichtswissenschaft », *Historische Zeitschrift*, 305-3, 2017, p. 729-746. Cette superposition de l'usage de plusieurs temps différents est par exemple aussi observable dans le contexte militaire : WELLS Cheryl, *Civil War Time: Temporality and Identity in America, 1861-1865*, Athènes, University of Georgia Press, 2005, chapitres 1 et 2, ou dans le cadre du travail : THOEMMES Jens, « Sociologie du travail et critique du temps industriel », *Temporalités*, 8, 2008 [En ligne].

²⁰⁵ P. GLENNIE, N. THRIFT, *Shaping the Day*, *op. cit.*, p. 276.

²⁰⁶ *Ibid.*, notamment chapitre 6.

²⁰⁷ G. DOHRN-VAN ROSSUM, *L'histoire de l'heure*, *op. cit.*, p. 245.

²⁰⁸ STUDENY Christophe, « La révolution des transports et l'accélération de la France (1770-1870) », *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, dans FLONNEAU Mathieu, GUIGUENO Vincent (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, PUR, 2009, p. 117-133.

sont utilisés en parallèle, permet aux horaires d'être plus efficaces en coordonnant avec plus de finesse le temps des acteurs et celui du public.

La mise en place d'horaires, dans le cadre des transports, est donc rendue possible par la diffusion, que l'on observe aussi bien en France qu'en Suisse et en Angleterre, d'instruments mécaniques de mesure du temps, qui permettent de traduire celui-ci en données subjectives et communicables. Les mobilités sont ainsi l'un des domaines où l'on peut observer les usages du temps mesuré mécaniquement. L'établissement d'une culture de la mesure instrumentale aux XVII^e et XVIII^e siècles, étudiée dans certains travaux, se vérifie donc ici avec le cas des transports et apporte une preuve de plus qu'une nouvelle conscience du temps se développe à ce moment-là, en lien avec la diffusion d'outils de mesure mécanique, mais qui ne remplace pas pour autant d'autres moyens, naturels ou sensoriels par exemple, de le quantifier²⁰⁹ : elle est donc marquée par une coexistence des perceptions, des repères et des pratiques.

L'utilisation des horaires ne nécessite pas seulement d'avoir l'heure ; outre des compétences spécifiques comme la lecture d'un tableau, les utilisateurs et les utilisatrices des services postaux doivent aussi savoir régler leur garde-temps s'ils en possèdent un ou, à défaut, s'appuyer sur l'heure diffusée dans l'espace public, à laquelle il n'est toutefois possible d'accéder qu'en étant à proximité des différents indices temporels maillant le territoire. Les horaires gagnant globalement en précision au cours du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, jusqu'à prendre en compte les minutes, les délais imposés doivent être respectés avec plus de rigueur et il est donc essentiel d'avoir la bonne heure, l'heure locale. Ce gain de précision progressif dans les horaires organisant les mobilités, ainsi que l'accélération croissante des transports et la densification du système vont progressivement demander une synchronisation des temps locaux, qui ne sera cependant réellement appliquée qu'après l'implantation du chemin de fer²¹⁰.

²⁰⁹ Cette culture de la mesure instrumentale est par exemple abordée dans le projet FNS en cours de Gianenrico Bernasconi intitulé : « Mesure du temps, chimie et cuisine : formalisation des pratiques au XVII^e et au XVIII^e siècle ». Sur la culture de la mesure au XVIII^e siècle, voir aussi les différentes contributions dans FRÄNGSMYR Tore, HEILBRON John Lewis, RIDER E. Robin (éd.), *The Quantifying Spirit in the Eighteenth Century*, Berkeley, University of California Press, 1990.

²¹⁰ G. DOHRN-VAN ROSSUM, *L'histoire de l'heure*, op. cit., p. 337 ; BAILLAUD Lucien, « Les chemins de fer et l'heure légale », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 35, 2006, p. 25-40, p. 26.

CHAPITRE V : UN MONDE À PLUSIEURS VITESSES

La mise en place d'horaires réglant les services postaux, rendue possible par l'environnement temporel d'un long XVIII^e siècle dans lequel se multiplient les garde-temps mécaniques, permet une coordination temporelle à plusieurs échelles et évite par conséquent de perdre trop de temps à chaque étape, à chaque arrêt. Le but de l'administration postale, et avec elle de l'État, est le même que celui qui justifie le développement et l'entretien du réseau routier, à savoir d'accélérer les communications et les déplacements. Leurs efforts semblent porter leurs fruits : on observe un gain réel de vitesse au cours d'un long XVIII^e siècle. Celui-ci reste toutefois théorique, puisqu'en pratique, d'une part, de nombreux facteurs peuvent limiter cette accélération et, d'autre part, elle est circonscrite à certaines localisations, ce qui découle notamment de la hiérarchisation du réseau telle qu'elle est pensée dans la construction même des infrastructures.

Si les garde-temps mécaniques, grâce à la coordination temporelle de plus en plus précise qu'ils permettent, contribuent à l'accélération des déplacements, ils offrent aussi la possibilité d'évaluer la durée des trajets, de mesurer le temps gagné ou perdu et, jusqu'à un certain point, la vitesse. La diffusion des montres et des horloges met théoriquement ce type de mesures à la portée du plus grand nombre, contribuant à généraliser la recherche de vitesse. Celle-ci ne semble pourtant pas souhaitée par tous et toutes. Certains voyageurs et certaines voyageuses semblent préférer la lenteur à la vitesse meurtrière, tandis que des marchandises spécifiques, le vin en particulier, se prêtent mieux à des acheminements plus lents mais plus sûrs, expliquant que certains transporteurs utilisent d'autres arguments que celui de la vitesse dans leurs publicités, comme celui allant d'Orléans à Paris et retour en 1788, qui vante que sa compagnie « s'obligera de rendre à leurs destinations dans l'espace de tems convenable au transport »¹ : la célérité ne sied pas à tous les biens ni à toutes les personnes. On note ainsi différents usages du temps et de la vitesse, mais sont-ils toujours des choix ?

Nous avons déjà étudié les raisons qui justifient ce désir de célérité, mais il nous faut également interroger les raisons pour lesquelles certains et certaines se contentent de déplacements plus lents. Si les garde-temps sont largement diffusés dans l'espace public et privé, et qu'il en va de même des horaires, sont-ils vraiment l'un et l'autre utilisés par tout le monde ? Les transports postaux sont-ils accessibles au plus grand nombre ? Quel lien existe-t-il entre le statut social et l'accès à la vitesse ? Après avoir étudié les raisons qui motivent la recherche d'accélération et les moyens mis en œuvre pour l'obtenir, il s'agit ici de s'intéresser aux résultats obtenus, aux usages de la vitesse et à la manière

¹ AN, T/651/1.

dont elle est consommée. L'histoire de la vitesse, qui rend tangible ce lien entre le temps et les mobilités, ne doit en effet pas seulement être abordée sous l'angle de sa perception d'après le regard et le récit des contemporains et des contemporaines, mais aussi à travers les pratiques sociales qui l'accompagnent et dans la manière dont elle se met concrètement en place et dont elle est gérée par les administrations². Si la vitesse relève donc d'une culture technique, elle s'inscrit également dans une expérience pratique ; elle est vécue d'une manière différente par chacune et chacun.

I. Un siècle d'efforts organisationnels et infrastructurels : des effets réels mais limités

Les efforts de l'État et de l'administration postale en matière d'infrastructures et d'organisation sont concluants : les vitesses de circulation en France sont multipliées au moins par deux au cours d'un long XVIII^e siècle, même s'il y a des disparités selon les lieux et les trajets³. Il est notamment possible de mettre en évidence cette accélération par l'étude des horaires qui, en plus de rendre possible ce gain de temps, donnent à voir la réduction de la durée des trajets au cours de la période. Si les données temporelles qui y sont indiquées restent bien sûr théoriques – puisqu'en pratique, de nombreux aléas viennent perturber les déplacements et les acheminements –, elles montrent une accélération générale des mobilités, essentiellement sur les longs trajets.

Néanmoins, bien que Jean Ollivro affirme qu'il n'y a pas de différenciation sociale dans l'accès au transport et surtout à la vitesse avant l'invention du moteur, une étude des mobilités au cours d'un long XVIII^e siècle tend à montrer qu'à cette période déjà, tous les utilisateurs et toutes les utilisatrices ne peuvent pas accéder de manière égale à la célérité⁴. Ainsi, si l'on note une accélération générale des transports, la vitesse n'est toutefois pas à la portée de toutes et tous. En effet, elle est, d'une part, réservée à certains services, qui ont seuls le droit d'aller au galop, et, d'autre part, elle a un prix élevé, qui la destine aux élites. De plus, tout le territoire n'est pas desservi de la même façon et, selon les villes de départ ou d'arrivée, les voitures les plus rapides peuvent ne pas y circuler. Il y a donc, dans l'accès à la vitesse, une différenciation tant sociale que géographique.

² GUIGUENO Vincent, « Les paysages de la vitesse », dans FLONNEAU Mathieu, GUIGUENO Vincent (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, PUR, 2009, p. 97-102, p. 97.

³ GÖGER Jean-Marcel, « Le temps de la route exclusive en France (1750-1850) », *Histoire, économie, société*, n°4, 1992, p. 597-618, p. 606.

⁴ OLLIVRO Jean, *Quand la vitesse change le monde*, Rennes, Éditions Apogée, 2006, p. 11-12.

A) Une accélération effective

À partir de l'étude de plusieurs guides de voyage, Marc Desportes a en effet constaté qu'entre 1700 et 1770, les messageries gagnent, pour un trajet donné, deux jours sur sept en été et sur huit en hiver⁵. Les horaires peuvent donc être utilisés pour étudier l'accélération des mobilités, même s'ils ne livrent en réalité qu'un cadre théorique et normatif. De plus, la plupart des itinéraires publiés dans des guides s'adressant essentiellement à des voyageurs et des voyageuses partant de Paris, ils ne sont pas représentatifs des vitesses à l'échelle de toute la France, mais concernent seulement quelques routes privilégiées ; certaines régions en sont donc largement absentes, comme le Languedoc. Malgré ces limites, les horaires permettent tout de même d'apprécier un mouvement général d'accélération.

Pour les années suivantes, Guy Arbellot a étudié, grâce aux horaires publiés dans les éditions de 1765 et de 1780 de l'*Indicateur fidèle* de Michel et Desnos, la réduction du temps de voyage sur les différents itinéraires présentés dans ce guide⁶. Si la durée de certains trajets reste inchangée, comme entre Paris et Beauvais ou Paris et Arras, pour d'autres itinéraires, le gain de temps est d'au moins 40%⁷. Il a ainsi pu montrer que si, en 1765, le trajet entre Toulouse et Paris s'effectue en seize jours et celui entre Paris et Strasbourg en douze, en 1780, ils se font respectivement en huit et cinq jours. Les durées sont en effet comptées en journées et demi-journées, les trajets les plus courts étant d'un jour. Son étude met également en évidence le fait que sur la plupart des trajets où l'accélération est importante, le type de voiture a changé au cours de la période. En 1765, sur les trente itinéraires pour lesquels le modèle de véhicule est mentionné, il n'y en a que huit qui se font en diligence. En 1785, sur le même échantillon, vingt-trois trajets sont désormais assurés par les diligences. Celles-ci se généralisent en effet après 1775, notamment parce que de nouvelles voitures, plus légères, plus confortables et plus rapides sont mises en service l'année suivante⁸. La multiplication des diligences – initiée par la volonté de l'administration postale – couplée à la mise en place d'horaires aboutissent donc à une accélération significative des déplacements. Elles opèrent alors « une cassure de la proximité » et avivent « le mouvement de propagation des voyageurs »⁹. Elles permettent également des étapes journalières, estimées en kilomètres, au moins deux fois plus

⁵ DESPORTES Marc, *Paysages en mouvement*, Paris, Gallimard, 2005, p. 49-50.

⁶ ARBELLOT Guy, « La grande mutation des routes de France au milieu du XVIII^e siècle », *Annales ESC*, 3, 1973, p. 765-791.

⁷ Les résultats de ces comparaisons sont synthétisés dans un tableau : *Ibid.*, p. 790. Cf. Annexe 36. Ces résultats ont été convertis en deux cartes isochrones montrant très clairement ce gain de vitesse, qui ont ensuite été mises en couleur dans : BEAUREPAIRE Pierre-Yves, 1715-1789, *La France des Lumières*, Paris, Belin, 2011, p. 508-509. Cf. Annexe 37.

⁸ G. ARBELLOT, « La grande mutation des routes », *op. cit.*, p. 789 ; MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messager. Les transports publics en France au temps des chevaux*, Paris, Belin, 2006, p. 29-36.

⁹ STUDENY Christophe, *L'invention de la vitesse. France, XVIII^e-XX^e siècles*, Paris, Gallimard, 1995, p. 78-79.

longues en 1780 qu'en 1765. L'hétérogénéité du réseau routier se répercute néanmoins sur les diligences : toutes les villes ne sont pas desservies de la même manière, ni à la même vitesse.

L'étude de l'*Itinéraire des routes les plus fréquentées* de Louis Dutens, paru pour la première fois en 1775 et où sont donnés en heures et minutes les temps de parcours de la plupart des itinéraires, montre un phénomène similaire à l'échelle européenne¹⁰. Dutens, qui a lié la mesure du temps à celle de l'espace grâce à l'utilisation croisée d'un odomètre et d'une montre, n'a cependant pas pris en compte le temps perdu lors des haltes techniques ; la durée des trajets devait donc en réalité être plus longue que ce qu'indique son guide¹¹. Les voyages et les acheminements au cours d'un long XVIII^e siècle sont en effet ralentis par de nombreux arrêts, justifiés par des raisons variées. La temporalité générale d'un trajet comprend par conséquent le rythme de celui-ci, défini par la fréquence et la longueur des haltes, et la durée du voyage dans son ensemble¹². Malgré cette limite, Stéphane Blond a pu établir, à partir de ces données, des cartes représentant la longueur des trajets effectués dans ce Grand Tour européen et la vitesse atteinte sur chaque portion ; il note ainsi une grande différence des allures selon les itinéraires (Annexe 38)¹³. Entre Turin et Genève par exemple, le déplacement se fait à une vitesse moyenne de 5,5 km/h, alors qu'entre Tours et La Rochelle, elle est de 12 km/h. Cette différence s'explique en l'occurrence, à n'en pas douter, par la géographie de ces territoires : les trajets en plaine sont plus rapides que ceux en montagne, d'autant plus en hiver lorsque la neige ralentit l'avancée des voitures.

Si ces riches travaux s'appuient sur des corpus d'horaires publiés dans des guides, tous ne permettent toutefois pas de telles analyses, car il est rare que les heures de départ et d'arrivée – ou la durée du déplacement – soient données plusieurs années de suite pour un même trajet ou du moins que les horaires successifs aient été conservés. L'*Almanach royal* par exemple, particulièrement utile pour analyser les échéances temporelles réglant les mobilités au cours du siècle des Lumières, ne permet pas une étude systématique de tous les itinéraires. Ceux pour lesquels les données peuvent être exploitées montrent cependant aussi cette accélération à la fin du

¹⁰ DUTENS Louis, *Itinéraire des routes les plus fréquentées ou journal d'un voyage aux villes principales de l'Europe. Où l'on a marqué, en heure et minutes, le temps employé pour aller d'une poste à l'autre*, Paris, Théophile Barrois, 1775.

¹¹ BLOND Stéphane, « N'oubliez pas le guide ! L'*Itinéraire d'une partie de l'Europe* de Louis Dutens », dans BEAUREPAIRE Pierre-Yves, POURCHASSE Pierrick (dir.), *Les Circulations internationales en Europe, années 1680-années 1780*, Rennes, PUR, 2010, p. 259-278. Sur les techniques de mesure utilisées par Louis Dutens, voir : VERDIER Nicolas, « La montre et l'odomètre. À propos de l'*Itinéraire des routes les plus fréquentées* de Louis Dutens (1775) », dans BERNASCONI Gianenrico, THÜRIGEN Susanne (éd.), *Material History of Time: Objects and Practices, 14th-18th Centuries*, Berlin, De Gruyter, 2020, p. 117-128.

¹² BESSON Grégoire, *Le temps du voyage : rythmes et perceptions du temps dans les pratiques du voyage en Europe entre Lumières et romantisme (1750-1850)*, thèse de doctorat, Université Grenoble Alpes (ComUE), 2019, p. 423.

¹³ BLOND Stéphane, « De long en large : voyages et séjours dans l'Europe des Lumières », dans BEAUREPAIRE Pierre-Yves (dir.), *La Communication en Europe. De l'âge classique au siècle des Lumières*, Paris, Belin, 2014, p. 23-42. Sur le Grand Tour, voir aussi : BLACK Jeremy, *The British Abroad: The Grand Tour in the Eighteenth Century*, Stroud/New York, A. Sutton/St. Martin's press, 1992.

XVIII^e siècle ; entre 1775 et 1780 par exemple, la durée du trajet entre Paris et Besançon passe de huit jours à quatre¹⁴. Les sources « théoriques » du voyage donnent donc à voir, malgré quelques imprécisions et sans doute une sous-estimation des durées, un gain de vitesse réel au cours du XVIII^e siècle, résultant des efforts infrastructurels et organisationnels de l'État et de l'administration postale.

Patrick Marchand a, quant à lui, étudié, sur plusieurs trajets au départ de Paris, le temps nécessaire pour relier différentes villes en 1814, 1829 et 1840¹⁵. En 1814, la vitesse moyenne des malles-poste – en incluant le temps de relayage et les manipulations des dépêches, ce qui explique les différences par rapport aux données obtenues à partir de l'*Itinéraire des routes les plus fréquentées* – est de 6 km/h et, en 1829, elle atteint presque 10 km/h. Ainsi, en 1814, il faut 86 heures pour parcourir les 558 kilomètres qui séparent Paris de Bordeaux, et il n'en faut plus que 48 en 1829. De même, le trajet entre Paris et Calais passe de 38 heures à 27. Les estimations de la Direction générale des postes vont dans le même sens : en 1830, dans ses « Recherches statistiques sur le service des postes. De 1815 à 1829 », elle affirme que, tous services confondus, « la moyenne de l'accélération par poste a été, en 1829, de 23 minutes, 46 minutes ayant suffi pour le parcours, tandis qu'il était employé 1 h. 9 minutes pour le même trajet en 1815 », sans que nous ne sachions de quel trajet il s'agit précisément¹⁶. Le mouvement d'accélération noté dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle se poursuit donc au début du XIX^e siècle : les mobilités sont ainsi marquées, à cette période, par une véritable « conquête sur le temps »¹⁷. L'accélération perçue dans les horaires n'est toutefois que théorique, elle est un idéal, qui s'appuie sur des prévisions ensuite confrontées à la réalité : si les déplacements et les acheminements s'effectuent globalement plus rapidement à la fin de la période étudiée qu'au début, ils peuvent en revanche toujours être ralentis par plusieurs facteurs.

Ce gain de vitesse est en effet parfois limité et la durée des voyages contient une part d'aléatoire. Le trajet Paris-Poitiers par exemple est censé pouvoir être effectué en trois jours de diligence d'après les informations de l'*Indicateur fidèle*¹⁸. Pourtant, Jean-Marcel Goger recense, d'une part, le cas d'un avocat du nom de Faulcon qui arrive à destination en deux jours en turgotine, similaire à une diligence, et, d'autre part, celui du négociant Laurence qui met quatre jours par le même moyen¹⁹. Ces différences de temps de trajets, qui affectent aussi bien les voyageurs et les voyageuses

¹⁴ C. STUDENY, *L'invention de la vitesse*, *op. cit.*, p. 79.

¹⁵ MARCHAND Patrick, *Les maîtres de poste et le transport public en France, 1700-1850*, thèse de doctorat, Université Paris I, 2004, p. 477-479.

¹⁶ Direction générale des postes de France, *Recherches statistiques sur le service des Postes, de 1815 à 1829*, 1830, notamment consultable dans le *Bulletin des sciences géographiques*, rédigé par M. Thomas, tome 22, Paris, 1830, p. 219-225.

¹⁷ P. MARCHAND, *Les maîtres de poste*, *op. cit.*, p. 452.

¹⁸ G. ARBELLOT, « La grande mutation des routes », *op. cit.*, p. 786-790.

¹⁹ GOGER Jean-Marcel, *La Politique routière en France de 1716 à 1815*, thèse de doctorat, Paris, EHESS, 1988, p. 404.

que les acheminements de dépêches, peuvent soit relever de la responsabilité humaine, soit résulter de facteurs extérieurs, imprévisibles ; nous y reviendrons par la suite.

B) À pied ou à cheval : une coexistence des rythmes de circulation

Cette accélération globale ne concerne cependant pas toute la population : le long XVIII^e siècle est caractérisé par un inégal accès à la célérité. En effet, bien que les mobilités soient marquées par une densifications du trafic et des personnes circulant sur les routes – les femmes, les enfants ou encore les servants se déplacent désormais aussi avec des voitures publiques²⁰ –, toutes et tous ne le font pas de la même façon. Outre les voyageurs et les voyageuses aisés, motivés par l'érudition et la découverte du monde, d'autres personnes se déplacent par nécessité, pour des raisons professionnelles, politiques ou officielles, comme les militaires, les ingénieurs, les courriers, les négociants ou encore les diplomates et les souverains²¹. Les motifs professionnels sont à l'origine de la plupart des trajets. Daniel Roche a en effet montré, grâce à des registres de passeports et à des registres d'auberges qu'à Grenoble, entre 1793 et 1799, quatre cinquièmes des raisons avancées pour justifier un voyage sont liées au travail et aux affaires²². Les proportions se vérifient dans d'autres villes comme Genève ou Amiens. À tous ces déplacements s'ajoute une mobilité quotidienne, dont le rayon est bien moindre, car elle s'effectue souvent à pied. L'expérience des mobilités n'est pas la même pour tous ces utilisateurs et ces utilisatrices de la route ; « à pied, à cheval et en voiture, on ne vit pas de la même façon », comme le rappelle Daniel Roche²³.

a) *Une prérogative sociale et administrative : la force équine et la vitesse*

Une partie des déplacements s'effectue en effet grâce à la force hippomobile, soit juste avec un cheval, soit avec un véhicule. De manière générale, le voyage en voiture, en raison de son coût élevé, est réservé aux plus riches. Les cavaliers possédant leur propre monture – ce qui a un coût non seulement à l'achat, mais surtout sur le long terme, inscrivant une telle acquisition dans une

²⁰ BEHRINGER Wolfgang, *Im Zeichen des Merkur. Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2003, p. 436-485.

²¹ ARBELLOT Guy, LEPETIT Bernard (dir.), *Atlas de la Révolution française*, Tome 1 : *Routes et communications*, Paris, EHESS, 1987, p. 58-61. La diversité des personnes sur les routes et la dimension sociale des mobilités sont bien montrées dans : ROCHE Daniel, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard, 2003.

²² D. ROCHE, *Humeurs vagabondes*, *op. cit.*, p. 923-924.

²³ *Ibid.*, p. 224, p. 248-350.

consommation ostentatoire liée aux voyages et réservée aux nobles²⁴ – ont la liberté de circuler comme ils le souhaitent, selon l'itinéraire et à la vitesse de leur choix, de même que les piétons, qui iront cependant, bien sûr, beaucoup plus lentement. Si une personne n'a pas de monture mais a de l'argent, elle peut en louer un – ou plusieurs si c'est pour atteler sa voiture – à un loueur de chevaux ou à un maître de poste. En passant par la poste aux chevaux, les voyageurs et les voyageuses peuvent se déplacer au galop, de relais en relais, accompagnés d'un postillon, de jour comme de nuit. Le voyage en poste avec son propre véhicule – possession exclusive des plus riches – coûte cher : en plus du prix fixe à verser au maître de poste en fonction de la distance parcourue avec ces chevaux, il est obligatoire de donner un pourboire au postillon. Néanmoins, il permet, d'une part, d'accéder à la vitesse et, d'autre part, d'éviter la promiscuité des voitures publiques²⁵. Sans cheval ni voiture, il faut alors se résoudre aux transports « en commun » en empruntant les services des messageries, les diligences ou, plus tard, les malles-poste, option qui s'avère toutefois également onéreuse.

Avant 1770, les messageries n'ont pas de tarif général, car l'administration estime que le prix ne doit pas être le même selon les régions en raison des disparités qui existent tant au niveau des conditions de circulation que du prix du fourrage²⁶. Mais à partir de l'arrêt du Conseil du 7 août 1775 – pris l'année de la grande réforme de Turgot, qui soustrait les messageries de la ferme générale des postes et les réunit au domaine²⁷ – une base de tarif est établie : le prix de la place en diligence est fixé à 13 sous par lieue de poste et celui « de toutes autres places en dehors desdites voitures » à 7 sous 6 deniers par lieue²⁸. Le prix est donc calculé en fonction de la distance parcourue. À partir de 1779, ces prix paraissent dans l'*Almanach royal*, permettant de constater une légère augmentation : « Le prix des places dans toutes les Diligences est à raison de 16 sols par lieue de poste (...) ; à raison de 10 sols dans les Carrosses à journées réglées, & dans les Fourgons à raison de 6 sols »²⁹. Sachant qu'un journalier gagne une livre (valant 20 sols) par jour en 1790, ces tarifs sont, à n'en pas douter, dissuasifs pour une partie de la population³⁰. En plus de la distance, le prix est clairement corrélé à la vitesse : la diligence est le moyen le plus rapide de se déplacer – puisque les diligences peuvent être attelées, à partir de 1775, à des chevaux de poste et peuvent donc circuler au galop –, mais aussi le plus cher. Par exemple, sur le trajet Paris-Auxerre, la diligence

²⁴ BLONDÉ Bruno, « Entre cheval et choses banales. Anvers et les paradoxes de la naissance de la consommation, XVII^e-XVIII^e siècle », dans MILLIOT Vincent, MINARD Philippe, PORRET Michel (dir.), *La grande chevauchée. Faire de l'histoire avec Daniel Roche*, Genève, Droz, 2011, p. 181-203, p. 183-194.

²⁵ C. STUDENY, *L'invention de la vitesse*, op. cit., p. 172.

²⁶ P. MARCHAND, *Le maître de poste*, op. cit., p. 88.

²⁷ *Ibid.*, p. 33-34.

²⁸ AN, F/12/1510/B.

²⁹ *Almanach royal*, Paris, Veuve d'Houry, 1779, p. 606.

³⁰ J.-M. GOGER, *La Politique routière en France*, op. cit., p. 395.

permet d'arriver à destination en 21 heures pour la somme de 496 sols à l'intérieur de la voiture. En carrosse, le voyage dure deux jours et demi et coûte 330 sols³¹. Il s'agit d'une caractéristique inhérente à la vitesse : elle coûte cher, aussi bien financièrement que d'un point de vue matériel et humain : elle use les véhicules, épuise les hommes – tant les voyageuses et voyageurs que les postillons – et les chevaux³². Ces prix sur les routes de poste se justifient par la rapidité et la faible capacité des voitures – les diligences, qui sont parmi les véhicules qui peuvent transporter le plus de passagers, ont par exemple huit places³³, tandis que les malles-poste en ont trois ou quatre³⁴ –, auxquelles s'ajoutent les frais nécessaires pour rétribuer tous les employés de l'administration postale et les aubergistes³⁵.

C'est pourquoi les diligences et les malles-poste ne sont empruntées que par une certaine élite. À partir des états journaliers des voyageurs partis de Paris, Christophe Studeny a pu montrer que vers 1830, c'est avant tout l'élite bourgeoise qui utilise les malles-poste, et non la noblesse, qui dispose souvent de sa propre voiture³⁶. Les plus riches voyagent donc en poste avec leur véhicule, tandis que les personnes aisées empruntent les transports publics. Dans les deux cas, elles pourront aller au galop, allure qui est réservée à la poste aux chevaux, alors que les messageries, les coches et carrosses ou les chevaux de louage n'ont le droit qu'au pas ou au trot³⁷. Le pas est le rythme prescrit pour le roulage, tandis que le trot est souvent privilégié pour le transport de personnes lorsque le galop n'est pas autorisé³⁸. En parallèle des voitures élancées au galop, des coches, carrosses et autres voitures plus lentes circulent donc, soit sur les mêmes routes, soit sur les axes non desservis par les diligences ou les malles ; différents services, et par conséquent plusieurs vitesses, coexistent sur les chemins. La célérité est réservée à certains selon des décisions administratives ; la vitesse est ainsi une prérogative de l'administration, plus largement de l'État, qui la réserve, d'une part, aux acheminements de lettres et, d'autre part, aux services qui sont sous sa tutelle et qui lui génèrent donc un revenu.

³¹ G. ARBELLOT, B. LEPETIT, *Atlas de la Révolution française*, op. cit., p. 70.

³² C. STUDENY, *L'invention de la vitesse*, op. cit., p. 56 ; ROCHE Daniel, « Introduction », dans ROCHE Daniel (dir.), *Voitures, chevaux et attelages du XVI^e au XIX^e siècle*, Paris, Association pour l'académie d'art équestre de Versailles, 2000, p. 7-23, p. 14-15.

³³ AN, AD/IX/459, « Ordonnance du Roi, concernant les Messageries, du 12 août 1775 », art. 1.

³⁴ P. MARCHAND, *Le maître de poste*, op. cit., p. 136.

³⁵ J.-M. GOGER, *La Politique routière en France*, op. cit., p. 397.

³⁶ En effet, la répartition des voyageurs et des voyageuses se fait comme suit : 29,7% de propriétaires, 26,6% de négociants, 10,8% de rentiers, 4,9% de professions libérales, 4,8% de membres de la noblesse, 2,1% d'employés et de commis : C. STUDENY, *L'invention de la vitesse*, op. cit., p. 178-179.

³⁷ P. MARCHAND, *Le maître de poste*, op. cit., p. 43. Sur les privilèges qu'ont les prestataires de transport pour l'acheminement des marchandises, voir : CONCHON Anne, « Privilèges et concurrence : le transport routier de marchandises en France au XVIII^e siècle », dans GARNER Guillaume (dir.), *Die Ökonomie des Privilegs, Westeuropa 16.-19. Jahrhundert – L'Économie du privilège, Europe occidentale, XVI^e-XIX^e siècle*, Francfort-sur-le-Main, Vittorio Klostermann, 2016, p. 397-416.

³⁸ C. STUDENY, *L'invention de la vitesse*, op. cit., p. 115-116.

Pourtant, les particuliers qui possèdent leur véhicule et leurs chevaux – plutôt une certaine élite, habituée aux privilèges – ou qui louent les montures à des loueurs et non à des maîtres de poste, les mènent parfois au galop, s'exposant à des sanctions, puisqu'il est strictement interdit d'adopter une telle vitesse lorsqu'on ne voyage pas en poste³⁹. Les jugements rendus par l'Intendant de Paris concernant des contraventions aux règlements de régie de la Ferme générale, des Postes et Messageries en attestent : en 1785, un loueur de chevaux est par exemple condamné à payer une amende pour « avoir été au train de la poste sur la grande route »⁴⁰.

En plus du droit de galoper, les voitures postales ont aussi la priorité sur la chaussée : les autres véhicules, qui avancent normalement plus lentement, doivent systématiquement les laisser passer, car la largeur des routes ne permet pas toujours à deux voitures de se croiser ou de circuler côte à côte. Des textes rappellent régulièrement qu'il faut leur « céder le pavé » sans discuter et sans violence, à l'image d'une ordonnance de 1786 :

Sa Majesté ayant été informée par le sieur Duc de Polignac, Directeur général des Postes aux chevaux, Relais & Messageries de France, que plusieurs Maîtres de Postes se plaignent des violences & voies de fait que différens Charretiers, Rouliers ou autres Conducteurs de voitures, exercent journellement sur les Postillons, lorsque ceux-ci veulent exiger qu'ils leur cèdent le pavé ; que souvent même lesdits Postillons en sont attendus & maltraités au retour (...). Et jugeant à propos d'y pourvoir : Sa Majesté a ordonné et ordonne que tous Rouliers, Charretiers, Voituriers & autres, seront tenus de céder le pavé & de faire place à tous Courriers & Voyageurs allant en poste : Leur fait Sa Majesté expresses inhibitions & défences de troubler à l'avenir, en quelque sorte & manière que ce puisse être, lesdits Maîtres de Poste & Postillons dans leur service sur les routes, comme aussi d'exercer à l'avenir aucunes voies de fait, violences & mauvais traitemens, à peine de Trente livres d'amende payable sur le champ, & applicable un tiers aux pauvres du lieu de l'établissement de poste, & les deux autres tiers au profit des Cavaliers de Maréchaussée qui auront été employés à constater la contravention & à arrêter le contrevenant, même de punition corporelle, si le cas y échoit (...)⁴¹.

Le duc de Polignac, par sa charge de Directeur général des postes aux chevaux, relais et messageries, qu'il occupe depuis sa création en 1785, est chargé, en plus de la nomination des maîtres de poste, des changements dans le service⁴². C'est dans ce cadre qu'il sollicite Louis XVI pour qu'il prenne des mesures afin de faire cesser les violences exercées par les conducteurs de voiture plus lentes

³⁹ P. MARCHAND, *Le maître de poste, op. cit.*, p. 26.

⁴⁰ AN, V/7/522, F°8-9, 14 mars 1785.

⁴¹ AN, AD/IX/459, Ordonnance Portant Règlement sur la Police à observer sur les Routes par les Postillons de Poste & les Rouliers, Charretiers & autres Voituriers, du 4 Février 1786.

⁴² VAILLÉ Eugène, *Histoire générale des Postes françaises, Tome 6 : La Ferme générale et le groupe Grimod-Thiroux (1738-1789)*, Paris, Presses Universitaires de France, 1953-1955, p. 12.

contre les postillons lorsqu'ils exigent qu'ils leur cèdent le passage. La répétition à plusieurs reprises de cette obligation au cours d'un long XVIII^e siècle, de même que les contraventions pour utilisation abusive du galop, montrent que « le privilège de la vitesse » est encore mal perçu et admis⁴³. L'ordonnance, tout en rappelant et confirmant ce privilège, punit désormais d'une amende toute personne troublant le service, montrant que le problème est sans doute récurrent. Elle montre donc bien l'importance accordée par le pouvoir aux acheminements postaux, qui doivent se faire vite et sans encombres susceptibles de les ralentir. Le montant de la sanction est attribué aux pauvres du lieu de l'infraction et aux cavaliers de la maréchaussée, corps militaire dont la mission est de surveiller les routes et qui ont une autorité sur les civils⁴⁴. Ils perçoivent pourtant déjà un salaire, supérieur en général à celui d'un artisan, mais le paiement en est souvent retardé et ils doivent faire face à des frais importants, notamment parce qu'ils ont l'obligation de fournir et de nourrir leur propre cheval – le prix des fourrages préoccupe d'ailleurs, tout au long du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, tous les cavaliers, ainsi que les maîtres de poste⁴⁵. C'est pourquoi ils accordent une importance toute particulière aux récompenses qu'ils peuvent recevoir et n'hésitent sans doute pas à dénoncer de telles violences⁴⁶.

Outre le droit de galoper et la priorité sur la route accordée à la poste aux chevaux, la malle-poste, créée dans un but de vitesse, a la primauté sur toute autre voiture à l'arrivée au relais : elle est relayée la première, forçant les autres usagers et usagères à patienter⁴⁷. Il y a ainsi une prérogative non seulement administrative à la vitesse, mais aussi sociale, limitant les services les plus célères, tant de transports de lettres et de petits paquets que de personnes, à certains usagers et usagères.

b) Se déplacer à pied : la réalité des mobilités d'une majorité de la population

Aux côtés de ces privilégiés avançant au pas, au trot ou au galop, la grande majorité de la population française, faute de moyens, se déplace à pied, « technique du corps » souvent délaissée par l'histoire

⁴³ C. STUDENY, *L'invention de la vitesse*, *op. cit.*, p. 81.

⁴⁴ EMSLEY Clive, « La maréchaussée à la fin de l'Ancien Régime. Note sur la composition du corps », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 33-4, 1986, p. 622-644.

⁴⁵ L'inflation du fourrage, liée à sa rareté, représente une part importante des frais d'exploitation des maîtres de poste : ABAD Reynald, *Le grand marché. L'approvisionnement alimentaire de Paris sous l'Ancien Régime*, Paris, Fayard, 2002, p. 17 ; CONCHON Anne, « Les transports intérieurs sous la Révolution : une politique de l'espace », *Annales d'Histoire de la Révolution Française*, 352, 2008, p. 5-28, p. 16.

⁴⁶ C. EMSLEY, « La maréchaussée », *op. cit.*, p. 638-639.

⁴⁷ STUDENY Christophe, « Une histoire de la vitesse : le temps du voyage », dans MONTULET Bertrand, HUBERT Michel (dir.), *Mobilités et Temporalités*, Bruxelles, Publication des Facultés universitaires Saint-Louis, 2005, p. 113-128, p. 117.

des mobilités faute de sources pour étudier les piétons, qui recouvrent des réalités très variées⁴⁸ : des paysans, des ouvriers, des compagnons, des bergers, des soldats, des moines, des vagabonds – derrière lesquels se dissimulent des profils très différents, allant des faux pèlerins aux déserteurs –, ou encore de simples promeneurs, sur lesquels nous reviendrons⁴⁹. Les trajets effectués peuvent s'inscrire dans des micromobilités à des échelles réduites ou au contraire recouvrir de longues distances⁵⁰. Tout au long de l'époque moderne circulent par exemple sur les routes des colporteurs. D'abord vendeurs d'images et de feuilles volantes, ils s'imposent aussi en tant que marchands ambulants des campagnes et vont de village en village, parcourant d'importantes distances⁵¹. En Angleterre, les colporteurs désignent d'abord ceux qui achètent des marchandises et les revendent, mais à partir de la seconde moitié du XVIII^e siècle, et avec le développement des boutiques, ils ne sont plus que ceux qui transportent les marchandises, souvent à pied⁵². Les hommes remplacent en effet parfois les bêtes pour acheminer les paquets dans les endroits les plus inaccessibles, comme nous l'avons vu avec l'exemple du col de la Magdeleine.

L'administration postale emploie également de nombreux piétons pour transporter les dépêches, comme en témoignent plusieurs délibérations prises au cours de la période, à l'instar de celle 25 mai 1781 concernant le service du Berry :

Service d'Aubigny à Gien : (...) le piéton partira d'Aubigny pour Gien les mardi et samedi à 8h du soir et arrivera à Gien les lendemains de grand matin : ainsi il préviendra l'heure du départ du piéton de Gien pour Briare. Le piéton d'Aubigny repartira de Gien les lundi et jeudi immédiatement après l'arrivée à Gien de celui de Briare et arrivera les mêmes jours le soir à Aubigny⁵³.

On constate dans cette décision la volonté de coordination entre les acteurs étudiée précédemment : il faut respecter des délais et partir immédiatement après l'arrivée du courrier de Briare pour que le service soit le plus efficient possible, malgré la vitesse limitée par la marche. L'acheminement par un piéton est néanmoins bien sûr beaucoup plus lent, mais il permet à l'administration postale de distribuer les lettres même dans les villes plus éloignées des routes

⁴⁸ Sur la notion de « techniques du corps », la combinaison de plusieurs gestes, plusieurs actes pour atteindre un but donné, nous renvoyons aux travaux de Marcel Mauss, qui inclut la marche parmi ces techniques du corps, celles du mouvement en l'occurrence : MAUSS Marcel, « Les techniques du corps », *Journal de Psychologie*, XXXII, 3-4, 1936.

⁴⁹ GUTTON Jean-Pierre, *La société et les pauvres : l'exemple de la généralité de Lyon (1534-1789)*, Paris, Honoré Champion, 2018 [1971], p. 175-235 ; D. ROCHE, *Humeurs vagabondes*, *op. cit.*, p. 224-225, p. 251-284, p. 923-1011.

⁵⁰ Sur les micromobilités, voir par exemple : BOEHLER Jean-Michel, « Du carrefour rhénan au cloisonnement de l'espace vécu : immigration et micromobilité rurale en Alsace (1648-1789) », dans VOGLER Bernard (éd.), *Les migrations : de l'Antiquité à nos jours*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 1996, p. 41-58.

⁵¹ FONTAINE Laurence, *Histoire du colportage en Europe, XV^e-XIX^e siècle*, Paris, Albin Michel, 1993.

⁵² Sur la figure du colporteur anglais, voir : SPUFFORD Margaret, *The Great Reclotbing of Rural England: Petty Chapmen and their Wares in the Seventeenth Century*, Londres, The Hambledon Press, 1984.

⁵³ AN, F/90/20007, f°22 verso : Délibération du 25 mai 1781.

principales à moindre coût⁵⁴. Si elle est donc prête à engager des frais supplémentaires pour l'acheminement des dépêches à certains endroits, on constate donc également des pratiques ayant certainement pour but essentiel l'économie.

Outre ces piétons, à propos desquels nous avons quelques sources grâce à l'activité professionnelle qu'ils exercent, les autres personnes se déplaçant à pied n'ont laissé que peu de traces. Les premiers recensements sur les routes royales, en 1844-1845, font état d'une importante majorité de piétons⁵⁵ ; cette constatation est sans doute d'autant plus vraie au XVIII^e siècle. Certains apparaissent dans des archives particulières, tels les vagabonds, qui, étant jugés dangereux, pouvaient être arrêtés par la maréchaussée, qui avait le monopole de leur répression, laissant alors un indice de leur existence dans les sources administratives et judiciaires⁵⁶. Les promeneurs, souvent des personnes aisées, allant tant en ville que dans la nature pour le plaisir ou le repos de l'âme – et qui se différencient des piétons effectuant un déplacement dans un but précis –, ont également laissé des traces de cette activité dans leurs écrits. En revanche, les piétons en tant que groupe ne sont visibles que dans quelques ordonnances, notamment celles concernant les circulations hippomobiles, comme celle du 2 mai 1725 qui enjoint

aux Cochers qui conduisent lesdits Carosses, de se comporter honnestement, (...) de laisser le passage libre entre les Maisons & Carosses, pour la commodité des Gens de pied, & de mettre leurs Carosses à une distance convenable les uns des autres, ensorte qu'on y puisse aisément passer (...) ⁵⁷.

Et encore, il s'agit là davantage des personnes se déplaçant à pied dans la ville que celles sur les routes. Certains textes relatifs à l'entretien des routes les évoquent aussi. En Suisse, une lettre du 29 mars 1703, adressée par le Gouverneur et Lieutenant Général en la Souveraineté de Neuchâtel et Valangin au Maire de Valangin, ou à son Lieutenant, à ce propos, rappelle :

il est cependant arrivé, que faute par eux d'exécuter les dits mandements aussi exactement qu'ils le devaient, les dits chemins se trouvent maintenant, par leur négligence, dans un fort mauvais état, ce qui ne contribue pas peu à empêcher la facilité du commerce et à incommoder les voituriers, et ceux qui voyagent à pied ou cheval (...) ⁵⁸.

Les voyers ou visiteurs des grands chemins et sentiers publics veilleront désormais à leur bon entretien « en sorte que les chariots, chevaux et gens à pied y puissent aisément et commodément

⁵⁴ Nous avons pu voir précédemment avec l'exemple du piéton remplacé par un courrier à cheval sur la route entre Besançon et Pontarlier qu'un tel changement engendrait des frais supplémentaires de 160 livres.

⁵⁵ C. STUDENY, *L'invention de la vitesse, op. cit.*, p. 94.

⁵⁶ J.-P. GUTTON, *La société et les pauvres, op. cit.*, p. 175.

⁵⁷ AN, AD/IX/458 : « Ordonnance Concernant les Carosses du 2 May 1725 », article II.

⁵⁸ AEN, 79CB-14.1.

passer, aller et venir »⁵⁹. Malgré le manque de sources à leur sujet, il n'y a pas de doute quant à leur présence de ces piétons sur les routes ; la grande majorité de la population, dans le cadre de la mobilité quotidienne, se déplace à pied⁶⁰. Ces marcheurs, qui n'ont pas à payer pour leur trajet, vont forcément moins vite qu'une personne voyageant à cheval ou en carrosse ; leur rayon d'action se trouve limité entre 30 et 40 kilomètres par jour⁶¹.

c) *Le privilège des envois cèles*

La coexistence de vitesses différentes s'observe non seulement pour les déplacements, mais également pour l'acheminement des lettres. À la fin du XVIII^e siècle, les grands courriers partent de Paris en brouette d'abord puis en malle-poste après 1793 ; grâce au relayage et au privilège du galop, ce sont les voitures qui acheminent le plus vite les dépêches. Néanmoins, seuls les bureaux des grandes villes sont ainsi reliés ; les autres voient souvent leurs missives conduites au pas⁶². Certains lieux sont mêmes desservis à pied, comme nous l'avons vu avec l'exemple du Berry. À l'inverse, les lettres très urgentes peuvent être envoyées, en France, grâce aux estafettes partant à la demande et dont la course peut encore être accélérée, si nécessaire, grâce à un avant-courrier qui les précède pour faire préparer la monture au relais suivant⁶³. En Suisse aussi, la poste par estafettes achemine les lettres urgentes en dehors des horaires imposés habituellement⁶⁴. Ces services plus rapides, comme pour les voyages, sont toutefois plus onéreux. Le privilège de recevoir son courrier le plus rapidement possible est donc clairement corrélé aux moyens financiers des utilisateurs et des utilisatrices ; mais leur statut peut également leur accorder d'autres avantages. Ainsi, une délibération de 1753 indique que les banquiers de Rouen, notamment, étaient favorisés dans la distribution des lettres :

La Compagnie ayant reconnu que la facilité qui avoit été accordée jusqu'à present a M^{rs} les Banquiers de Rouen et a d'autres particuliers de recevoir leurs lettres aussitot l'arrivée des couriers, interrompoit le service, en retardant le triage des lettres et occasionoit d'autres inconvenients egalemant contraires a l'ordre qui doit regner dans la regie des Postes, a deliberé et arrêté, qu'a commencer du premier juillet prochain, les banquiers de Rouen et toutes autres

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ D. ROCHE, *Humeurs vagabondes*, *op. cit.*, p. 224-225.

⁶¹ *Ibid.*, p. 226.

⁶² Seules les routes principales sont desservies par les malles, comme le montre bien la carte du réseau de la poste aux lettres en 1795 réalisée par Guy Arbellot et Bernard Lepetit : G. ARBELLOT, B. LEPETIT, *Atlas de la Révolution française*, *op. cit.*, p. 39. Cf. Annexe 39.

⁶³ DEVAUGES Jean-Denys, *Le voyage en France. Du maître de poste au chef de gare, 1740-1914*, catalogue d'exposition du Musée national de la voiture et du tourisme – Château de Compiègne, Paris, Éditions Réunion des musées nationaux, 1997, p. 28.

⁶⁴ WYSS Arthur, *La poste en Suisse. 2000 ans d'histoire*, Lausanne, Payot, 1987, p. 112.

personnes de quelque état et condition qu'elles puissent être, ne seront point admises à recevoir leurs lettres à l'arrivée des couriers et que toutes les lettres seront portées par les facteurs à leurs adresses, tant pour éviter les susd. inconvenients, que pour ne point donner lieu à des plaintes sur ce qu'on accorde des facilités aux uns que l'on refuse aux autres, le public devant être traité également et sans distinction particulière⁶⁵.

L'administration supprime ici ce privilège, avant tout parce qu'il se faisait au détriment du bon fonctionnement du service en général, mais aussi pour éviter des plaintes des autres habitants et habitantes. Cependant, les personnes les plus aisées peuvent toujours recourir aux services les plus rapides s'ils en payent le prix.

Plusieurs rythmes de circulation coexistent donc sur les routes et chemins d'un long XVIII^e siècle et les expériences ne sont pas les mêmes pour tous les usagers et les usagères. Mais toutes et tous restent soumis aux aléas de la route. Les différentes perceptions du temps du voyage, du temps vécu, se superposent à cette multiplicité de vitesses de déplacement possibles⁶⁶. L'étude des mobilités confirme la conclusion de Daniel Roche selon laquelle l'« imbrication des temporalités est un principe de compréhension essentiel du XVIII^e siècle »⁶⁷ : les transports sont marqués par une pluralité de temporalités. De plus, une hiérarchie et une distinction sociales s'instaurent dans l'accessibilité et dans le rapport à la vitesse : aller vite est un privilège et une marque d'appartenance à l'élite, car ce sont les seules personnes qui ont les moyens de correspondre ou de se déplacer avec les services les plus rapides. Une différenciation liée à l'argent s'inscrit donc dans les techniques et les pratiques de mobilités.

C) Des disparités géographiques

L'accès à la célérité n'est pas seulement un privilège social et administratif : il dépend en outre de la situation géographique des utilisateurs et des utilisatrices. En effet, la hiérarchie qui caractérise la construction des routes et le développement du réseau d'infrastructures terrestres ont une répercussion sur la possibilité d'aller vite⁶⁸. La France est ainsi divisée entre le Nord, mieux desservi et équipé, et le Sud, où la circulation est généralement plus difficile, sauf autour des grandes villes comme Lyon, Toulouse et Bordeaux⁶⁹. À la fin du XVIII^e siècle, le nouveau réseau avantage le nord-

⁶⁵ AN, F/90/20001, f°153 : Délibération du 28 juin 1753.

⁶⁶ Sur les rythmes et la perception du temps chez les voyageurs et les voyageuses, voir G. BESSON, *Le temps du voyage*, *op. cit.*

⁶⁷ ROCHE Daniel, *La France des Lumières*, Paris, Fayard, 1993, p. 68.

⁶⁸ Sur la hiérarchisation du réseau routier, cf. Chapitre 2.

⁶⁹ *Ibid.*, p. 15, p. 18 ; D. ROCHE, « Introduction », *op. cit.*, p. 15 ; D. ROCHE, *Humeurs vagabondes*, *op. cit.*, p. 222 ;

est de la ligne Saint-Malo-Genève : au nord de celle-ci, la longueur des routes pour 10 km² est évaluée de 600 à 700 mètres, contre 400 à 500 mètres au sud⁷⁰. Certaines généralités font toutefois figure d'exception dans cette division schématique du pays, à l'instar du Languedoc, qui est aussi bien desservi que les régions plus au nord⁷¹. Des records de lenteur sont en revanche atteints dans les montagnes⁷². Ces différences s'expliquent certes par le relief plus accidenté de la France méridionale, mais aussi, on l'a vu, par des impératifs politiques et économiques. C'est pourquoi les infrastructures routières profitent surtout aux villes, et plus particulièrement à Paris, qui est au centre de ce réseau. Ces inégalités ont des conséquences directes sur les vitesses d'acheminement, comme on peut le constater dans des contrats de transport des dépêches datant de 1770 : les moyennes horaires ainsi obtenues montrent que dans la moitié nord du pays, le courrier est transporté à un rythme de 8 à 11 km/h, arrêts compris, contre 5 à 7 km/h dans la France méridionale⁷³. L'accès à la vitesse résulte donc de décisions administratives et stratégiques, qui font des mécontents.

Les lenteurs et les difficultés de communications et de déplacements dans les zones moins bien équipées génèrent des plaintes tout au long de la période étudiée. En 1751 par exemple, les habitants et les habitantes de Sillery, au sud-est de Reims, adressent leurs doléances à l'administration postale au sujet de la mauvaise desserte de la ville, ce dont nous informe une délibération du Conseil de la Ferme générale des postes :

Sur les representations faites par les habitants de Sillery qu'il se fait dans ce lieu et dans les environs un commerce considerable de vin, et que leur éloignement du bureau de Reims leur cause un prejudice considerable par le retardement que souffrent leurs lettres tant pour la réception que pour le depart. La Compagnie a deliberé et arrêté qu'il sera établi a commencer du premier de ce mois un bureau à Sillery qui aura corespondance avec Paris et Reims pour lesquels il fera et recevra trois paquets par semaine qui seront portés par les couriers de Paris à Strasbourg par la route de Metz, qui passent par led. lieu de Sillery (...) ⁷⁴.

Il s'agit donc ici d'une petite ville dont les affaires et le commerce souffrent de la lenteur du courrier – puisque, nous l'avons vu, les correspondances sont primordiales pour les marchands et les négociants –, due à son éloignement d'une ville plus grande qui est, elle, mieux desservie.

⁷⁰ J.-M. GOGER, « Le temps de la route exclusive », *op. cit.*, p. 598. Voir aussi la carte des grandes voies de communication en 1789, qui montre très clairement cette différence : G. ARBELLOT, B. LEPETIT, *Atlas de la Révolution française*, *op. cit.*, p. 15.

⁷¹ J.-M. GOGER, *La Politique routière en France*, *op. cit.*, p. 110-111.

⁷² P. MARCHAND, *Les maîtres de poste*, *op. cit.*, p. 177.

⁷³ *Ibid.*, p. 176-177.

⁷⁴ AN, F/90/20001, f°115-116 : Délibération du 6 juillet 1751.

L'administration postale, sensible à ce problème, le résout en installant un bureau de poste à Sillery, qui sera par ce biais en correspondance directe avec Paris.

Mais de telles mesures ponctuelles ne suffisent pas à résoudre la hiérarchisation du réseau et les inégalités de desserte qui en découlent, même s'il est difficile de gommer l'éloignement physique des villes. Si l'accès à la vitesse est conditionné par les moyens de déplacement choisis, ceux-ci peuvent aussi être imposés par la disponibilité des services de transport. Si l'on prend l'exemple des diligences, on peut constater que tous les itinéraires ainsi desservis partent de Paris et mènent aux grandes villes⁷⁵. Les communes plus petites peuvent être rejointes en diligence si elles se trouvent sur leur chemin, mais ne sont sinon reliées que par d'autres services, moins rapides. On constate également une corrélation globale entre l'existence des services de transport et le développement des infrastructures routières. Les diligences par exemple circulent essentiellement dans le nord-est du territoire et plus régulièrement encore dans la région parisienne et autour de Lille. Le recours à d'autres moyens de transport – comme les animaux de bât, les chaises ou les cabriolets – permet certes d'effectuer les trajets non reliés par les services postaux, mais beaucoup plus lentement.

De telles différences sont particulièrement préjudiciables aux représentants du gouvernement qui se trouvent dans des villes éloignées de Paris, comme le relate une lettre du préfet du Gard au ministre de l'Intérieur, datée du 2 germinal an IX [23 mars 1801] :

N'est-il pas reconnu que la célérité dans l'exécution d'un ordre peut quelques fois produire les effets les plus salutaires et que le moindre retard au contraire peut avoir les suites les plus funestes ? Aussi plus on est rapproché du centre plus l'administration devient facile. Je suis à près de 200 lieues de Paris ; les nouvelles les plus fraîches me parviennent dans la belle saison seulement à 6 jours de date ; l'hiver il en faut 8 et 10⁷⁶.

Tout en exposant les effets néfastes des lenteurs et du retard pour l'administration et pour l'application des mesures décidées à Paris, le préfet note bien l'accroissement des difficultés d'acheminement du courrier à mesure que l'on s'éloigne de la capitale, conséquence d'un réseau de transports et de routes en étoile, plaçant Paris en son centre. Devant attendre au minimum six jours pour recevoir les lettres en provenance de la capitale – ce qui est déjà un progrès par rapport aux vitesses atteintes en 1795, où Nîmes n'était desservie qu'en sept jours, même si, au même moment, dans un large cercle de villes autour de Paris, la vitesse d'acheminement est de deux jours⁷⁷ –, et jusqu'à dix jours en hiver, le préfet se plaint de ne pouvoir appliquer les ordres reçus qu'avec un

⁷⁵ G. ARBELLOT, B. LEPETIT, *Atlas de la Révolution française, op. cit.*, p. 46-47.

⁷⁶ AN, 19860703/3, Dossier Gard.

⁷⁷ G. ARBELLOT, B. LEPETIT, *Atlas de la Révolution française, op. cit.*, p. 41.

important délai par rapport à leur date de promulgation. Outre les difficultés engendrées par ces retards, ceux-ci donnent sans doute l'impression aux administrateurs plus éloignés d'avoir un poids moindre par rapport à ceux de Paris et de ses alentours⁷⁸. L'acheminement du courrier est aussi ralenti par l'hiver, puisqu'il faut de deux à quatre jours de plus qu'en été pour que les lettres arrivent à destination. La circulation des informations souffre donc de ces disparités de desserte, ce qui affecte en l'occurrence l'application des ordres venant de Paris, au grand dam du préfet. Le problème ne peut toutefois être réglé par la simple création d'un bureau ; c'est tout le réseau qu'il faudrait repenser. Si l'accélération des transports est donc réelle au cours d'un long XVIII^e siècle, grâce à la politique routière mise en place par l'État et au système organisationnel instauré par l'administration postale, l'accès à la vitesse reste conditionné par un certain nombre de critères, découlant souvent des choix faits par le gouvernement en la matière, qui privilégient certains axes et lieux stratégiques, mais également lié à des critères économiques.

II. La vitesse, une priorité ?

La lenteur de certains déplacements ou envois est ainsi en partie liée aux disparités géographiques existantes dans le réseau, ainsi qu'à la cherté des services postaux. Mais celles et ceux qui ont les moyens d'y accéder pourront toutefois recourir à des services plus célères au début du XIX^e siècle qu'un siècle auparavant. Néanmoins, elle peut également résulter d'un choix, engendré soit par la préférence accordée à un autre critère pour sélectionner son moyen de se déplacer ou d'envoyer sa lettre ou son paquet, soit par une claire préférence pour la lenteur. En effet, la « pression temporelle n'est pas uniforme » et la célérité n'est pas toujours la priorité, surtout pour l'acheminement de marchandises⁷⁹. D'autres éléments peuvent primer pour justifier le choix d'un mode de transport plutôt qu'un autre. L'accès ou non la vitesse n'est donc pas qu'imposé, il découle aussi de choix faits par le public.

⁷⁸ Il a en effet été montré qu'au niveau psychologique le fait d'attendre donne l'impression d'être moins important, puisque son propre temps est moins important que celui des autres : B. SCHWARTZ, « Waiting, Exchange, and Power », notamment p. 856.

⁷⁹ C. STUDENY, *L'invention de la vitesse*, *op. cit.*, p. 146.

A) De la diversité des critères pour choisir un mode de transport

a) *Le prix*

L'un des critères principaux dans le choix d'un moyen de transport est son prix. Or, nous l'avons vu, la rapidité coûte cher et tous les usagers et toutes les usagères ne souhaitent pas ou ne peuvent pas payer davantage pour voyager ou pour envoyer plus rapidement des dépêches ou des biens. Pour faire des économies, certains préfèrent parfois, lorsque cela est possible, passer par la voie maritime, moins onéreuse, à l'image de deux négociants de Livourne, qui demandent, en 1741, à leur correspondant à Marseille : « Continuez-nous vos informations par voie de mer, et non par le courrier, parce que les ports de lettres sont forts chers »⁸⁰.

De même, le prix important pour faire acheminer rapidement des marchandises justifie, au moins en partie, de choisir un moyen de transport plus lent, d'autant plus lorsque les produits concernés sont lourds, ont une faible valeur ou n'ont pas besoin d'arriver au plus vite à destination, par exemple s'ils ne risquent pas de se détériorer en chemin. Si dans le cas du transport de poissons, la rapidité est essentielle pour qu'ils soient encore consommables lors de leur livraison, ce qui justifie leur prix élevé dans les régions qui se trouvent loin de la mer, pour les pondéreux, comme le blé, d'autres moyens de transports plus lents sont généralement privilégiés, sauf, nous l'avons vu, en cas d'urgence liée à un risque de disette dans les villes. Le transport fluvial ou le cabotage peuvent alors être préférés, voire la voie maritime selon la localisation de l'expéditeur⁸¹. Pour envoyer une importante quantité de vin, en 1794, un négociant de Bordeaux choisi par exemple cette dernière :

Sur le rapport fait à la commission du commerce et approvisionnement de la République, du mémoire présenté par le Citoyen Delpech négociant à Bordeaux dans le quel il expose qu'il s'est soumis à fournir pour l'approvisionnement de la commune de Lille la quantité de trois mille barriques de vin de Bordeaux et que sur cette quantité il lui en reste encore environ deux mille barriques à livrer, il demande la permission de les expédier par mer à cause de la difficulté de trouver à Bordeaux le nombre de rouliers suffisants pour transporter ce vin et afin d'éviter les frais énormes qui auroient lieu par la voie des rouliers⁸².

Le manque de transporteurs, mais surtout le prix du roulage, l'encourage donc à privilégier la voie maritime. La lenteur présente ainsi des avantages selon les produits et peut particulièrement être

⁸⁰ C. CARRIÈRE, *Négociants marseillais*, T. 2, *op. cit.*, p. 791.

⁸¹ Sur l'approvisionnement en poisson de mer frais et les produits ayant besoin d'être acheminés rapidement, cf. Chapitre 1. Pour un exemple de marchandises partant de Marseille, voir : CARRIÈRE Charles, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Tome 2, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, p. 579-696.

⁸² AN, AF/II/78, 575 : Arrêté du 12 floréal an II.

préférée quand la vitesse coûte proportionnellement trop cher⁸³. Si en l'occurrence le vin est transporté dans des barriques, lorsqu'il est conditionné dans des contenants plus fragiles, il est plutôt expédié par voie d'eau, qui expose moins les marchandises aux cahots que les acheminements par la route⁸⁴. Les bateaux ont en outre une plus grande capacité que les voitures – qui sont en plus soumises à une limite dans le poids des chargements pour préserver les routes – : il est par conséquent plus facile de transporter d'importantes quantités par voie maritime ou fluviale que terrestre. Cet exemple montre aussi que le faible coût n'est pas le seul argument pour choisir le moyen d'expédier des marchandises – contrairement à l'idée longtemps défendue par l'historiographie⁸⁵ –, mais qu'il s'agit bien d'un ensemble de critères qui sont pris en compte. L'idéal pour les négociants étant que les marchandises soient transportées à moindre frais et surtout qu'elles arrivent en bon état⁸⁶.

Pour les voyageurs et les voyageuses aussi, la question du prix est essentiel pour choisir leur mode de déplacement. Ainsi, la loi sur le roulage de 1834 affirme que le public préfère « ne payer que 35 centimes et aller un tiers moins vite »⁸⁷, ce qui est sans doute aussi vrai pour les années précédentes. D'autres sources témoignent en effet de cet intérêt économique, à l'image du projet d'Antoine Jouve, habitant à Béziers, qu'il soumet à l'Assemblée nationale, en 1789. Il y décrit les avantages de ses voitures économiques :

Animé des sentimens patriotiques qui dans ce temps plus que jamais disposent tout bon françois à concourir a votre exemple à l'avantage du Public j'ai etabli plusieurs voitures destinées principalement à parcourir les routes de cette Province et notamment celle de Montpellier à Toulouse.

Ces voitures réunissent en faveur de M^{rs} Les Voyageurs toutes les commodités qu'on peut désirer, par l'agrément, l'activité et la plus grande oeconomie, ce qui me les a fait denommer au prospectu que j'ai repandu, et dont je prens la liberté de joindre icy un exemplaire, Voitures oeconomiques.

L'utilité de cet etablisement se fait assez sentir à la Lecture du Prospectu : il rend La marche des Voyageurs plus prompte presque du double qu'elle ne lavoit été jusqu'icy par les voitures

⁸³ C. CARRIÈRE, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, *op. cit.*, p. 685.

⁸⁴ Sur le choix de barriques, qui remplace progressivement les contenants en terre cuite au XVIII^e siècle parce qu'elles sont plus légères, plus faciles à transporter et à fabriquer, et plus généralement sur le conditionnement des marchandises transportées par bateau, voir : JAOUEN Marine, DIEULEFET Gaëlle, SERRA Laurence, BERTHAUT-CLARAC Sébastien, « Transporter, conserver en mer au XVIII^e siècle, de la diversité vers la standardisation », *Patrimoines du Sud*, 13, 2021 [En ligne].

⁸⁵ FREEMAN Michael J., « Introduction », dans ALDCROFT Derek H., FREEMAN Michael J. (éd.), *Transport in the Industrial Revolution*, Manchester, Manchester University Press, 1983, p. 11-30, p. 11.

⁸⁶ C. CARRIÈRE, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, *op. cit.*, p. 579.

⁸⁷ AN, F/14/1965 : Loi sur la police du roulage. Pétition aux Chambres présentées par les entreprises de Messageries, février 1834.

publiques, non conduites par la Poste, puisque dans trois jours, on fait le trajet de montpellier à toulouse, avec l'avantage de sarreter et de se reposer la nuit, moyennant le prix de 24^{lt} y compris leur male, tandis que, partout autre espece de voitures publiques, on ne peut le faire que dans cinq jours et demi ou tout au plus dans cinq jours ; à l'exception des petites brouettes, conduites par des courriers chargés des dépêches, par lesquelles on fait le trajet de montpellier à toulouse dans trois jours et deux nuits, sous la retribution de trente livres, non compris la male (...) ⁸⁸.

Son objectif est ainsi d'offrir la possibilité aux voyageurs et aux voyageuses, à une période où sont remis en cause les privilèges, de ne pas avoir à choisir entre la vitesse et le prix, bien qu'il ne puisse proposer des déplacements aussi célèbres que ceux de la poste aux chevaux. Il sollicite néanmoins l'Assemblée car il rencontre des difficultés avec le fermier de la Messagerie et les maîtres de poste de la route concernée, qui s'opposent à son établissement, sans doute pour éviter toute concurrence. Nous n'avons malheureusement pas d'informations quant à la suite de cette affaire et nous ne savons pas s'il a obtenu ou non gain de cause.

Le faible coût est également un argument utilisé dans certaines annonces anglaises parues dans des journaux au début du XIX^e siècle, prouvant qu'il avait son importance pour choisir son moyen de transport. En 1812 par exemple, un service de Liverpool à Londres vante ses tarifs réduits dès le début de ses quelques lignes de présentation : « Superior Travelling at very reduced Fares, from the Talbot Inn, Water-Street, Liverpool. The Royal Mail to London, every night, at half past nine o'clock, Fare Inside £ 4 4 0 / Outside £ 2 2 0. The Lord Nelson to London, every Afternoon at five o'clock, Fare Inside £ 2 2 0 / Outside £ 1 1 0. » ⁸⁹. En 1813 encore, la même compagnie intitule son annonce « Cheap Travelling to London » : « From the Talbot Inn, Water-street, Liverpool. A Light Coach, called the Lord Nelson, every Afternoon, at four o'clock, lighted and guarded. Fare Inside £ 3 10 0 / Outside £ 2 0 0. The Royal Mail Coach, every Night, at half past nine o'clock. Fare Inside £ 5 5 0 / Outside £ 2 12 6. » ⁹⁰. En un an, les tarifs ont changé pour des trajets et des voitures identiques, qui partent d'ailleurs toujours aux mêmes heures. L'importante différence de prix dans le cas du Lord Nelson tient certainement au fait que la voiture est désormais éclairée et protégée par des gardes, ce qui rend le trajet beaucoup plus sûr, argument qui, nous le verrons par

⁸⁸ AN, F/12/1510/B : Supplique du Sieur Antoine Jouve habitant de Béziers en Languedoc à nos Seigneurs de L'Assemblée nationale, 22 décembre 1789.

⁸⁹ Kew, RAIL 981/617, *Gore's General Advertiser*, 16 janvier 1812 : « Voyages de qualité supérieure à tarifs très réduits, au départ de l'auberge Talbot, Water-Street, Liverpool. Le Royal Mail pour Londres, tous les soirs à 21h30, tarif à l'intérieur £4 4 0 / à l'extérieur £2 2 0. Le Lord Nelson, tous les après-midis à 17h à destination de Londres, tarif à l'intérieur £2 2 0 / à l'extérieur £1 1 0 » (m. t.).

⁹⁰ *Ibid.*, *Gore's General Advertiser*, 4 mars 1813 : « Voyage pas cher vers Londres : depuis l'auberge Talbot, Water-Street, Liverpool. Une voiture légère, appelée le Lord Nelson, tous les après-midis, à quatre heures, éclairée et gardée. Tarif à l'intérieur £3 10 0 / à l'extérieur £2 0 0. Le Royal Mail, tous les soirs, à neuf heures et demie. Tarif à l'intérieur £5 5 0 / à l'extérieur £2 12 6 » (m. t.).

la suite, est également un élément décisif pour choisir un mode de transport. Ces prix sont néanmoins toujours présentés comme attractifs. Si les publicités exagèrent parfois l'avantage de leurs tarifs, il n'en reste pas moins que si les prix sont mentionnés, c'est qu'ils sont pris en considération par le public.

b) *Le confort*

Dans la suite de son projet, Jouve explique encore que ses voitures réunissent « en faveur du public l'économie, l'agréable et l'utile ». Il insiste particulièrement sur le confort de ses voitures qui « sont à glaces, bien suspendues et sur quatre roues », ce qui rend d'après lui le voyage bien plus agréable que dans les véhicules en circulation jusqu'alors « où l'on est horriblement mal, en ce qu'on n'y est point préservé des impressions de l'air, dans les temps froids, et d'où l'on en sort jamais sans contusion, et sans être obligé, en arrivant, de se mettre au lit pour se délasser des deux nuits qu'on a forcément passées »⁹¹. Cet argument est à comprendre dans un contexte où la notion de confort – qui est un autre signe de distinction sociale – occupe désormais une place croissante dans les mobilités. Le terme même de « confort » n'a pas la même définition au XVIII^e siècle qu'aujourd'hui, puisqu'il est entendu comme le secours, l'aide, l'assistance⁹². Si Jouve utilise ici l'adjectif « agréable », c'est le terme de « commodité » qui s'approche le plus du sens moderne de « confort », puisqu'il signifie « facilité de vivre sans peine, sans fatigue »⁹³. Or, les occurrences du mot « commodités » se multiplient dans le langage commercial et technique du XVIII^e siècle, montrant la place importante qu'il prend alors dans les innovations et dans la société⁹⁴. Dans le cadre des transports en particulier, le confort, nous l'avons vu, devient un critère important dans la conception des véhicules et plus largement dans les innovations autour du voyage, surtout concernant les objets emportés lors d'un tel périple⁹⁵. Par conséquent, il s'impose également comme un critère possible pour choisir sa manière de se déplacer.

Les plus riches, qui pourraient voyager en poste, privilégient parfois aussi le confort en louant à la place une voiture, car, même si cela coûte plus cher, ils peuvent ainsi éviter la promiscuité avec les

⁹¹ *Ibid.*

⁹² FURETIÈRE Antoine, *Dictionnaire universel, contenant généralement tous les mots françois tant vieux que modernes (...)*, Tome Premier, La Haye, A. et R. Leers, 1690 ; *Dictionnaire de l'Académie française*, Cinquième édition, Tome 1, Paris, J. J. Smits, 1798, p. 288. Sur l'histoire du confort, voir : GOUBERT Jean-Pierre, « Le confort dans l'histoire. Un objet de culte », dans GOUBERT Jean-Pierre (dir.), *Du luxe au confort*, Paris, Belin, 1988, p. 21-29. Sur le confort dans la vie quotidienne, qui se traduit par exemple par le chauffage, l'éclairage et le mobilier, voir : ROCHE Daniel, *Histoire des choses banales. Naissance de la consommation, XVII^e-XIX^e siècle*, Paris, Fayard, 1997.

⁹³ A. FURETIÈRE, *Dictionnaire universel*, *op. cit.* ; J.-P. GOUBERT, « Le confort dans l'histoire », *op. cit.*, p. 21-22.

⁹⁴ BERNASCONI Gianenrico, *Objets portatifs au Siècle des lumières*, Paris, CTHS, 2015, p. 256-258.

⁹⁵ *Ibid.*, p. 258-259, p. 267.

autres passagers et s'arrêter quand ils le souhaitent. Le confort réside en effet aussi dans la liberté de voyager avec les personnes de son choix et à son rythme. Coquebert de Montbret par exemple, un savant, grands commis de l'État et grand voyageur, emprunte la diligence pour se rendre de Paris à Rouen en 1789, mais en Angleterre, il préfère louer une chaise de poste à deux chevaux pour plus de liberté et de tranquillité⁹⁶.

Ce souci du confort apparaît également en Angleterre. En 1789, une annonce pour le trajet entre Holborn, Newcastle et Édimbourg vante la commodité de la voiture :

George and Blue Boar Inn, Holborn. With a Guard and Lamps, Expeditious Travelling at reduced Prices, The Royal Charlotte, Newcastle and Edinburgh Post Coach, Through Grantham, Doncaster, and Boroughbridge; built on a safe, easy and Commodious Construction, at seven Miles per Hour, with four Horses, and drove by only six Coachmen.

Sets out from the above Inn, every Night at half past ten o'Clock; and will arrive at Mr. Brodie's, the Turk's Head, Newcastle, the second Day, and Mr. Robertson's, the Black Bull, Edinburgh, the Third Day, allowing a sufficient Time for Refreshment, and Eight Hours rest at Newcastle. (...) This is the only Coach in London where Places may be engaged through to Edinburgh, by which Method Passengers may be certain of not being detained on the Road, or transferred to other Carriages, which is disagreeable and expensive⁹⁷.

Le confort réside en l'occurrence non seulement dans le véhicule en lui-même, mais aussi dans le temps de repos qu'il est possible d'observer dans les relais et dans la garantie de ne pas devoir changer de voiture en chemin. Le transporteur revendique également le fait que le trajet soit peu coûteux – même s'il reste relativement cher et par conséquent réservé à des clients aisés – et célère à la fois. Il a donc bien saisi les attentes de sa clientèle fortunée qui souhaite voyager rapidement, mais pas au détriment de son confort.

Dudon Frères et Faure, entrepreneurs de diligence en poste dans le Sud de la France, vantent aussi le mérite de leurs services en 1819, en promettant que « La forme des voitures ne laisse rien à désirer pour la commodité des Voyageurs »⁹⁸. En 1820, lorsqu'ils ouvrent une autre ligne, ils

⁹⁶ LABOULAIS-LESAGE Isabelle, *Lectures et pratiques de l'espace : l'itinéraire de Coquebert de Montbret, savant et grand commis d'État, 1755-1831*, Paris, H. Champion, 1999, p. 189.

⁹⁷ Kew, RAIL 981/612, 1789, fac-similé : « Auberge George et Blue Boar à Holborn. Avec un garde et des lampes, voyage expéditif à prix réduit, la Royal Charlotte, la voiture postale de Newcastle et Édimbourg en passant par Grantham, Doncaster et Boroughbridge ; s'appuie sur une construction sûre, facile et commode, allant à sept *miles* par heure, avec quatre chevaux et conduite par seulement six cochers. Part de l'auberge ci-dessus tous les soirs à dix heures et demie, et arrivera chez M. Brodie, au Turk's Head, à Newcastle le deuxième jour, et chez M. Robertson, au Black Bull, à Édimbourg, le troisième jour, accordant suffisamment de temps pour se rafraîchir et huit heures de repos à Newcastle. (...) C'est la seule voiture dans Londres où des places peuvent être réservées jusqu'à Édimbourg, système qui garantit aux passagers de ne pas être retenus sur la route, ou transférés dans d'autres voitures, ce qui est désagréable et coûteux. » (m. t.).

⁹⁸ Musée de La Poste, 450/4.

assurent encore à « MM. les Négocians et Voyageurs, qu'ils seront traités avec toute la douceur possible, tant pour les marchandises que pour leurs places ». Si le confort est mis en avant par les entrepreneurs, c'est bien parce que les potentiels clients et clientes pourraient se laisser convaincre par cet argument pour emprunter leurs diligences plutôt qu'un autre moyen de transport ; ce souci, qui apparaît déjà au XVIII^e siècle, s'étend donc encore au début du siècle suivant. Dudon Frères et Faure rappellent en outre à plusieurs reprises « la modération des prix » qu'ils pratiquent et le fait que « l'entreprise se charge d'acheminer sans retard et avec économie, jusqu'à destination, tout ce qui lui sera confié ». Confort et économie peuvent donc aller de pair, pour la plus grande satisfaction des passagers.

Le confort est pourtant, à l'exception peut-être du projet de Jouve et malgré les arguments publicitaires de Dudon Frères et Faure, l'apanage des plus riches. Il est en effet, au cours de la période, indissociable de la notion de luxe, qui ne pourrait exister sans hiérarchie sociale ni disparités économiques⁹⁹. Dans certains cas particuliers, le luxe prime même, notamment lors des voyages diplomatiques, et occulte complètement la question de la vitesse, qui n'est pas du tout au cœur des préoccupations : il s'agit alors seulement de faire une entrée fastueuse et remarquée dans les villes¹⁰⁰. Le privilège de la vitesse n'est donc pas la seule marque de distinction sociale au sein de l'élite que forment les voyageurs et les voyageuses ; d'autres logiques de différenciation se trouvent aussi bien dans la manière de voyager que dans les objets transportés, comme nous l'avons vu avec l'exemple des montres de voyage. Le luxe et le confort, en tant que processus de distinction, sont d'autant plus importants pendant un voyage, situation où les statuts sociaux sont brouillés ; ils permettent alors de témoigner de la condition des passagers¹⁰¹. Au début du XIX^e siècle, le luxe s'approche de plus en plus de ce que l'on rattache aujourd'hui au confort ; il s'agit dorénavant de bien-être grâce au bien-avoir, de posséder des objets fonctionnels et agréables, et non des choses fastueuses, mais souvent inutiles¹⁰².

c) *La sécurité*

Un dernier aspect important, tant pour les voyageurs et les voyageuses que pour les marchandises et les dépêches, concerne la sécurité. Elle comprend aussi bien les attaques et les vols que les accidents et les incidents en chemin. En ce sens, elle dépend de la qualité et de la sûreté des routes

⁹⁹ PERROT Philippe, *Le luxe : une richesse entre faste et confort, XVIII^e-XIX^e siècle*, Paris, Éditions du Seuil, 1995, p. 17-18.

¹⁰⁰ HANOTIN Guillaume, « Trains et équipages sur la route vers Madrid : détails et matérialité des voyages diplomatiques (XVI^e-début XVIII^e siècle) », *Histoire, économie & société*, 37-1, 2018, p. 46-63, notamment p. 61.

¹⁰¹ G. BERNASCONI, *Objets portatifs*, *op. cit.*, p. 211-212.

¹⁰² P. PERROT, *Le luxe*, *op. cit.*, p. 97-109.

et des conditions du transport. Pour les marchands, qu'ils aient recours à la voie d'eau ou de terre, le risque réside surtout dans les accidents, les retards et la dégradation des produits transportés, qui peuvent entraîner des conséquences irréversibles sur leurs profits¹⁰³. Les avaries touchent davantage le transport maritime et fluvial – le sel par exemple est sensible à l'humidité, tout comme l'indigo¹⁰⁴ – que celui par voie terrestre ; Charles Carrière note ainsi moins de plaintes dans les correspondances des marchands marseillais à propos des dégradations des produits pour le transport routier que pour celui par eau¹⁰⁵.

La voie de terre, même si elle est souvent plus chère, peut donc s'imposer comme mode d'expédition le plus adapté à certaines marchandises – plus fragiles, supportant moins de longs délais d'acheminement ou à forte valeur ajoutée – en raison de la vitesse plus importante qu'elle permet. De nombreux accidents s'y produisent néanmoins, qui peuvent être imputés à la qualité des infrastructures ou aux intempéries, mais également aux acteurs des mobilités, comme les postillons ; la responsabilité de ces derniers peut d'ailleurs être engagée en cas de problème¹⁰⁶. De même, les rouliers ou commissaires de transport peuvent avoir à répondre de l'éventuelle dégradation des marchandises au cours du chemin, alors qu'elles étaient sous leur responsabilité¹⁰⁷.

En outre, le brigandage est un réel problème sur les routes dont, nous le verrons, l'État se saisit en instaurant, sur tout le territoire, des patrouilles de la maréchaussée puis de la gendarmerie¹⁰⁸, mais aussi en rendant obligatoire, au début du XIX^e siècle, l'éclairage des véhicules par des dispositions nationales, largement rappelées à l'échelle locale. Ainsi, dans le département du Rhône, un arrêt de 1820, qui reprend les grands principes d'une ordonnance royale de la même année, stipule que « Vu les rapports qui nous ont été adressés sur les accidens multipliés qui, depuis quelque temps, ont été occasionnés par des Diligences ou Voitures publiques » et « Considérant qu'il est du devoir de l'Administration de les forcer, dans l'intérêt des voyageurs, de la sûreté et de l'ordre public, à se conformer aux obligations qui leur sont imposés (...) ». Il impose que : « Les Voitures par terre, susceptibles de voyager pendant la nuit, seront en outre pourvues d'une lanterne fixée au devant de l'impériale, et établie de manière à donner toute la clarté nécessaire »¹⁰⁹. Des contraventions sanctionnent par conséquent les voitures roulant de nuit sans éclairage¹¹⁰. L'éclairage permet en effet de déjouer une partie des attaques, comme le présente de manière quelque peu rocambolesque

¹⁰³ MARTIN Marguerite, « Temps et circulation des marchandises. Entre contrôle et incertitude, de Bordeaux à Marseille, 1735-1737 », *Hypothèses*, 1-18, 2015, p. 133-148.

¹⁰⁴ *Ibid.*, p. 138-139.

¹⁰⁵ C. CARRIÈRE, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, *op. cit.*, p. 681.

¹⁰⁶ Cf. Chapitre 8.

¹⁰⁷ C. CARRIÈRE, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, *op. cit.*, p. 677.

¹⁰⁸ Cf. Chapitre 7.

¹⁰⁹ AN, F/7/9326, Rhône, « Préfecture du Rhône – Voitures publiques par terre et par eau », art. IV.

¹¹⁰ AN, F/7/9323, Ain, notamment 16 février 1826, 26 février 1826, 4 mars 1826.

une affiche publicitaire de 1822 pour un briquet de sûreté, sur laquelle on peut voir une diligence se faire attaquer, de nuit, à l'orée d'une forêt, en haut d'une pente et sur une route pavée (Annexe 42)¹¹¹. Trois brigands s'en prennent à la voiture, mais les passagers se défendent avec des armes à feu et l'un parvient à éclairer la scène grâce à son briquet. Mais l'instauration de lanternes permet aussi de limiter les accidents survenant de nuit en éclairant la route et donc les éventuels obstacles ou ornières.

La sécurité des passagers et des biens transportés passe aussi par une bonne conception des véhicules et le respect d'un certain nombre de règles. L'administration s'intéresse particulièrement à ces questions de sécurité, comme en témoigne l'arrêt du département du Rhône de 1820, qui impose également les dispositions suivantes :

Aucune Voiture publique ne peut circuler, après cette déclaration, sans avoir été préalablement examinée par un expert nommé par l'Administration, et reconnu 1.° être solidement construite ; 2.° avoir au moins un mètre soixante-deux centimètres de voie entre les jantes de la partie des roues passant sur le sol ; et d'un mètre cinquante-neuf centimètres, pour les roues de devant ; 3.° être munies d'un essieu en fer corroyé et fermé à chaque extrémité d'un écrou assujéti au moyen d'une clavette ; 4.° d'un sabot d'enrayage, dans le cas où il y aurait des descentes à parcourir ; enfin, de tout ce qui est nécessaire à la sûreté des voyageurs¹¹².

Ces mesures montrent donc à quel point l'État – ici représenté par la préfecture du Rhône, mais des ordonnances similaires sont prises dans d'autres départements – se saisit, particulièrement au début du XIX^e siècle de la question de la sécurité des passagers, en instaurant une normalisation des véhicules, qui ne peuvent circuler sans avoir été examinés par l'administration. Ces normes, en assurant la solidité du véhicule et sa bonne conception, doivent limiter les accidents. Pour s'assurer qu'elles soient respectées, des contrôles sont effectués sur les routes et le nombre de procès-verbaux tendent à montrer qu'elles sont parfois encore contournées. Les procès-verbaux des années 1820 rapportent par exemple des voitures en mauvais état ou dont une portière est condamnée ou inexistante, ce qui peut être préjudiciable aux voyageurs et aux voyageuses en cas d'accident¹¹³. D'autres mentionnent des voitures trop chargées tant en passagers qu'en bagages et paquets, ce qui non seulement nuit aux routes, mais en plus les met en danger, augmentant le risque qu'elle se renverse. Économie, confort et sécurité peuvent donc primer sur la vitesse pour se déplacer ou envoyer une lettre ou un paquet.

¹¹¹ Inconnu, *Attaque d'une diligence*, 1822. Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.124.

¹¹² AN, F/7/9326, Rhône, « Préfecture du Rhône – Voitures publiques par terre et par eau », art. III.

¹¹³ Par exemple : AN, F/7/9324, Eure, Haute Garonne et Gironde.

B) Le refus de la vitesse

a) *Le choix de la lenteur*

Si la vitesse n'est pas toujours préférée, ce n'est pas forcément parce que l'un des critères listés précédemment prédomine : le choix de la lenteur peut en être la seule raison. Certains riches voyageurs et voyageuses choisissent par exemple plutôt de marcher par plaisir, lorsqu'ils n'ont pas de contraintes temporelles, pratique qui est courante depuis la Restauration¹¹⁴. Rousseau en particulier défend cette manière de se déplacer et ses avantages. Il écrit ainsi, dans *Émile, ou de l'Éducation* :

je n'imagine aucun Lecteur encore assez prévenu par les usages, pour nous supposer tous deux endormis dans une bonne chaise de poste bien fermée, marchant sans rien voir, sans rien observer, rendant nul pour nous l'intervalle du départ à l'arrivée, & dans la vitesse de notre marche, perdant le tems pour le ménager¹¹⁵.

Il préfère profiter du paysage en se déplaçant à pied, lentement donc, plutôt que d'arriver rapidement à destination. Il critique vivement celles et ceux qui recherchent l'accélération à tout prix et préfère voyager « point en courriers, mais en voyageurs. Nous ne songeons pas seulement aux deux termes, mais à l'intervalle qui les sépare. Le voyage même est un plaisir pour nous »¹¹⁶ ; la vitesse ne se prête par conséquent ni au voyage ni aux réflexions philosophiques. Cette position adoptée par Rousseau n'est pas nouvelle ; la marche en général, dans la nature en particulier, se développe en effet comme une pratique noble à partir de la deuxième moitié du XVIII^e siècle, alors qu'elle indiquait auparavant un statut social inférieur¹¹⁷. La dimension sociale identifiée par Marcel Mauss des techniques du corps s'observe ici dans le cas de la marche : ces promeneurs marchent, mais pas de la même façon que tous les piétons qui parcourent les routes pour d'autres raisons, pas comme ceux chargés par l'administration postale de transporter les lettres, pas comme les soldats qui avancent en rythme, pas comme les vagabonds qui errent sur les chemins¹¹⁸. Le corps, par la manière de se déplacer, exprime donc bien une identité, collective et individuelle, l'appartenance à une classe sociale supérieure en l'occurrence. Le philosophe Karl Gottlob Schelle fait également l'apogée de la marche au début du XIX^e siècle, vantant même un art de la promenade qui, loin d'être seulement une activité physique indispensable à la santé corps, est aussi nécessaire pour le « bon

¹¹⁴ C. STUDENY, *L'invention de la vitesse, op. cit.*, p. 92.

¹¹⁵ ROUSSEAU Jean-Jacques, *Émile, ou de l'Éducation*, tome 4, La Haye, Jean Néaulme, 1762, p. 200.

¹¹⁶ *Ibid.*, p. 203. Sur les pratiques de voyage de Rousseau, voir : D. ROCHE, *Humeurs vagabondes, op. cit.*, p. 762-789.

¹¹⁷ Pour une histoire de la promenade au cours de la période étudiée, voir : TURCOT Laurent, *Le promeneur à Paris au XVIII^e siècle*, Paris, Le Promeneur-Gallimard, 2007.

¹¹⁸ M. MAUSS, « Les techniques du corps », *op. cit.*

fonctionnement de l'intellect »¹¹⁹. Mais pour « être touché par les charmes de la promenade et en ressentir le besoin intellectuel, il est nécessaire d'avoir un certain niveau de culture » ; les bienfaits ne sont donc, d'après lui, pas accessibles à toutes et à tous¹²⁰. Il défend donc cette vision élitiste de la promenade, qui se différencie de la marche comme moyen de déplacement quotidien. Il ne nie pas pour autant l'utilité du cheval ou de la voiture pour certains trajets, qui offrent l'avantage de pouvoir « traverser aussi vite que possible, et sans tous les désagréments qui s'y attachent, des contrées ou des régions dénuées de charmes et d'agréments »¹²¹.

Certains voyageurs et voyageuses témoignent également de ce goût pour la promenade, à l'image de Romain Colomb, qui, en 1828, apprécie de se déplacer à pied lors de son excursion en Italie et en Suisse, par exemple en allant au col du Gothard depuis Airolo, dans le Tessin, ce qui lui prend deux heures et demie. Il marche sur les chemins enneigés pendant qu'un guide conduit un cheval chargé de son bagage. Le choix du lieu pour pratiquer cette activité n'est pas surprenant : la montagne devient, au XVIII^e siècle, un paysage sublime, prisé des marcheurs et que Schelle vante aussi¹²². Il note quatre avantages aux voyages à pied : « 1^o Exercice salutaire ; 2^o Les objets se gravent mieux dans la mémoire ; 3^o Plus de liberté dans la pensée ; 4^o Économie d'argent »¹²³. L'économie est néanmoins limitée par le fait qu'il ne transporte pas lui-même ses affaires, mais ce critère, qui apparaît en dernier dans la liste, n'est sans doute pas celui qui l'intéresse le plus. Le fait de pouvoir admirer le paysage montagneux et ainsi s'en souvenir – tout en laissant son esprit divaguer – semble plus important puisqu'il décrit, dans son récit, les belles choses qu'il voit ; il s'inscrit alors pleinement dans la philosophie de Schelle. Si la promenade est prise en pleine nature, elle s'impose également en milieu urbain, malgré la multiplication des accidents avec les voitures hippomobiles. Le goût de la promenade en ville est d'une part facilité par les aménagements urbains et, d'autre part, ceux-ci en favorisent la pratique¹²⁴.

Certains audacieux, qui font délibérément le choix d'un moyen de transport rapide, malgré les mises en garde de Rousseau et de Schelle, le regrettent ensuite, à l'image de Balzac qui, lors d'un voyage entre Paris et Neuchâtel en 1833, emprunte la malle-poste, qu'il décrit comme la voiture la plus célèbre. Grâce à ce moyen de transport, il atteint sa destination en trois jours. Mais à l'arrivée, il se plaint de la rapidité du voyage et de la fatigue qu'elle a engendrée¹²⁵. Plus généralement, les

¹¹⁹ SCHELLE Karl Gottlob, *L'Art de se promener*, Paris, Éd. Rivages et Payot, 1996 [1802], p. 28-34.

¹²⁰ *Ibid.*, p. 34.

¹²¹ *Ibid.*, p. 74.

¹²² *Ibid.*, p. 84-88.

¹²³ COLOMB Romain M., *Journal d'un voyage en Italie et en Suisse, pendant l'année 1828*, Paris, Verdière, 1833, p. 426-427.

¹²⁴ C'est par exemple le cas des espaces de promenade aménagés sur les boulevards parisiens : L. TURCOT, *Le promeneur à Paris*, p. 135-200.

¹²⁵ Cité dans C. STUDENY, « Une histoire de la vitesse », *op. cit.*, p. 118.

conditions de transport à vive allure sont décriées, et notamment les cahots qui secouent les passagers et que les travaux sur les routes ne permettent que peu d'adoucir¹²⁶. La vitesse peut ainsi être dépréciée et remplacée par un éloge de la lenteur, tant dans le domaine des transports que dans celui du travail¹²⁷.

b) Une vitesse dangereuse

Dans le cadre des mobilités, des plaintes s'élèvent particulièrement à la fin du XVIII^e siècle et sous l'impulsion des idées révolutionnaires, contre la vitesse non seulement inconfortable, mais surtout meurtrière. En effet, d'une part, elle augmente fortement la mortalité des chevaux – même si l'amélioration et l'entretien des routes permet de la diminuer¹²⁸. D'autre part, elle cause de nombreux accidents, aussi bien en milieu urbain qu'à la campagne, à l'issue souvent funeste. Le refus de la célérité et les craintes qu'elle véhicule sont largement alimentés par la réalité des accidents qu'elle provoque. Les dossiers de la commission sur la répression des excès de vitesse des voitures de poste créée le 22 thermidor an VI [9 août 1798] – et l'existence même de cette commission spéciale, dont la motion d'ordre est la « Révision des Loix et Réglemens de Police, relatifs aux Voitures de Luxe, et examen de la question s'il ne conviendrait pas de substituer de nouvelles dispositions pénales à celles déjà prononcées, tant contre les propriétaires et conducteurs de voitures que contre les fonctionnaires publics qui en négligent l'application » – en témoignent¹²⁹. La création de commissions spéciales, éphémères, s'inscrit dans les pratiques législatives sous le Directoire, en réponse aux contraintes imposées par la Constitution de l'an III : en l'absence de comités permanents, elles permettent aux représentants choisis de traiter de problèmes législatifs précis¹³⁰. En l'occurrence, elle s'intéresse donc aux excès de vitesse, plus particulièrement associé aux voitures de luxe – nous allons revenir sur le lien fait pendant la Révolution entre les riches propriétaires des véhicules et les citoyens piétons, victimes de ces privilégiés –, mais aussi aux « fonctionnaires publics », sans doute ceux travaillant pour l'administration postale. Cette

¹²⁶ STUDENY Christophe, « L'éveil de la vitesse : la France au galop de la malle-poste », dans D. ROCHE, *Voitures, chevaux et attelages*, op. cit., p. 247-264, p. 258.

¹²⁷ Sur le ralentissement des rythmes de travail dès le XVIII^e siècle, voir : VIDAL Laurent, *Les hommes lents. Résister à la modernité, XV^e-XX^e siècle*, Paris, Flammarion, 2020, p. 153-163.

¹²⁸ Henri Gautier note en effet que « Dans les mauvais chemins, les voitures versent plus aisément ; elles se rompent donc plus souvent, les marchandises en sont endommagées, les chevaux s'estropient ; il y a beaucoup d'endroits où il s'estropie presque tous les jours plusieurs chevaux durant un Hyver (...) » (GAUTIER Henri, *Traité de la construction des chemins*, Paris, Duchesne, 1755, p. 188). À l'inverse, les routes bien entretenues sont moins dangereuses pour les chevaux. Voir aussi : J.-M. GÖGER, *La Politique routière en France*, op. cit., p. 606 ; P. MARCHAND, *Les maîtres de poste*, op. cit., p. 482.

¹²⁹ AN, AF/III/35.

¹³⁰ Sur la création et le fonctionnement des commissions spéciales, voir : FISZLEIBER Francis, « La pratique des finances publiques sous le Directoire (1795-1799) », *La Révolution française*, 17, 2020 [En ligne].

commission traite notamment une lettre du 26 thermidor an VI [13 août 1798], adressée au président du corps législatif du Conseil des Cinq-Cents (l'une des deux assemblées législatives du Directoire), dans laquelle l'agent municipal de la commune de Montereau (aujourd'hui Montereau-Fault-Yonne), située en Seine-et-Marne, informé de l'existence de cette commission spéciale, dénonce le nombre important d'accidents engendrés par une vitesse excessive. Il appuie ses propos en joignant un procès-verbal relatant plusieurs incidents de cette nature :

Citoyens, Ayant eu connaissance qu'à votre séance du 22 présent mois le corps législatif s'étoit occupé de prevenir les accidents, vraiment allarmants pour les citoyens, qui sans cesse se renouvelle par la vitesse avec laquelle les voitures sont conduites dans l'interieur des communes de la Republique ; je vous fais passer copie d'un procès verbal d'arrestation d'un postillon pris en flagrant délit comme ce procès verbal relate plusieurs accidents arrivés en très peu de tems dans notre commune, et que malgré la surveillance et la sévérité des ordres que j'ai donné au maître de postes et entrepreneurs de voitures publiques, je ne puis les astreindre a faire conduire leurs voitures et chaises de poste plus doucement ; je prie le corps législatif de vouloir bien étendre les mesures qu'il va prendre pour la commune de Paris, a toutes celles de la Republique¹³¹.

La commune est donc souvent le théâtre d'accidents de voitures, que l'agent municipal ne parvient pas à faire cesser ; il en appelle alors à cette commission, qui est davantage fondée pour s'occuper du cas de Paris, mais dont il souhaiterait attirer l'attention sur les problèmes existants en dehors de la capitale. Les conclusions de la commission ne sont malheureusement pas connues. Il dénonce particulièrement les agissements de ceux considérés par la commission comme des « fonctionnaires publics » : les maîtres de poste et les entrepreneurs de voitures publiques, qui travaillent aussi pour la poste aux lettres, ainsi que les postillons, comme le montre la pièce jointe à la lettre. Le « Procès Verbal d'arrestation du nommé Edme Mouta Postillon de la Poste du Citoyen Beltante domicilié Commune de Fossard Canton de Montereau-Fault-Yonne Département de Seine et Marne », daté du 8 thermidor an VI [26 juillet 1798] détaille en effet l'un des accidents survenu dans cette commune :

entre dix et onze heures du matin. Je agent municipal de la commune de Montereau instruit par le bruit public qu'une voiture attelée d'un cheval venant au grand trot dans les rues de cette commune avait renversé un enfant de trois ans et qu'une des roues de ladite voiture avait passée en travers sur le corps de cet enfant, une fois transporté sur les lieux pour prendre connaissance des faits, ayant trouvé un grand nombre de citoyens assemblés, lesquels indignés de la conduite que tiennent les conducteurs et postillons passant par cette commune murmuraient hautement, de ce que jusques à ce jour, toutes les mesures prises pour empecher

¹³¹ AN, AF/III/35, pièce 3.

les voitures publiques et notamment les chaises de poste d'aller à grande course de chevaux dans l'intérieur tandis qu'il est à la connaissance de tous les habitants qu'à l'extérieur elles vont toutes d'une marche plus lente ; demeuroient sans aucun effet et que par conséquent elles étoient insuffisantes pour empêcher les accidents qui trop fréquemment arrivoient dans cette commune tel que depuis environs deux mois espace duquel temps on comptoit cinq accidents y compris celui-ci-dessus précité¹³².

C'est donc parce que les voitures circulent trop vite dans Montereau, malgré les mesures prises à cet effet, que de nombreux accidents s'y produisent. La fréquence des accidents est difficile à estimer. D'après Catherine Denys, en ville, elle est à relativiser : une étude sur les causes de mortalité à Lille et à Douai au XVIII^e siècle montre que dans ces deux villes, de respectivement environ 67 000 et 18 000 habitants et habitantes en 1793, les décès liés aux accidents de circulation ne représentent respectivement que 6% et 12,5% des morts accidentelles¹³³. À Montereau néanmoins, commune beaucoup plus petite – un peu plus de 3 000 personnes y sont recensées en 1793 – les proportions ne sont peut-être pas les mêmes¹³⁴ : il est possible que la commune soit particulièrement touchée par ce type d'accidents mortels en raison de la configuration de la route ou de postillons locaux très imprudents.

Les situations les plus dangereuses semblent être les descentes, où beaucoup d'accidents se produisent, comme le mettent en évidence certaines sources iconographiques. Une lithographie du premier tiers du XIX^e siècle représente ainsi une diligence attelée à cinq chevaux et conduite en descente par un postillon (Annexe 41)¹³⁵. La voiture, chargée de passagers et de paquets, est sur le point de verser dans un précipice. Le postillon n'a peut-être pas utilisé son sabot d'enrayage qui lui permet normalement de ralentir dans les descentes et de ne pas atteindre une vitesse dangereuse. Antoine Furetière décrit, en 1690, le fonctionnement de cette pièce, qui existe au moins depuis l'Antiquité¹³⁶ : il s'agit de « passer une pièce de bois entre deux roues d'un carrosse, ou d'une charrette, ou les enlier avec une corde, pour empêcher qu'elles ne roulent, & retarder leur mouvement à la descente d'une montagne »¹³⁷. Le sabot d'enrayage, court patin de fer placé sous une roue permet en effet de la faire glisser plutôt que de tourner, ce qui ralentit le mouvement de la

¹³² *Ibid.*, pièce 4.

¹³³ DENYS Catherine, « La mort accidentelle à Lille et Douai au XVIII^e siècle : mesure du risque et apparition d'une politique de prévention », *Histoire urbaine*, 2, 2000, p. 95-112, p. 104.

¹³⁴ Les données sur le nombre d'habitants et d'habitantes viennent du site <http://cassini.ehess.fr> (consulté le 10 mai 2022), instrument très précieux présentant des données historiques sur les communes françaises.

¹³⁵ ADAM Victor-Jean, *Le postillon en défaut*, 1814-1830. Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.488.

¹³⁶ En effet, le *sufflamen*, le sabot d'enrayage, est mentionné par Juvénal, un poète de la fin du I^{er} siècle et du début du II^e, dans ses *Satires* : GAFFIOT Félix, *Dictionnaire latin-français*, Paris, Hachette, 1934, p. 1508. Sur les occurrences à l'époque moderne, voir : HERGOT Lucien, « Mécanique et Tavelle, deux éléments du vocabulaire hippomobile », *Linx*, hors-série n°3, 1991, p. 61-69, p. 64-66.

¹³⁷ A. FURETIÈRE, *Dictionnaire universel*, *op. cit.*

voiture. Lorsqu'il n'est pas utilisé, le sabot est suspendu sous la voiture par une chaîne¹³⁸. Les postillons ou, lorsqu'il y en a, les conducteurs, qui représentent les messageries et accompagnent les passagers du début à la fin de leur voyage, mais ne conduisent pas l'attelage – rôle qui revient au postillon – ont l'obligation d'enrayer, comme l'entérine l'ordonnance royale de 1820 : « Les Voitures seront enrayerées toutes les fois qu'elles parcourront une descente rapide. Le sabot d'enrayage sera placé par le Conducteur. Les Postillons ne pourront, sous aucun prétexte, descendre de leurs chevaux. »¹³⁹. Cet article met également en évidence la raison pour laquelle les conducteurs, tout comme les postillons lorsqu'ils ne sont pas accompagnés d'un conducteur, refusent d'enrayer : ceux-ci doivent, pour actionner le sabot, descendre de la voiture, pour aller le placer sous la roue. Sans doute trouvent-ils cela trop pénible ; mais peut-être craignent-ils aussi, dans un contexte de pression temporelle pour respecter les horaires imposés, d'accumuler trop de retard avec une telle manipulation. Malgré l'obligation qu'ils ont d'enrayer et le danger que cela représente de ne pas le faire, plusieurs sources témoignent d'un tel refus. En 1824 par exemple, un brigadier et un gendarme de Tarare racontent que :

fesant patrouille sur la grande route de Tarare à Lyon ; étoit arrivé au lieu dit la descente de La Croix-du-Rouchée, nous avons fait rencontre de la Diligence dite la Berline de commerce portant de chaque coté le nom de Cailliard & C^{ie}, laquelle descendoit rapidement la susdite descende sans sabot d'enrayage quoiqu'elle soit connue pour être rapide et dangereuse¹⁴⁰.

Constatant cette infraction, qui peut attenter à la sécurité des passagers car elle augmente fortement le risque d'accident, un procès-verbal a été immédiatement dressé. Pour essayer d'amener les conducteurs à freiner, des innovations sont mises au point pour qu'ils puissent actionner le sabot sans descendre de leur voiture¹⁴¹. Une volonté de limiter l'allure des voitures pour des raisons de sécurité apparaît ainsi à la fin du XVIII^e siècle et se renforce au début du siècle suivant. Mais elle se heurte à une difficulté majeure : comment mesurer ces excès de vitesse ? Il n'existe en effet pas, au cours de la période étudiée, d'outil de mesure permettant d'évaluer la vitesse, hormis une montre lorsque que l'on connaît la distance parcourue. La célérité ne peut qu'être estimée par les autorités et les témoins en se basant sur l'allure des chevaux¹⁴².

¹³⁸ LIBOUREL Jean-Louis, *Voitures hippomobiles : vocabulaire typologique et technique*, Paris, Éditions du Patrimoine, 2016, p. 212. Cf. Chapitre 3.

¹³⁹ AN, F/7/9326, Rhône, « Ordonnance du roi », art. X.

¹⁴⁰ AN, F/7/9326, Rhône, Procès-verbal du 22 octobre 1824.

¹⁴¹ Par exemple le mécanisme d'enrayage inventé par M. Leclerc : « Rapport fait par M. Francoeur, au nom du Comité des arts mécaniques, sur un appareil nommé *Disparaît*, destiné à abriter, au besoin, les personnes qui voyagent dans des voitures découvertes », *Bulletin de la Société d'encouragement pour l'industrie nationale*, 21^e année, Paris, Imprimerie de Madame Huzard, 1822, p. 265-267. Sur les innovations apportées aux véhicules au cours de la période étudiée, cf. Chapitre 2.

¹⁴² C. STUDENY, *L'invention de la vitesse*, *op. cit.*, p. 126.

Malgré le nombre important de contraventions établies dans les années suivant la publication de l'ordonnance royale de 1820, qui impose et rappelle des mesures de sécurité dans le but de réduire le nombre d'accidents survenant sur la route, une lettre de 1824, adressée aux sous-préfets, maires, adjoints, commissaires de police, gardes champêtres, gendarmes et agents de la force publique de la Sarthe semble indiquer que ses articles ne sont pas suffisamment respectés :

L'ordonnance du Roi du 4 février 1820, concernant les diligences, messageries ou autres voitures publiques, allant à destination fixe, a eu pour but principal de pourvoir à la sûreté des voyageurs ; de nombreux accidents prouvent, chaque jour, que les mesures de précaution, prescrites aux propriétaires ou entrepreneurs desdites voitures, sont négligées, et que l'autorité n'exerce point envers eux une surveillance suffisante¹⁴³.

Le préfet leur rappelle donc les différents préceptes qu'ils doivent faire appliquer pour la sécurité de tous et toutes, passagers et autres usagers et usagères de la route. S'il y a une prise de conscience à la fin du XVIII^e siècle des dangers inhérents aux voitures et particulièrement à la vitesse à laquelle elles roulent, la législation peine donc à réduire le nombre d'accidents. La célérité ne fait donc pas toujours gagner du temps : elle peut aussi créer des ralentissements et des retards.

c) *À Paris : critique des privilèges et partage de l'espace public*

La commission spéciale du 22 thermidor an VI [9 août 1798] évoquée précédemment le sous-entend : la vitesse engendre également de nombreux accidents dans Paris, qui n'impliquent pas que le seul véhicule et ses éventuels passagers, mais aussi des piétons. En 1771, Louis-Sébastien Mercier, dans son roman d'anticipation *L'an deux mille quatre cent quarante. Rêve s'il en fût jamais*, établit clairement un lien entre les voitures et les privilégiés et décrit le risque important d'accidents en ville :

La foule risque à chaque instant d'être écrasée par cette innombrable profusion de voitures, où sont portés tout à leur aise des gens qui valent infiniment moins que ceux qu'ils éclaboussent et qu'ils menacent d'écraser. Je frissonne dès que j'entends les pas précipités d'une paire de chevaux qui avancent à toutes jambes dans une ville peuplée de femme grosses, de vieillards & d'enfants¹⁴⁴.

Mercier fait en effet partie des ennemis de la vitesse – et des défenseurs de la promenade –, comme il le montre encore dans un chapitre intitulé « Gare ! Gare » dans son *Tableau de Paris*, dans lequel il enjoint de faire attention aux voitures, en racontant notamment qu'il s'est lui-même fait renverser

¹⁴³ AN, F/7/9326, Sarthe : Recueil des actes administratifs de la préfecture de Sarthe, 31 juillet 1824, p. 113.

¹⁴⁴ MERCIER Louis-Sébastien, *L'An deux mille quatre cent quarante. Rêve s'il en fût jamais*, Londres, 1771, p. 6.

plusieurs fois¹⁴⁵. Il lie clairement les « roues menaçantes » aux riches et dénonce « le défaut de trottoirs »¹⁴⁶.

Pour la sécurité des piétons, souvent issus de classes sociales inférieures, plusieurs auteurs appellent en effet à la construction de trottoirs à Paris. Delisle de Sales écrit aussi, en 1771 : « Y auroit-il de l'inconvénient à établir dans les grandes rues de Paris des espèces de trottoirs, comme à Londres, où les gens de pied pourroient faire leurs courses sans craindre les machines meurtrieres qui les mutilent ou les écrasent ? »¹⁴⁷. L'usage de la rue et son partage entre piétons et voitures est ainsi l'occasion d'une lutte pour l'espace, menant à certains aménagements, dont les trottoirs, qui apparaissent à la fin du XVIII^e siècle¹⁴⁸.

Un espace en particulier fait figure d'exception et est déjà plus strictement réglementé à cette période : les boulevards parisiens, qui ont un statut à part. En raison de la pluralité de leurs fonctions – ce sont des lieux de passage fonctionnels, mais aussi de promenade –, des ordonnances y fixent des règles spécifiques. Ainsi, les approvisionnements de denrées et de marchandises ne peuvent se faire que le matin, l'après-midi étant entièrement dévolu aux piétons¹⁴⁹. Des ordonnances de 1777 et 1785 imposent également que les circulations se fassent au pas ou au trot ; la limitation de la vitesse est donc vue comme un moyen de renforcer la sécurité des piétons¹⁵⁰. Déjà avant l'aménagement des trottoirs dans toute la ville, des arbres y séparaient l'espace dédié aux carrosses de celui réservé aux promeneurs, protégeant ceux-ci¹⁵¹. Ces mesures, même si elles n'empêchent pas les accidents et qu'elles ne concernent que les boulevards et non l'ensemble des rues de Paris, amènent à nuancer un peu les plaintes des auteurs hostiles aux voitures.

Malgré ces premiers aménagements, les critiques se renforcent avec la Révolution. Un pamphlet anonyme de 1789 critique ainsi la dangerosité des voitures dans la plus grande ville du royaume, densément peuplée (plus de 640 000 habitants et habitantes en 1793) et où circulent beaucoup de véhicules hippomobiles : « Qui n'a pas été plus d'une fois le témoin de ces luttes cruelles où

¹⁴⁵ MERCIER Louis-Sébastien, *Tableau de Paris. Nouvelle édition. Tome I*, Amsterdam, 1782, p. 117-120. Daniel Roche note que plus du tiers des scènes décrites dans la totalité de cette œuvre concernent la circulation, la vitesse et les accidents qui en résultent : ROCHE Daniel, *La culture équestre de l'Occident, XVI^e-XIX^e siècle. L'ombre du cheval*, Tome 1 : *Le cheval moteur. Essai sur l'utilité équestre*, Paris, Fayard, 2008, p. 69-70.

¹⁴⁶ L.-S. MERCIER, *Tableau de Paris*, *op. cit.*, p. 118-119.

¹⁴⁷ SALES Delisle de, *Lettre de Brutus, sur les chars anciens et modernes*, Londres, 1771, p. 168-169.

¹⁴⁸ C. STUDENY, *L'invention de la vitesse*, *op. cit.*, p. 65, p. 127. LOIR Christophe, « Le trottoir et l'invention de la rue moderne », *Bruxelles-Patrimoines*, 32, 2019, p. 10-27. Sur les aménagements urbains, particulièrement dans Paris, qui se transforme par le développement des carrosses, voir le travail en cours de Jennifer Strtak (Yale University). Et pour une réflexion plus large, voir : ZENOBI Luca, « Mobility and Urban Space in Early Modern Europe: An Introduction », *Journal of Early Modern History*, 25, 2021, p. 1-10.

¹⁴⁹ L. TURCOT, *Le promeneur à Paris*, *op. cit.*, p. 179, p. 183-184.

¹⁵⁰ *Ibid.*, p. 184-186.

¹⁵¹ *Ibid.*, p. 149-153.

l'homme se débat sous les pieds des chevaux, se roidît un instant, retombe, palpite & meurt sous une roue sanglante ? »¹⁵². En note, l'auteur ajoute qu'« Il résulte des informations que nous avons prises avec exactitude, que, dans cette Capitale, plus de cent personnes, par an, sont tuées, estropiées ou blessées par les voitures de toute espèce qui y sont conduites avec autant de rapidité que de négligence »¹⁵³. Après avoir décrit en détail un accident entre une voiture et un piéton, il précise qu'il n'y a pas qu'un « jeune insensé [le conducteur] que le Citoyen paisible doit redouter », mais plus largement :

C'est l'Homme de Cour, le Financier, le Militaire ; c'est ce Magistrat dont la démarche doit être grave & tranquille ; c'est cette femme délicate, dont le cœur est si tendre & l'âme si sensible ; c'est ce Prêtre, ce Pontife, Ministres d'un Dieu pauvre, & qui aima tous les hommes ; ce sont tous les Riches enfin qui, comme des forcénés, courent, se heurtent, se précipitent, tourmentés par l'ennui, occupés du seul mais pénible emploi de se débarrasser du lourd fardeau de leur oisiveté¹⁵⁴.

Ce sont donc la célérité et la négligence des conducteurs qui sont ici critiquées, mais aussi, au moment où la France entre en révolution, les nantis qui sont les seuls à avoir les moyens de se déplacer ainsi. Si le privilège de la vitesse en particulier est décrié, ce sont plus généralement tous ceux que détiennent les aristocrates et les religieux qui sont désapprouvés. Un autre pamphlet anonyme de 1790, intitulé *Pétition d'un citoyen, ou Motion contre les carrosses et les cabriolets*, sans doute du même auteur, va dans le même sens en constatant que « sans doute nous devons beaucoup à nos sages Législateurs d'avoir rétabli l'égalité de nos droits », mais il faut « achever notre ouvrage, et souvenons-nous que ce n'est pas tout d'être libre, il faut être humain. Nous ne voulons pas être humiliés, et nous consentons d'être écrasés »¹⁵⁵. L'auteur exhorte ensuite :

Peuple léger et frivole, vous vous offensez des armoiries qui décorent les panneaux d'une voiture et ne blessoient que la vanité, et vous pardonnez aux routes qui vous brisent, vous mutilent, qui sans cesse vous alarment ! Faites-vous représenter les registres de l'ancienne police, vous saurez que sur deux jours il y avoit cinq personnes estropiées par les voitures ; il en périssoit plus de trois cents par an, victimes infortunées de la brutalité, de l'étourderie de ceux qui rioient de l'embarras des piétons¹⁵⁶.

Plus que la vitesse, ce sont ici les voitures en général – et plus précisément les cabriolets dont l'« importunité est plus à charge que celle des carrosses » – qui circulent dans la capitale qui sont la cible des critiques, d'autant qu'elles sont vues comme l'apanage des privilégiés, comme le

¹⁵² Anonyme, *Les assassins, ou Dénonciation au peuple de l'abus tyrannique des voitures*, Paris, 1789, p. 3-4.

¹⁵³ *Ibid.*, p. 6.

¹⁵⁴ *Ibid.*, p. 5.

¹⁵⁵ Anonyme, *Pétition d'un citoyen, ou Motion contre les carrosses et les cabriolets*, Paris, 1790, p. 3 et p. 5.

¹⁵⁶ *Ibid.*, p. 5.

soulignait déjà Mercier¹⁵⁷. Les chevaux sont plus largement associés aux élites ; ce sont des marqueurs de leur pouvoir¹⁵⁸. L'auteur s'insurge donc du fait que de riches privilégiés causent la mort d'hommes et de femmes du peuple parce qu'ils ont accès à la célérité et qu'ils veulent aller trop vite. Voyager rapidement est donc une marque de prestige social, alors que le désir de vitesse est perçu par certains et certaines comme un caprice des classes dominantes. La pétition est conclue par une proposition de décret imposant que dans toutes les villes de plus de 6 000 âmes soient interdits à la circulation les carrosses et les cabriolets et qu'ils soient remplacés par des chaises à porteurs, portées par des hommes et non des chevaux. Une exception est cependant ajoutée à l'article III :

Sera cependant loisible aux citoyens d'aller en voitures, carrosses ou cabriolets de toute espèce, pour aller en campagne, à la charge de n'aller dans les rues qu'au pas, et de prendre leur file chacun à sa gauche, derrière les charrettes ou voitures de transports, sans jamais confondre les files, ni chercher à passer les charrettes. Un homme à pied sera toujours à la tête des chevaux, et en répondra¹⁵⁹.

Il est ainsi question d'accorder le droit de circuler dans Paris aux voitures qui sortent de la ville, à condition qu'elles avancent au pas – c'est donc aussi la vitesse qui est ici remise en cause – et que leurs conducteurs respectent un certain nombre de dispositions ; ce texte propose l'ébauche de règles de circulation. On note l'émergence du besoin d'une réglementation concernant de nouveaux usages de la route, qui se met lentement en place ; la « codification des circulations » devient un enjeu dès le XVIII^e siècle¹⁶⁰. Des dispositions sont peu à peu prises pour discipliner les pratiques. Au XVIII^e siècle, elles concernent essentiellement le nombre de bêtes composant l'attelage, les jantes et l'immatriculation des voitures – qui sert entre autres à identifier les chauffards dès 1734¹⁶¹ – et s'intéressent moins aux circulations urbaines¹⁶². La législation se renforce au cours du XIX^e siècle, mais ne se développera pleinement qu'à la fin de celui-ci, avec l'apparition des automobiles¹⁶³. Pourtant, la dangerosité et l'augmentation du nombre de véhicules circulant dans Paris pendant la

¹⁵⁷ *Ibid.*, p. 6.

¹⁵⁸ LIZET Bernadette, *La bête noire. À la recherche du cheval parfait*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 1989, p. 23.

¹⁵⁹ Anonyme, *Pétition d'un citoyen*, *op. cit.*, p. 12-13.

¹⁶⁰ CONCHON Anne, « Policer les circulations en France au XVIII^e siècle », dans CONCHON Anne, MONTEL Laurence, REGNARD Céline (dir.), *Policer les mobilités. Europe-États-Unis, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2018, p. 15-30, p. 16.

¹⁶¹ D. ROCHE, *Le cheval moteur*, *op. cit.*, p. 97.

¹⁶² A. CONCHON, « Policer les circulations », *op. cit.*, p. 16. Voir aussi : Chapitre 3.

¹⁶³ À ce sujet, voir notamment : COURTY Guillaume, « Le sens unique, la codification des règles de conduite sur route, 1894-1922 », *Politix*, 10, 1990, p. 7-20 ; FLONNEAU Mathieu, « Paris au cœur de la révolution des usages de l'automobile, 1884-1908 », *Histoire, économie et société*, 2, 2007, p. 61-74 ; DELUERMOZ Quentin, « Rouler à la baguette ? Les agents du service des voitures et la difficile codification des circulations à Paris (1892-1914) », *Crime, Histoire & Sociétés*, 14-1, 2010, p. 5-27.

première moitié du siècle déjà est corroborée par l'ordonnance concernant la circulation et la conduite des voitures traînées, à bras ou par des animaux, dans Paris, du 25 septembre 1828 :

Considérant que, par suite de l'accroissement de la population et des innovations que l'industrie a introduites dans les moyens de transports, le nombre des voitures de toute espèce s'est multiplié à Paris, depuis quelques années, au point de rendre la circulation très-dangereuse dans divers quartiers, et qu'il en résulte à tous moments des embarras ou des accidents que l'autorité municipale doit, aux termes des lois, prévenir par toutes les mesures de précaution qu'elle juge nécessaire de prescrire dans l'intérêt de la généralité des habitants ; (...) ¹⁶⁴.

En conséquence, cette ordonnance, plus tardive et plus objective que la *Pétition d'un citoyen*, interdit « aux rouliers et charretiers de faire trotter ou galoper leurs chevaux et de monter dessus », tandis que « les rouliers, charretiers et conducteurs de voitures ou de bêtes de charge sont obligés de se tenir constamment à portée de leurs chevaux, bêtes de trait ou de charge, et de leurs voitures, et en état de les guider et conduire » ¹⁶⁵. De plus, il faut avancer au pas « en passant aux barrières, ainsi qu'à la descente des ponts, et généralement dans tous les endroits où la pente du sol est trop rapide pour y faire trotter les chevaux sans danger » ¹⁶⁶. Enfin, des trottoirs ayant été construits, « il est aussi défendu [d'y] faire passer les routes d'aucunes voitures » ¹⁶⁷. Une législation essaye par conséquent de réglementer le partage de l'espace et la vitesse des véhicules dans Paris pour faire face à l'augmentation des circulations, alors que la ville ne cesse de grandir, sans toutefois pouvoir être plus précise que les allures des chevaux, et ce afin de limiter les accidents. En dehors de la capitale, où, on l'a vu, des problèmes similaires existent, des mesures sont aussi prises, à l'instar d'une ordonnance de 1827, qui interdit aux postillons « de conduire les voitures au galop sur les routes, et autrement qu'au petit trot dans les villes ou communes rurales, et au pas dans les rues étroites » ¹⁶⁸. La vitesse est donc bien associée à un risque, à un danger, notamment dans les lieux de croisement avec d'autres usagers et usagères de l'espace.

De nombreux accidents se produisent tout au long du XVIII^e siècle, mais en corrélation avec la densification de la circulation, leur nombre augmente – particulièrement en ville, où ils mettent en danger les piétons – expliquant les plaintes contre la vitesse, qui est de plus en plus associée aux privilèges que la Révolution tente de supprimer. C'est pourquoi l'État se saisit progressivement du

¹⁶⁴ « N°1270 – Ordonnance concernant la circulation et la conduite des voitures traînées, à bras ou par des animaux, dans Paris, le 25 septembre 1828 », *Collection officielle des ordonnances de police depuis 1800 jusqu'à 1844*, tome II, Paris, Librairie administrative de Paul Dupont, 1844, p. 445-447.

¹⁶⁵ *Ibid.*, articles 5 et 6, p. 446.

¹⁶⁶ *Ibid.*, article 7.

¹⁶⁷ *Ibid.*, article 14.

¹⁶⁸ Musée de La Poste, 450/4 : Ordonnance du Roi, septembre 1827.

problème en instaurant de nouveaux règlements pour limiter la vitesse et partager l'espace, tant dans le cadre des circulations urbaines qu'interurbaines.

Si le XVIII^e siècle et le début du XIX^e siècle sont caractérisés par une « imbrication des allures », par une pluralité des temporalités – qui résulte certes d'une prérogative sociale, mais aussi de limites géographiques et institutionnelles, et d'un véritable choix de la lenteur –, l'accélération des transports n'en est pas moins réelle¹⁶⁹. Elle permet des circulations plus nombreuses et plus rapides, facilitant les communications, accélérant les échanges et favorisant l'essor de la consommation. Les habitudes changent en même temps que le rythme animal est gommé, avec la possibilité de relayer, de rouler la nuit, de galoper plus longtemps grâce à de meilleures routes et des chevaux plus robustes, et de coordonner temporellement toutes les personnes impliquées dans les transports, public et acteurs, afin de ne pas perdre de temps lors des nombreux arrêts¹⁷⁰. La nouveauté se trouve tant dans la possibilité de se déplacer et de correspondre plus rapidement pour les plus riches, que dans le fait que la vitesse soit désormais intégrée dans l'horizon des possibles – pour le plus grand malheur de certains – et qu'une idée s'insinue doucement : il est possible d'aller encore plus vite, ce que les transports permettront à l'avenir.

Mais la vitesse ne fait pas l'unanimité en ce long XVIII^e siècle : voulue par l'État, recherchée par certains usagers et certaines usagères, plébiscitée par les marchands, elle est également l'objet de vives critiques. Le sociologue et philosophe allemand Hartmut Rosa note que lors de son développement, toute nouvelle « technologie de l'accélération » engendre un conflit, qui oppose ses partisans, conquis par les possibilités qu'elle offre, à ses adversaires, qui redoutent ses conséquences physiques et psychologiques et craignent pour l'avenir de l'humanité. En l'occurrence, en ce long XVIII^e siècle, ce n'est pas une technologie nouvelle qui rend possible ce gain de vitesse, mais un ensemble de développements, tant techniques qu'organisationnels. Les raisons du déplacement semblent déterminer le camp dans lequel chacun et chacune s'inscrit : les négociants et les administrateurs ne se plaignent pas de la vitesse, au contraire – la seule critique qui l'accompagne éventuellement étant liée au prix –, alors les voyageurs et voyageuses n'ayant d'autres buts que de découvrir les pays qu'ils traversent, sont plus réticents à l'adopter, voire sont critiques à son égard, tout comme les piétons, souvent plus pauvres et victimes des accidents. Ces

¹⁶⁹ D. ROCHE, *Humeurs vagabondes*, *op. cit.*, p. 233.

¹⁷⁰ F. CARON, *Histoire des chemins de fer*, *op. cit.*, p. 68 ; STUDENY Christophe, « Introduction », dans M. FLONNEAU, V. GUIGUENO, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, *op. cit.*, p. 91-95, p. 92.

oppositions expliquent en partie que le « processus d'accélération technologique » se fasse par à-coups, ralenti par des mouvements de résistance, ce qui traduit par une coexistence des rythmes de circulation. Chaque poussée d'accélération est presque systématiquement suivie d'un appel à la décélération, à un retour au « monde lent »¹⁷¹. Cette hypothèse se vérifie donc pour la période étudiée.

Les conflits autour de l'accélération se soldent cependant presque toujours par une consécration de la vitesse, qui réussit à s'imposer¹⁷². La grande victoire de la célérité dans un long XVIII^e siècle réside dans le fait qu'elle soit massivement recherchée tant par le public que par l'État, et par conséquent par l'administration postale. L'apogée de ce mouvement naît dans le développement de la vapeur et du chemin de fer, qui connaît lui aussi ses adeptes et ses détracteurs, dont les critiques reprennent et amplifient les arguments du siècle précédent, proportionnellement au gain de vitesse permis par cette nouvelle technologie. La peur des conséquences de la vitesse sur l'être humain est poussée à son paroxysme et des effets sur la santé sont même craints et dénoncés, tout comme le risque d'accidents mortels¹⁷³. Malgré la fréquence des accidents, dont témoignent les sources, les voyageurs et les voyageuses du XVIII^e siècle et du début du XIX^e siècle ne semblent pas tant les redouter – tout au plus trouve-t-on mention de l'incertitude du moment de l'arrivée à destination en fonction des aléas du déplacement – comme cela sera le cas pour celles et ceux prenant le train¹⁷⁴. Cette différence s'explique peut-être, en plus de la vitesse plus élevée ainsi atteinte, par la nouveauté du train et sa mécanisation par rapport à la traction hippomobile, à laquelle tous et toutes étaient habitués. Les accidents de train sont également beaucoup plus spectaculaires et marquent davantage les imaginaires¹⁷⁵.

¹⁷¹ ROSA Hartmut, *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010 [2005], p. 60.

¹⁷² *Ibid.*, p. 61.

¹⁷³ Sur les craintes et les pathologies inhérentes au développement du chemin de fer, voir : SCHIVELBUSCH Wolfgang, *Histoire des voyages en train*, Paris, Le Promeneur, 1990 [1977], notamment p. 119-131 et p. 133-160.

¹⁷⁴ *Ibid.*, p. 133-136.

¹⁷⁵ *Ibid.*, p. 137-160.

L'administration postale, tant pour répondre à un désir de célérité que pour faire face à l'accroissement des envois et des déplacements, ce qui constitue un défi majeur, met ainsi en place, au cours d'un long XVIII^e siècle, un système organisationnel à l'échelle nationale. Celui-ci s'articule essentiellement autour de l'instauration d'horaires, mais se traduit aussi dans la réorganisation des itinéraires de desserte, la multiplication du nombre de relais et de bureaux de poste ou encore le recrutement d'agents supplémentaires. La coordination temporelle par le biais d'horaires s'impose alors, aussi bien en France qu'en Angleterre, comme un outil de l'organisation, mais aussi de l'accélération. L'utilisation de ceux-ci, qui sont de plus en plus précis et de plus en plus normés au fur et à mesure de leur diffusion, est rendue possible par la multiplication des garde-temps mécaniques dans les lieux publics et dans l'espace privé, qui créent un environnement temporel permettant de facilement accéder à ce temps commun. Le nombre croissant d'horaires mis en rapport avec la large diffusion des outils de mesure du temps prouve par ailleurs une pénétration des pratiques temporelles dans le quotidien des acteurs des mobilités et de celles et ceux qui ont les moyens d'utiliser les services postaux. Pour voyager vite, pour envoyer rapidement des lettres ou des petits paquets, il faut savoir lire l'heure et l'utiliser pour respecter une échéance temporelle prédéfinie. Des compétences temporelles s'inscrivent donc désormais dans le capital de mobilité.

Si l'amélioration du réseau et les développements techniques au niveau des routes, des véhicules et de leur force de traction ont permis de créer les conditions favorables à une accélération des mobilités, le système organisationnel imaginé par l'administration postale rend concret ce gain de vitesse. Les politiques publiques mises en œuvre par l'État au niveau des infrastructures, mais aussi à travers l'administration qui est au cœur des services de transport en ce long XVIII^e siècle, se fondent notamment sur la maîtrise du temps pour tenter de répondre à un désir de vitesse, et aboutissent ainsi à une accélération globale des mobilités. Aussi concrète soit-elle, elle n'est toutefois ni linéaire ni homogène. Elle ne concerne en effet que certains acheminements, elle est limitée géographiquement aux axes les plus développés, c'est-à-dire ceux jugés comme les plus importants par l'État, ceux qui ont une fonction politique, militaire ou économique majeure. La hiérarchisation du réseau routier se traduit donc, en pratique, par un monde à plusieurs vitesses. Cette coexistence d'allures sur les routes est renforcée par une prérogative sociale : seule une élite peut accéder aux services les plus rapides. À l'inverse, certains et certaines font le choix délibéré de la lenteur et critiquent vivement la vitesse.

Par ailleurs, puisque les conditions de cette accélération sont le développement des infrastructures et la coordination temporelle, il faut, d'une part, que les routes soient correctement entretenues

pour ne pas interrompre les circulations et, d'autre part, que les horaires soient strictement respectés, aussi bien par les agents postaux que par le public. Une nouvelle norme s'instaure alors et caractérise désormais les mobilités : un « impératif de ponctualité », indispensable au bon fonctionnement du système organisationnel et donc des transports, régit désormais les mobilités¹.

¹ DOHRN-VAN ROSSUM Gerhard, *L'histoire de l'heure. L'horlogerie et l'organisation moderne du temps*, Paris, Éditions de la Maison de l'homme, 1997, p. 360.

PARTIE 3 : ARRIVER À TEMPS, UNE NOUVELLE EXPÉRIENCE DU RETARD

Pour répondre à un désir de vitesse des déplacements en général, et plus particulièrement des acheminements de lettres, au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, l'administration postale met en place un système organisationnel s'articulant essentiellement autour de la coordination temporelle. Si les horaires s'imposent comme un outil efficace pour aller plus vite, le moindre écart par rapport aux données qu'ils prescrivent affecte leur efficacité : le respect de ces échéances temporelles, la ponctualité donc, est absolument nécessaire pour aboutir à cette accélération des mobilités là où elle est permise par le réseau d'infrastructures et de services postaux. Ainsi, si certains historiens, à l'instar de Michael Freeman, lient la naissance de la ponctualité et plus largement l'utilisation de l'heure mesurée mécaniquement aux pratiques ferroviaires, d'où elles se seraient ensuite diffusées dans la société, l'étude des transports hippomobiles permet de montrer que ce souci de respect des échéances temporelles émerge à une large échelle dès le XVIII^e siècle¹. Il ne s'agit toutefois pas d'affirmer que c'est dans le domaine des mobilités que la ponctualité est née avant de s'étendre à toute la société : les transports sont seulement l'un des champs où on peut l'observer. La ponctualité, dans ce contexte comme dans beaucoup d'autres, est surtout remarquée lorsque sa logique normative est perturbée, c'est-à-dire en cas de retard². La question du retard est directement liée aux normes temporelles ; il marque une rupture de celles-ci. L'étude du retard permet donc d'analyser l'utilisation et l'intériorisation de ces normes, et plus largement du temps mesuré mécaniquement, puisqu'il prouve que celui-ci est utilisé dans des situations concrètes.

Le retard n'est toutefois pas aisé à appréhender, non seulement parce qu'il est intériorisé par les acteurs concernés et n'est donc pas forcément ni explicité ni visible, mais aussi parce que la ponctualité et son pendant sont des notions subjectives, personnelles, dont la définition varie selon les individus, les cultures, les périodes et les situations³. En tant que telles, ces interprétations propres à chacun et à chacune peuvent être considérées comme des normes, plus ou moins floues

¹ FREEMAN Michael, *Railways and the Victorian Imagination*, New Haven/Londres, Yale University Press, 1999.

² SHAW Jenny, « Punctuality, and the Everyday Ethics of Time: Some Evidence from the Mass Observation Archive », *Time & Society*, 3, 1994, p. 79-98, p. 94.

³ Ce qui a notamment été montré par des études psychologiques et sociologiques, qui ont mis en évidence le fait que chaque culture a une acception particulière de la ponctualité, mais aussi qu'elle varie selon les contextes (professionnel, familial, etc.) : DUBÉ Laurette, SCHMITT Bernd H., LECLERC France, « Consumers' Affective Response to Delays at Different Phases of a Service Delivery », *Journal of Applied Social Psychology*, 21-10, 1991, p. 810-820 ; WHITE Lawrence T., VALK Raivo, DIALMY Abdessamad, « What Is the Meaning of "on Time"? The Sociocultural Nature of Punctuality », *Journal of Cross-Cultural Psychology*, 42-3, 2011, p. 482-493, p. 485-490 ; VAN EERDE Wendelien, AZAR Sana, « Too Late? What Do You Mean? Cultural Norms Regarding Lateness for Meetings and Appointments », *Cross-Cultural Research*, 54, 2-3, 2019, p. 111-129.

et/ou implicites, qui régissent le comportement social, mais aussi certaines activités. À l'époque moderne, le retard n'en est encore qu'à ses balbutiements en tant que norme sociale implicite : il commence à être critiqué, tandis que la ponctualité est enseignée et valorisée. Puisque les horaires sont de plus en plus fréquents et nombreux, il faut se conformer à des contraintes temporelles dans de nombreuses situations – religieuses, scolaires, professionnelles, sociales –, souvent sous peine de sanctions, ce qu'il est possible d'étudier en particulier dans le cadre des mobilités. Le retard qui nous intéresse ici est celui qui est mesuré par rapport à une échéance temporelle préalablement définie, qui peut être un jour ou un moment de la journée, mais qui est de plus en plus souvent, au cours d'un long XVIII^e siècle, une heure mesurée mécaniquement, parfois donnée avec les minutes⁴. Il est donc un dépassement des horaires instaurés par l'administration postale dans le but de coordonner le public et les différents acteurs impliqués dans les mobilités. L'étude du retard dans le contexte des transports postaux d'un long XVIII^e siècle montre alors qu'il sort de la sphère religieuse et morale : il ne s'agit plus d'être à l'heure uniquement pour ces raisons, mais bien parce que le retard nuit au bon fonctionnement des transports. La ponctualité revêt ainsi une dimension technique et organisationnelle : elle est indispensable à l'efficacité du système instauré par l'administration postale, à un moment où les missions de celle-ci s'insèrent dans une logique de service public.

Dans une perspective technique, le retard est donc une défaillance, empêchant la vitesse et, à ce titre, il devient intolérable pour l'administration postale qui place, on l'a vu, l'accélération au cœur de ses préoccupations. Face à ces dysfonctionnements temporels aux lourdes conséquences, et comme en témoignent particulièrement les correspondances de la surintendance générale des postes, elle cherche, tout au long de la période étudiée, les moyens de les éviter ou au moins de les limiter. Ses efforts se cristallisent autour de la répression des individus, qu'elle tient souvent pour responsables de ces situations de dépassement des horaires. Pour comprendre les sanctions qu'elle met en place afin de punir ses agents et de les dissuader d'adopter des comportements mettant à mal le bon fonctionnement du système organisationnel, il nous faut revenir sur les différents acteurs des services postaux. Nous allons rapidement présenter ces nombreuses figures, dont la multitude peut rendre ardue la compréhension de ce système, et qui vont être au cœur des prochains chapitres. La complexité de cet organigramme a notamment été reconnue par Patrick Marchand, qui a mis au

⁴ Nous nous intéressons donc bien au retard par rapport à l'heure mesurée, et non par rapport à des événements, selon la distinction proposée en psychologie : BRISLIN Richard W., KIM Eugene S., « Cultural Diversity in People's Understanding and Uses of Time », *Applied Psychology*, 52, 2003, p. 363-382, p. 365-366 ; W. VAN EERDE, S. AZAR, « Too Late? », *op. cit.*, p. 113-114.

point, dans son ouvrage majeur *Les maîtres de poste et le messenger*, un outil lexical indispensable pour approfondir ces questions⁵.

De 1672 à 1799, la poste aux lettres, comme les messageries, est affermée, c'est-à-dire que, contre le paiement annuel d'un bail de neuf ans au roi, le fermier général exploite à son profit le service d'acheminement des dépêches⁶. Après 1799, à la suite de plusieurs tentatives de réorganisation consécutives aux troubles révolutionnaires, elle passe en régie directe de l'État ; le service postal est alors assumé par l'État, non seulement parce qu'il est lucratif, mais aussi au nom de l'intérêt général⁷. La ferme générale des postes repose sur le faire-valoir indirect : une fois le bail signé, le fermier met en forme son exploitation grâce à des sous-fermiers, qui eux-mêmes afferment une partie de leur domaine à des arrières-fermiers, multipliant les intermédiaires⁸. Les fermiers généraux des postes placent également un directeur ou une directrice à la tête de chaque bureau. Cette personne est en contact direct avec le public et a notamment pour mission de calculer et d'encaisser les taxes et de préparer les dépêches à l'expédition⁹. Ces services dans leur ensemble sont placés, d'une part, sous l'autorité du fermier général et, d'autre part, sous celle du surintendant général des postes qui édicte les règlements, fixe les tarifs, négocie les traités et veille plus généralement au bon fonctionnement de ces transports¹⁰.

Pour faire acheminer les dépêches, la poste aux lettres a le choix entre passer des contrats avec des entrepreneurs de dépêches ; utiliser un transport en estafette – moyen réservé aux lettres gouvernementales urgentes – ; ou solliciter ses propres courriers¹¹. Ces différents modes peuvent être combinés sur une même ligne. Les entrepreneurs de dépêches sont aussi appelés entrepreneurs de route ou de malle ; il ne faut pas les confondre avec les entrepreneurs de messagerie qui transportent, eux, des passagers et non des lettres. Ils passent des contrats d'adjudication avec l'administration postale pour acheminer, avec leurs propres moyens, les dépêches d'un endroit à un autre et dans un délai déterminé¹². Les courriers, tout comme les estafettes, circulent en revanche grâce aux montures de la poste aux chevaux ; ils peuvent donc aller au galop. Ils sont alors associés aux postillons, qui sont attachés à un relais et qui conduisent les voitures et les passagers en poste

⁵ MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messenger. Les transports publics en France au temps des chevaux*, Paris, Belin, 2006, p. 349-351 pour le glossaire.

⁶ *Ibid.*, p. 99. Le bailleur est en réalité souvent un prête-nom et s'il change à chaque bail, c'est une seule et même entreprise qui en conserve le contrôle. Voir : VAILLÉ Eugène, *Histoire générale des Postes françaises, Tome 5 : La Ferme générale et le groupe Pajot-Rouillé (1691-1738)*, Paris, Presses Universitaires de France, 1951, chapitre 6.

⁷ LANGLOIS-THIEL Olivia, *Contribution à l'histoire du service public postal : De la Révolution au tournant libéral du Second Empire*, Bruxelles, Peter Lang, 2014, chapitres 2 et 3.

⁸ P. MARCHAND, *Le maître de poste et le messenger*, *op. cit.*, p. 102.

⁹ *Ibid.*, p. 111.

¹⁰ *Ibid.*, p. 97-99.

¹¹ *Ibid.*, p. 121.

¹² *Ibid.*, p. 350.

jusqu'au relais suivant. Les relais sont gérés par les maîtres de poste, qui jouissent du droit exclusif de conduite en poste en vertu d'un brevet et de nombreux privilèges, comme la dispense de la corvée¹³. En contrepartie, ils doivent effectuer correctement le service, tant pour les voyageurs et les voyageuses que pour les courriers. On le constate donc, l'acheminement des dépêches et le transport de personnes impliquent une multitude d'acteurs qui peuvent potentiellement tous créer un léger dysfonctionnement du système par un retard plus ou moins important, mais dont les répercussions atteignent tout le service.

Pourtant, même si une grande part des mesures pour lutter contre le retard au XVIII^e siècle s'articulent autour de la répression individuelle et de la discipline temporelle, les plaintes formulées par les utilisateurs et les utilisatrices du service mettent en évidence d'autres causes à ces dysfonctionnements horaires. En effet, le public ne tolère pas les dépassements horaires, ce qui explique aussi l'attention que porte l'administration postale aux retards. Si les usagers et les usagères s'en plaignent, ils peuvent pourtant parfois aussi en être à l'origine. Les doléances n'ont sans doute pas toutes été conservées, mais les correspondances de la surintendance générale des postes et celles de l'Administration des postes qui nous sont parvenues, ainsi que quelques documents épars nous donnent un corpus suffisant pour nous permettre d'étudier les raisons des retards. Ces justifications peuvent être confrontées aux délibérations de l'administration postale pour vérifier si elle admet ces causes et si elle identifie les mêmes problèmes. Ces sources montrent aussi les mécanismes mis en place pour résoudre ces différents problèmes. Si une partie des dépassements horaires est certes imputable à des individus, d'autres sont liés à des défauts organisationnels ou relèvent de facteurs difficiles à contrôler, comme les intempéries. L'administration postale essayait pourtant aussi de lutter contre ces difficultés, notamment en les anticipant.

¹³ JAMAUX-GOHER Théotiste, *La poste aux chevaux en Bretagne (1738-1873)*, Mayenne, Éditions régionales de l'Ouest, 2001, p. 81.

CHAPITRE VI : LE RETARD DANS LES TRANSPORTS : LA MISE À MAL DE LA COORDINATION TEMPORELLE

L'accélération des mobilités, et plus précisément le fonctionnement du système organisationnel mis en place par l'administration postale au cours d'un long XVIII^e siècle, ne peut se faire si les horaires, qui se multiplient et régissent avec une précision croissante les déplacements et les envois, ne sont pas respectés. Les transports sont ainsi l'un des domaines où il est possible de constater une préoccupation grandissante pour la ponctualité et donc pour le retard. La ponctualité n'est bien sûr pas une notion nouvelle dans la société. Elle est même antérieure aux dispositifs de mesure mécanique de l'heure, comme l'a montré Anja Wolkenhauer. Elle reconnaît l'existence, dans des paraphrases, de la notion de ponctualité chez les Romains, alors même qu'ils n'emploient pas encore de garde-temps mécaniques¹. La ponctualité est alors estimée de manière relative, c'est-à-dire par rapport à une autre action ou grâce aux unités de mesure fondées sur d'autres instruments de mesure utilisés à cette époque, comme l'horloge à eau ou les cadrans solaires². Cependant, en raison de la multiplication des situations, aussi bien sociales que professionnelles, où il faut se conformer à un horaire, la ponctualité et le retard deviennent une expérience davantage collective. Dans le cadre des transports, ils touchent non seulement les acteurs des services postaux, mais aussi leurs utilisateurs et leurs utilisatrices, de plus en plus nombreux à un moment où les circulations croissent³.

Bien que peu de travaux historiques aient été menés sur la ponctualité – elle a davantage été étudiée dans la perspective de la sociologie, de la philosophie et de la psychologie⁴ –, il existe un courant historique qui l'inscrit dans une dimension religieuse et morale, en tant que valeur de conduite de l'individu. Le caractère religieux de la ponctualité a notamment été étudié par Max Engammare dans le cadre précis de la « discipline ecclésiastique » de la Suisse protestante, et plus spécialement

¹ WOLKENHAUER Anja, « Time, Punctuality, and Chronotopes: Concepts and Attitudes Concerning Short Time in Ancient Rome », dans MILLER Cassandra J., SYMONS Sarah (éd.), *Down to the Hour: Short Time in the Ancient Mediterranean and Near East*, Leiden/Boston, Brill, 2019, p. 214-238.

² *Ibid.*, p. 216, p. 218-219.

³ Cette expérience sera partagée par un nombre d'autant plus important de personnes avec les voyages en train : KELLERMANN Robin, *Im Zwischenraum der Beschleunigten Moderne. Eine Bau- und Kulturgeschichte des Wartens auf Eisenbahnen, 1830-1935*, Bielefeld, Verlag, 2021, notamment p. 315-316.

⁴ Voir notamment : WHITE Lawrence T., VALK Raivo, DIALMY Abdessamad, « What Is the Meaning of “on Time”? The Sociocultural Nature of Punctuality », *Journal of Cross-Cultural Psychology*, 42-3, 2011, p. 482-493 ; SCHWARTZ Barry, « Waiting, Exchange, and Power: The Distribution of Time in Social Systems », *American Journal of Sociology*, 79-4, 1974, p. 841-870 ; SHAW Jenny, « Punctuality, and the Everyday Ethics of Time: Some Evidence from the Mass Observation Archive », *Time & Society*, 3, 1994, p. 79-98, p. 94 ; VAN EERDE Wendelien, AZAR Sana, « Too Late? What Do You Mean? Cultural Norms Regarding Lateness for Meetings and Appointments », *Cross-Cultural Research*, 54, 2-3, 2019, p. 111-129.

de Genève au XVI^e siècle, où, selon lui, elle naît, bien que le mot ne soit pas encore utilisé⁵. Il la lie alors directement au registre religieux et aux impératifs moraux. Cependant, l'exemple des mobilités dans un long XVIII^e siècle tend à montrer que, dans ce contexte, elle endosse un caractère nouveau. En effet, si elle conserve bien sûr une dimension individuelle, elle revêt de plus, dans une hybridité nouvelle, une dimension technique assurant le fonctionnement de l'institution postale. Ainsi, dans le domaine des transports, émerge en plus un aspect technique et réglementaire qui décline la question du retard par rapport à un système organisationnel. Si la ponctualité a toujours une dimension individuelle, qui se constate dans la chasse au coupable des dépassements horaires menée par l'administration postale, elle est en outre prise en charge par des innovations techniques et organisationnelles, comme la mise à disposition de pièces de rechange pour éviter aux véhicules d'être trop longtemps immobilisés en cas de casse. Elle s'inscrit donc aussi dans une dimension technique et pratique. Cette hybridation a été partiellement reconnue par Kenneth Joseph Robert Corbett dans sa thèse récente, à la confluence de l'histoire et de la philosophie. À partir d'une analyse du discours en Angleterre sur la ponctualité entre 1700 et 1900, il a montré de quelle manière elle s'impose comme un signe de fiabilité et d'honnêteté à l'échelle individuelle, mais également d'efficacité d'un système technique et d'une forme d'organisation que sont les chemins de fer⁶. Notre travail tend néanmoins à montrer l'antériorité de cette forme hybride, que l'on constate déjà dans les transports hippomobiles.

Elle se traduit en particulier dans l'articulation entre les services postaux et la notion émergente de service public, identifiée par Jean-Louis Mestre et Dominique Margairaz. Si elle peut à cette période revêtir trois sens différents, son utilisation s'inscrit en l'occurrence dans le registre lié au service de l'État, qui débute avant la Révolution et survit à celle-ci. Elle désigne alors le « service accompli par un individu investi d'une charge publique »⁷. Peu à peu, elle se réfère plus largement à l'activité de l'administration. Le syntagme englobe alors toutefois rarement les activités qui « prennent en charge un certain nombre de prestations d'intérêt général ou collectif »⁸. Les transports font cependant figure d'exception, puisqu'ils sont désignés, certes encore ponctuellement et parfois sous des acceptions différentes, comme des services publics dès 1759 par l'intendant de Bretagne dans une ordonnance concernant les messageries⁹. La notion ne

⁵ ENGAMARRE Max, *L'Ordre du temps. L'invention de la ponctualité au XVI^e siècle*, Genève, Droz, 2004.

⁶ CORBETT Kenneth Joseph Robert, *The Importance of Being Punctual: Time, Trust and Virtue in Britain, c. 1700-1900*, thèse de doctorat, University of British Columbia, 2020.

⁷ MARGAIRAZ Dominique, « L'invention du « service public » : entre « changement matériel » et « contrainte de nommer » », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 52-3, 2005, p. 10-32, p. 11-13, p. 19.

⁸ *Ibid.*

⁹ MESTRE Jean-Louis, « La notion de service public d'après les débats de l'Assemblée Constituante », *Études et documents du Conseil d'État*, 40, 1989, p. 187-209, p. 187 ; LANGLOIS-THIEL Olivia, *Contribution à l'histoire du service public postal : De la Révolution au tournant libéral du Second Empire*, Bruxelles, Peter Lang, 2014, notamment p. 24-26.

s'impose néanmoins pas encore systématiquement. Si l'imperfection des acheminements et des transports postaux, qui gêne le commerce mais aussi les particuliers, est l'un des arguments avancé pour justifier la réforme de la ferme générale des postes en 1775, l'expression « service public » n'y est par exemple pas utilisée¹⁰. Alors que son usage se multiplie dans le langage politico-administratif après la Révolution, il est également de plus en plus fréquent dans le cadre de l'administration postale, et notamment dans les sources émanant du ministre de l'Intérieur ou de celui des Finances et ayant trait au retard¹¹. Le service public implique une forme d'organisation visant en l'occurrence à accélérer les mobilités. Si la mise en place de cette notion de service public postal a été très bien étudiée par Olivia Langlois-Thiel du point de vue administratif, l'analyse du retard en particulier permet d'apporter des éléments pratiques pour appréhender concrètement son application¹².

L'une des possibilités pour saisir le retard en tant qu'objet d'étude est de s'intéresser aux plaintes formulées par les utilisateurs et les utilisatrices des services postaux, et donc aussi bien les particuliers que les acteurs économiques et politiques, qui témoignent d'une intolérance accrue vis-à-vis du dépassement des normes horaires. Parmi ces doléances, nous allons particulièrement approfondir les mécontentements formulés par l'administration et le gouvernement, car ces plaintes constituent l'essentiel de celles qui nous sont parvenues par le biais des correspondances du surintendant général des postes puis du ministre des Finances. Ce ne sont toutefois que des enregistrements de ces missives qui ne fournissent par conséquent ni le contenu exact des lettres ni des informations très détaillées sur les expéditeurs par exemple. S'y ajoutent ponctuellement les doléances de marchands, d'habitants et d'habitantes d'une ville, ou, plus rarement, de voyageurs et de voyageuses, mais dont nous n'avons parfois là aussi que la mention dans d'autres lettres. Il est tout de même possible, à partir de ces plaintes, d'appréhender cette hybridation émergente du retard entre valeur morale et dimension technique, mais aussi l'usage individuel du temps. En effet, elles donnent à voir une utilisation concrète du temps et une tolérance, une appréciation et une définition différentes du retard selon les individus, le contexte et les activités concernées ; la précision avec laquelle est mesuré le retard dans ces plaintes varie donc selon les communautés de pratiques¹³.

Après nous être intéressés au cadre théorique de la ponctualité et du retard à l'époque moderne, nous l'étudierons plus précisément dans son application aux mobilités, dont le bon fonctionnement

¹⁰ D. MARGAIRAZ, « L'invention du « service public » », *op. cit.*, p. 16.

¹¹ MESTRE Jean-Louis, « L'emploi de l'expression « service public » sous l'Ancien Régime », dans GUGLIELMI Gilles J., *Histoire et Service public*, Paris, PUF, 2004, p. 21-36, p. 31-34.

¹² O. LANGLOIS-THIEL, *Contribution à l'histoire du service public postal*, *op. cit.*

¹³ À ce sujet, voir : GLENNIE Paul, THRIFT Nigel, *Shaping the Day. A History of Timekeeping in England and Wales, 1300-1800*, Oxford, Oxford University Press, 2009, p. 89.

est mis à mal en cas de non-respect des horaires. En pratique, non seulement ces retards ralentissent les acheminements et les voyages, mais ils engendrent en outre de nombreuses plaintes des utilisateurs et des utilisatrices des services de la poste aux lettres, de la poste aux chevaux et des messageries. Ce sont ces deux conséquences qui justifient que l'administration postale porte autant d'attention à ces dépassements horaires qui nuisent à ses efforts pour, d'une part, accélérer les mobilités et, d'autre part, remplir au mieux ses missions de service public. Ces témoignages de situations de retards, qui soulèvent des mécontentements, sont l'occasion d'étudier la manière dont est quantifié le dépassement horaire et par conséquent dont le temps mesuré est utilisé, ainsi que les motifs avancés pour justifier ces plaintes. Ces sources permettent de comprendre les enjeux que recoupent les retards et témoignent de l'importance de la continuité du service public, mais aussi de l'intériorisation du temps par les usagers et les usagères.

I. Ponctualité et retard : l'importance d'être à l'heure

Le retard ne peut exister qu'à partir du moment où le fait de respecter des échéances temporelles devient un enjeu, ce qui se traduit par une importance croissante de la ponctualité. Si la nécessité d'économiser son temps, de ne pas le perdre, émerge dans certaines pratiques dès l'Antiquité, ces codes sont repris par les institutions religieuses au Moyen Âge. Très tôt, les monastères, lieux où la rigidité temporelle impose un souci d'ordre, se dotent de réglementations horaires, auxquelles les religieux et les religieuses ont l'obligation de se soumettre. La ponctualité se définit alors, dans ces communautés catholiques, comme la promptitude à obéir aux règles temporelles fixées, marquées par les sonneries des cloches, qui, chez les Bénédictins, premier ordre à instaurer une discipline temporelle à l'heure près, annoncent les temps de prière et les heures canoniques huit fois par jour¹⁴. L'adjectif « ponctuel » est défini par Antoine Furetière, dans son *Dictionnaire universel* de 1690, comme : « Exact, qui fait les choses à point nommé, & de la manière qu'elles se doivent faire. Un Marchand doit estre ponctuel à acquiter les lettres de change qu'on tire sur luy pour conserver son credit. Les Moines sont ponctuels à observer les heures de leurs repas »¹⁵. La ponctualité désigne donc le fait d'effectuer un acte à un moment attendu, fixé dans le temps au sens large, c'est-à-dire qu'il peut s'agir d'une période de l'année, d'un mois, d'un jour ou d'une heure. Elle n'est donc pas

¹⁴ ZERUBAVEL Eviatar, « The Benedictine Ethic and the Modern Spirit of Scheduling: on Schedules and Social Organization », *Sociological Inquiry*, 50-2, 1980, p. 157-169, p. 158 ; SOUCHIER Côme, *Maîtriser le temps : du projet scientifique au gouvernement des temporalités*, Vulaines-sur-Seine, Éditions du Croquant, 2018, p. 209.

¹⁵ FURETIÈRE Antoine, *Dictionnaire universel, contenant généralement tous les mots françois tant vieux que modernes (...)*, Tome Premier, La Haye, A. et R. Leers, 1690.

encore directement rattachée au fait d'être à l'heure¹⁶. En guise d'exemple de personnes respectant des échéances temporelles, Furetière nomme les marchands et plus précisément le fait qu'ils doivent payer à temps les lettres de change. L'un des versants de la définition de la ponctualité à cette période noue en effet un lien important avec l'idée de régler ses dettes à temps, d'être à jour dans ses paiements¹⁷. La ponctualité est alors un gage de fiabilité, de respectabilité. L'autre aspect, illustré par l'exemple des moines dans le dictionnaire de Furetière, revêt une dimension religieuse : le retard est considéré comme un péché, tant chez les catholiques que chez les protestants. Saint Benoît le définit comme l'arrivée à n'importe quel office après le gloria¹⁸ : plus qu'une exigence en matière d'horaire, il s'agit de respect, de discipline monastique dont il faut répondre devant Dieu. Le temps doit en outre être considéré comme une ressource rare, limitée, sacrée, qu'il est impératif d'économiser¹⁹. Cependant la ponctualité perçue comme une vertu n'est pas cloîtrée dans les monastères : elle émerge également, au cours de l'époque moderne, chez les laïcs. En s'imposant en tant que principe moral, mais aussi comme étant indispensable à la coordination d'activités, en particulier les mobilités, elle occupe une place prépondérante au cours d'un long XVIII^e siècle. À mesure que son importance croît, son pendant, le retard, devient une préoccupation grandissante, particulièrement dans le domaine des transports, où il nuit au bon fonctionnement du service.

A) La ponctualité à l'époque moderne

a) *Une vertu religieuse et une qualité morale*

Au XVI^e siècle, les réformateurs, tout comme les humanistes, s'inscrivent dans cette lignée d'économie du temps, largement prônée par Calvin, qui ne s'applique plus seulement au cadre fermé des couvents et monastères, mais à la société en général. Une « discipline ecclésiastique », fondée sur une éthique de l'emploi des heures à disposition chaque jour, se met alors en place²⁰. L'objectif est de lutter, chez les catholiques comme chez les protestants, contre un vice bien connu : l'oisiveté, à laquelle s'oppose une bonne utilisation du temps, qui passe par la ponctualité²¹. Pour les protestants, il est en particulier nécessaire de respecter l'heure du sermon, où il ne faut pas arriver en retard. Une organisation temporelle commence à se mettre en place dans les années 1540,

¹⁶ Ce que note aussi Corbett dans son étude sur l'Angleterre : ce n'est qu'à partir de 1800 que la ponctualité est définie par le fait d'être à l'heure : K. J. R. CORBETT, *The Importance of Being Punctual*, *op. cit.*, p. 26.

¹⁷ À ce sujet, voir : *Ibid.*, notamment p. 36-46.

¹⁸ E. ZERUBAVAL, « The Benedictine Ethic », *op. cit.*, p. 159.

¹⁹ *Ibid.*, p. 165-166.

²⁰ M. ENGAMARRE, *L'Ordre du temps*, *op. cit.*

²¹ *Ibid.*, notamment p. 110 ; E. ZERUBAVAL, « The Benedictine Ethic », *op. cit.*, p. 166.

qui s'affirme dans les décennies qui suivent : les ordonnances des années 1560 fixent des heures précises – sans mention des minutes – pour les sermons.

Les fidèles devant se plier à ces impératifs horaires avec une grande ponctualité, cette vertu est donc enseignée par les protestants aux enfants dès leur plus jeune âge, au moins dans les cantons de Suisse romande, mais sans doute de la même manière dans les autres cités réformées²². Outre les leçons qui leur sont dispensées à ce sujet, le retard au catéchisme à Genève est sanctionné, contrairement à ceux qui arrivent plus tard que l'heure prévue à l'école, qui peuvent être grondés, mais pas punis²³. D'autres échéances horaires doivent en revanche être plus strictement respectées, dans le cadre scolaire, ou familial – comme l'heure de rendu d'un travail ou l'heure des repas²⁴. La ponctualité, en tant que vertu, est donc très liée, dans les écoles genevoises de la période, à un sens religieux, au respect d'impératifs dont il faudra rendre compte devant Dieu. Cette organisation du temps des élèves et des enseignants avec des horaires n'est toutefois pas propre à la Genève protestante : dès le XV^e siècle, de nombreuses écoles françaises adoptent également des emplois du temps pour rythmer les journées, selon un modèle souvent inspiré du temps monastique²⁵. La rigueur avec laquelle ils sont définis et appliqués varie néanmoins selon les établissements ; il n'y a pas de réglementation à l'échelle du pays²⁶. Cependant, les écoles jouent tout de même un rôle important en encourageant la ponctualité, le respect des horaires, et en punissant parfois le retard. Ces préceptes de ponctualité peuvent toutefois se heurter à la réalité technique de la mesure de l'heure : à Genève par exemple, une horloge publique est installée au XV^e siècle, mais les deux autres le sont à la fin du XVI^e siècle. Ce sont encore beaucoup les sabliers qui sont utilisés pour quantifier l'écoulement du temps, et ce jusqu'au XVIII^e siècle²⁷.

À mesure que le temps se diffuse dans la société, la ponctualité intervient par conséquent plus largement dans les interactions sociales ; elle ne se cantonne plus aux institutions religieuses. Les définitions données dans les dictionnaires contemporains soulignent ce glissement ; si, en 1690, Furetière rattachait à la ponctualité une dimension religieuse et marchande, en 1762, le *Dictionnaire*

²² M. ENGAMARRE, *L'Ordre du temps*, op. cit., p. 110-111.

²³ *Ibid.*, p. 111.

²⁴ *Ibid.*, p. 115-117. La tâche de servir à l'heure le repas incombe en revanche à la mère de famille, particulièrement au XIX^e siècle : K. J. R. CORBETT, *The Importance of Being Punctual*, op. cit., p. 96-102.

²⁵ DOHRN-VAN ROSSUM Gerhard, *L'histoire de l'heure. L'horlogerie et l'organisation moderne du temps*, Paris, Éditions de la Maison de l'homme, 1997, p. 261 ; GERBOD Paul, « Les rythmes scolaires en France. Permanences, résistantes et inflexions », dans HUBERT Marie-Clotilde, *Construire le temps : normes et usages chronologiques du Moyen âge à l'époque moderne*, Paris/Genève, Honoré Champion/Droz, 2000, p. 447-477, p. 451-454 ; PRUNERI Fabio, « Time Management at School from the Late Middle Ages to the Industrial Age. A Few Cases in Point », dans BERNASCONI Gianenrico, THÜRIGEN Susanne (éd.), *Material histories of time: objects and practices, 14th-18th centuries*, Berlin, De Gruyter, 2020, p. 157-172. Il en est de même en Angleterre : P. GLENNIE, N. THRIFT, *Shaping the Day*, op. cit., p. 225-231.

²⁶ P. GERBOD, « Les rythmes scolaires en France », op. cit., p. 452-453.

²⁷ M. ENGAMARRE, *L'Ordre du temps*, op. cit., p. 65, p. 69, p. 206-207.

de l'*Académie française*, la décrit comme « l'exactitude à faire précisément certaines choses dans de certains tems, comme on se l'est proposé, ou comme on a promis. *Il est d'une grande ponctualité. Ponctualité scrupuleuse. Extrême ponctualité. Sa ponctualité s'étend à tout. Il a de la ponctualité en tout, jusques dans les moindres choses. Il a une grande ponctualité à faire tout ce qu'il a promis* »²⁸. L'idée est alors toujours d'effectuer une action à un moment temporellement prévu, mais la ponctualité n'est plus illustrée aussi précisément avec l'exemple de certains métiers, ce qui tend à prouver qu'elle touche désormais plus largement la société. On constate également, à travers les exemples donnés, que la ponctualité est une qualité appréciée et valorisée au XVIII^e siècle, gage de fiabilité et d'honnêteté qui ne se limite plus au seul cadre marchand ou religieux, où elle occupe cependant encore une place importante²⁹. Elle continue à être enseignée aux enfants, dont la scolarisation dépend du milieu socio-professionnel et du lieu d'habitation, au début du siècle suivant, comme en attestent de nombreux manuels à leur intention³⁰. Elle s'impose en outre comme une valeur importante pour la bonne gestion du foyer³¹. Au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, le fait d'être à l'heure est donc attendu dans de nombreuses situations sociales et professionnelles ; il y a une valorisation du respect des échéances temporelles, qui relève autant d'un devoir social que d'une discipline personnelle.

b) *La ponctualité, gage d'une bonne coordination temporelle*

Si la ponctualité est aussi importante, ce n'est pas uniquement en raison de sa dimension morale ou religieuse. Dans les administrations en particulier, mais pour tout rassemblement de plusieurs personnes dont les activités sont régies par des horaires en général, la ponctualité permet le bon fonctionnement de ces échéances temporelles, instaurées à des fins organisationnelles. L'acception de la ponctualité utilisée dans ce travail diffère ainsi légèrement de celle donnée dans le *Dictionnaire de l'Académie française* : elle est entendue comme le respect d'une échéance temporelle préalablement définie, mais pas nécessairement fixée par l'acteur qui doit s'y soumettre ; il peut s'agir d'un impératif extérieur. En cela, la ponctualité est le signe d'une « intériorisation de la contrainte horaire »³² : elle montre un souci de se conformer à ces horaires que l'on s'impose ou qui sont imposés par d'autres acteurs ou institutions. La ponctualité, plus qu'une vertu religieuse ou une

²⁸ *Dictionnaire de l'Académie française*, quatrième édition, tome second, Paris, Chez la Veuve de Bernard Brunet, 1762, p. 417.

²⁹ K. J. R. CORBETT, *The Importance of Being Punctual*, op. cit., p. 28. Sur l'importance de la ponctualité dans le contexte religieux au XVIII^e siècle : *Ibid.*, p. 59-65.

³⁰ À ce sujet, voir : COMPÈRE Marie-Madeleine, « École et alphabétisation en Languedoc aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans FURET François, OZOUF Jacques (dir.), *Lire et écrire : l'alphabétisation des Français de Calvin à Jules Ferry*, Paris, Éditions de Minuit, 1977, p. 43-99.

³¹ K. J. R. CORBETT, *The Importance of Being Punctual*, op. cit., p. 69-102.

³² C. SOUCHIER, *Maîtriser le temps*, op. cit., p. 212.

qualité morale, est désormais aussi un devoir social et un impératif professionnel dans toutes les situations nécessitant une forme de coordination. Dans les assemblées municipales françaises par exemple, dès le XIV^e siècle, la discipline temporelle est un souci chronique : il faut que les différents membres arrivent à l'heure pour ne pas empêcher leur bon déroulé³³. Au fur et à mesure que la valeur économique du temps se renforce, une attention plus grande encore est portée à la ponctualité, notamment dans le domaine du travail, où les horaires sont très fréquents et où tout retard équivaut à une perte d'argent. Cette même exigence existe dans le cadre des mobilités : dès la fin du XVI^e siècle, la poste des Taxis, fondée par la famille Thurn und Taxis, qui organise le transport des correspondances depuis la fin du Moyen Âge puis fonde un système postal qui relie les pays européens entre eux, accorde une importance au respect des heures de départ pour ne pas perturber la suite du parcours des voitures³⁴. Dans ce contexte, la ponctualité est comprise comme le respect des temps prévus pour effectuer un tronçon. À mesure que les circulations se multiplient et que l'enjeu de la vitesse émerge, les contraintes horaires comme moyen d'organisation et de coordination temporelle au sein d'un système de transport sont toutefois de plus en plus nombreuses au XVII^e siècle et plus encore dans un long XVIII^e siècle. Dans un même mouvement, les « exigences de ponctualité » se renforcent pour permettre le fonctionnement du système organisationnel et par là même l'accélération des mobilités³⁵.

Le souci d'exactitude est par conséquent récurrent dans les sources de l'administration postale du XVIII^e siècle et du début du XIX^e siècle, que ce soit le sujet même du document ou qu'il soit évoqué en marge d'un autre problème. Il se renforce encore sous la période révolutionnaire, où la recherche de vitesse dans les communications se fait plus pressante. Pour ne citer qu'un exemple parmi d'autres, on le voit dans un contrat signé entre des fermiers français des messageries et une compagnie anglaise. Les deux parties s'engagent par ce biais à « se remettre les voyageurs, les effets & les marchandises à jours fixes, en sorte que le bureau François établi à Londres & ceux établis à Paris ont la même correspondance que celle de Paris avec les autres villes de l'intérieur de la France »³⁶. Des liaisons sont, en outre, établies pour relier la France avec d'autres pays européens, comme les Pays-Bas. Le point commun de ces différentes communications, toutes effectuées par les messageries, est que « le Commerce & le Public sont assurés de leurs départs aux jours indiqués ; ils le sont également de leurs retours : aucun événement ne peut en interrompre l'exactitude & la marche : que les voitures soient vuides de monde & d'effets, il ne faut pas moins qu'elles partent »³⁷.

³³ G. DOHRN-VAN ROSSUM, *L'histoire de l'heure*, op. cit., p. 250.

³⁴ *Ibid.*, p. 355-356. À ce sujet, voir aussi : BEHRINGER Wolfgang, *Thurn und Taxis: die Geschichte ihrer Post und ihrer Unternehmen*, Munich, Piper Verlag, 1990.

³⁵ G. DOHRN-VAN ROSSUM, *L'histoire de l'heure*, op. cit., p. 357.

³⁶ AN, AD/IX/560, *Mémoire pour le service actuel des messageries*, Paris, Imprimerie de Prault, 1790, p. 17.

³⁷ *Ibid.*, p. 19.

Il n'est donc pas possible pour les entrepreneurs d'attendre que la voiture soit entièrement occupée pour partir ; ils ont l'obligation de respecter les échéances fixées pour le départ afin de ne pas perturber le bon fonctionnement du service. L'exactitude est ainsi requise même lorsque des frontières sont franchies – ce qui peut pourtant considérablement ralentir les voitures en raison des contrôles qui y sont effectués³⁸. La mention « aucun événement ne peut en interrompre l'exactitude » semble toutefois un peu optimiste puisque, nous y reviendrons, les acheminements sont soumis à de nombreux aléas qui peuvent perturber les courses.

Ce souci apparaît aussi à l'échelle des transports intérieurs. Le 29 thermidor an IV [16 août 1796], dans une lettre du ministre de l'Intérieur au ministre des Finances, écrite à la suite de plaintes émanant du département de l'Aude concernant la modification du service postal, il est par exemple mentionné : « Le nouvel ordre qui s'est établi, mon cher collègue, pour le départ & l'arrivée des courriers, n'a eu certainement pour objet que la célérité et l'exactitude du service des postes »³⁹. L'exactitude s'ancre donc dans les prérequis des services de transport : marchandises, lettres et passagers doivent arriver le plus rapidement possible, et surtout pas au-delà du moment d'arrivée prévu, de plus en plus souvent précisé dans les horaires de la fin du XVIII^e siècle, même s'il est parfois donné sous forme de jours et pas nécessairement d'heure. Il s'agit alors de respecter une échéance temporelle préalablement fixée, mais dont la précision peut varier, allant du jour, au moment de la journée, voire à l'heure.

Dans les sources, c'est en effet souvent le terme d'« exactitude » qui est employé bien que la « ponctualité » soit déjà définie dans les dictionnaires contemporains. Le terme d'« exactitude » semble moins lié à la temporalité, puisque le *Dictionnaire de l'Académie française* explique qu'il est question du « Soin que l'on apporte pour faire exactement les choses. *Il faut avoir de l'exactitude dans les affaires. Je loue votre exactitude. Il y a apporté toute l'exactitude possible* »⁴⁰. Si ce n'est pas précisé dans cette définition, le terme s'impose aussi, à cette période-là, dans le domaine des sciences : l'« éthique de la précision et de l'exactitude » est désormais centrale dans les modalités de production des savoirs savants et plus largement dans les pratiques de mesures, dont celles qui accompagnent souvent les voyages⁴¹. Le même lexique est donc employé aussi bien dans les sciences que dans les exigences de l'administration postale ou dans les activités économiques, montrant que la notion imprègne largement les mentalités d'un long XVIII^e siècle, même si elle n'a pas toujours une

³⁸ Cf. Chapitre 7.

³⁹ AN, 19860703/1, Aude.

⁴⁰ *Dictionnaire de l'Académie française*, quatrième édition, tome premier, Paris, Chez la Veuve de Bernard Brunet, 1762, p. 698.

⁴¹ BOURGUET Marie-Noëlle, LICOPPE Christian, « Voyages, mesures et instruments. Une nouvelle expérience du monde au Siècle des Lumières », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 52-5, 1997, p. 1115-1151, p. 1120.

dimension temporelle. Cette exigence d'exactitude se traduit, dans ces différents domaines entre lesquels des échanges existent, dans les pratiques : si en sciences, il s'agit d'avoir des dispositifs expérimentaux et des instruments précis qui permettent d'obtenir des données fiables et comparables, dans les transports, il faut trouver des solutions pour respecter et faire respecter précisément les délais et les horaires imposés⁴². Dans le cas des mobilités, nous entendons alors l'exactitude comme un synonyme de la ponctualité : il est impératif de strictement se conformer aux échéances temporelles préalablement fixées par l'administration.

Cette exigence d'exactitude se poursuit au début du XIX^e siècle. En 1818 encore, le passage consacré aux malles-poste dans les *Extraits des lois et réglemens concernant le service des Postes aux chevaux* rappelle que le maître de poste est censé connaître « ses obligations pour en assurer l'exactitude et la célérité », tandis que l'article 12 à propos du service des estafettes, qui utilise en général les montures de la poste aux chevaux, insiste sur le fait que « Ce service sera fait avec la plus grande exactitude et la plus grande célérité, et de préférence à tout autre »⁴³. La question de la vitesse est donc souvent sous-jacente à celle de l'exactitude, de la ponctualité : il faut être à l'heure pour ne pas entraver le service, qui doit s'effectuer le plus rapidement possible. L'utilisation du temps mesuré par le biais d'horaires, qu'il est impératif de respecter pour ne pas affecter l'efficacité des mobilités, se fait dans le but d'aller plus vite. Le retard devient, dans ce cadre, une défaillance mettant à mal un système organisationnel. La ponctualité se veut donc, au XVIII^e siècle, une vertu dans la vie religieuse, une qualité morale dans la vie quotidienne, mais aussi un facteur indispensable au bon fonctionnement des horaires, quel que soit le contexte ; elle relève alors également d'une dimension technique, en tant que norme imposée et indispensable au bon fonctionnement de la coordination temporelle. Il s'agit de gérer son temps individuel au service du temps collectif. Dans le cadre des mobilités, outre cet aspect fonctionnel et technique majeur, qui assure l'accélération des services postaux, la ponctualité conserve une dimension morale : s'il ne faut pas gaspiller son temps, il ne faut pas non plus en faire perdre aux autres en les retardant, d'autant plus lorsque ce sont des clients. Le retard, au cours d'un long XVIII^e siècle, prend par conséquent une forme hybride et nouvelle, particulièrement visible dans le domaine des transports. Ceux-ci font donc partie des lieux qui habituent les individus, les agents comme les utilisateurs et les utilisatrices des services postaux, à la ponctualité, au respect des échéances temporelles.

⁴² Sur la comparabilité des mesures et cette nouvelle exigence dans les pratiques scientifiques, voir : *Ibid.*, notamment p. 1120-1124 ; LICOPPE Christian, *La formation de la pratique scientifique. Le discours de l'expérience en France et en Angleterre (1630-1820)*, Paris, La Découverte 1996, p. 108-112 ; CHAMBON Grégory, MARTI Lionel, « L'homme et la mesure. Nouvelles approches en sciences humaines et sociales des pratiques et représentations des poids et mesures », *Histoire & mesure*, 35-1, 2020, p. 3-14, p. 6.

⁴³ AN, 19860703/10.

B) Un nouveau vice : le retard

a) *La définition du retard*

Si l'exactitude s'impose comme un impératif dans les sciences, une vertu dans un cadre moral, et un prérequis au bon fonctionnement d'un système organisationnel dans les mobilités, son pendant, le retard, devient un vice et, dans le domaine des transports, un véritable problème, une défaillance technique, une crainte. Tout comme la notion de ponctualité, celle de retard a évolué au cours de l'époque moderne. Le retard, entendu ici comme le dépassement d'une échéance temporelle préalablement fixée – alors que la ponctualité est la stricte conformité à celle-ci –, ne peut apparaître qu'à partir du moment où il existe un souci du temps, des échéances à respecter et des outils pour mesurer l'heure. Au XVII^e siècle, le mot « retard » entre dans le lexique français, mais il est concurrencé par le terme « retardement », qui est le seul proposé par Furetière dans son *Dictionnaire universel* de 1690⁴⁴. Cette dernière acception, plus ancienne – ses premières occurrences et celles de mots apparentés, tels que « retarder » ou « retardataires », datent du XII^e siècle⁴⁵ –, est définie ainsi : « Delay, action qui se fait avec negligence, le plus tard qu'on peut. Il a apporté toutes les chicanes, tous les *retardements* possibles au jugement de ce procès, à ce payement. Les necessitez corporelles ne souffrent point de *retardement* »⁴⁶. Le retardement recouvre ici l'idée d'un délai, d'une action effectuée trop tard par rapport à ce qui était fixé ou attendu. Le mot suivant dans le dictionnaire est le verbe « retarder », entendu comme :

Arrester en sa course, faire venir plus tard. C'est le mauvais temps, c'est le Gouverneur, qui ont *retardé* le Courier. La fièvre de ce malade *retarde* à tous les accès. On a *retardé* l'horloge pour faire achever cette cause. La Lune *retarde* tous les jours de 13. degrez. La maladie du Prince a bien *retardé* ses conquestes. Dans la plus-part des procès il y en a un qui *retarde*, qui empesche son jugement⁴⁷.

À cette période, le retardement et les mots dérivés sont en effet corrélés à des situations différentes : le retard dans le monde juridique, le retard lié aux affaires et le retard du courrier. Plusieurs exemples montrent la diversité des situations dans lesquelles il est employé, mais on constate que la première citée est celle du courrier, retardé, en l'occurrence, par le mauvais temps. Au XVII^e siècle déjà, il y a donc des attentes vis-à-vis du moment de l'arrivée des voitures postales.

⁴⁴ D'après l'analyse lexicographique et sémantique menée par Julie Bouchard : BOUCHARD Julie, *Comment le retard vient aux Français. Analyse d'un discours sur la recherche, l'innovation et la compétitivité, 1940-1970*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2008, p. 70.

⁴⁵ *Ibid.*, p. 70.

⁴⁶ A. FURETIÈRE, *Dictionnaire universel*, op. cit., 1690.

⁴⁷ *Ibid.*

Ce n'est qu'à partir de la fin du XVII^e siècle que le mot « retard » commence à être utilisé dans le même sens que le terme « retardement », tendance qui s'affirme au XVIII^e siècle⁴⁸. En 1762, année où le « retard » entre dans le *Dictionnaire de l'Académie française*, il est défini comme pouvant « dans certaines matières se [dire] au lieu de retardement. *Un débiteur qui est en retard de payer*. On dit aussi, *Le retard d'une pendule* », tandis que « retardement » est présenté comme un « Délai, remise. *Causer, apporter du retardement à quelque chose. Il n'y aura point de retardement de ma part. Le retardement de cette affaire vient de ce que... Le retardement d'un départ, d'un paiement. On fera cela sans retardement* »⁴⁹. Le *Dictionnaire critique de la langue française* de 1787 confirme que « Retard et Retardement ont le même sens, mais l'emploi du 1^{er} est plus borné. Délai, remise »⁵⁰. Après avoir cité quelques exemples – comme le « retardement d'un paiement, d'un départ » –, l'auteur ajoute qu'« Il semble que *retardement* exprime mieux l'action de retarder, et *retard* l'effet de cette action. Cependant le *retardement* est parfois involontaire, comme *retard*, de la part de celui qui en souffre »⁵¹. Le sens de « retard » et de ses dérivés s'étoffent et recouvrent désormais des sens spécifiques, comme c'est le cas en horlogerie. Sous la plume de certains philosophes, comme Rousseau, la notion de retard commence en outre à être liée à celle de perfectibilité – prémices du concept de retard en tant qu'insuffisance qui se développe au XIX^e siècle et qui s'applique au retard scientifique ou technologique par rapport à d'autres nations⁵².

La signification que nous retenons ici est bien celle du retard dans son sens temporel. Il est alors compris comme l'enregistrement d'un écart par rapport à un référentiel, en l'occurrence une échéance temporelle plus ou moins précise – comme l'heure d'un rendez-vous ou celle indiquée par un horaire –, qui devient une norme pour organiser les activités impliquant plusieurs personnes, mais également, progressivement, pour régler la société. Le retard est ainsi une différence entre la norme et certaines pratiques. Dans le cas des transports, il est l'écart entre les horaires de départ et d'arrivée prévus et l'heure qu'il est vraiment à ces moments-là. Le retard peut désormais être mesuré à partir des horaires, être quantifié avec des outils objectifs que sont ces échéances temporelles et les garde-temps mécaniques. Le retard n'est plus seulement un ressenti, une impression subjective, mais bien un écart objectif, comparable et mesurable dans le cadre de systèmes organisationnels basés sur la coordination temporelle.

⁴⁸ J. BOUCHARD, *Comment le retard vient aux Français*, *op. cit.*, p. 72-74, p. 76.

⁴⁹ *Dictionnaire de l'Académie française*, tome second, *op. cit.*, p. 623.

⁵⁰ FÉRAUD Jean-François, *Dictionnaire critique de la langue française*, Tome troisième : O-Z, Marseille, Jean Mossy, 1787, p. 464.

⁵¹ *Ibid.*, p. 465.

⁵² Rousseau oppose par exemple le retard au progrès naturels d'un enfant : ROUSSEAU Jean-Jacques, *Émile, ou de l'Éducation*, La Haye, Jean Néalme, 1762. Sur ce point, voir aussi : J. BOUCHARD, *Comment le retard vient aux Français*, *op. cit.*, p. 77-79.

b) *Le retard : l'ennemi des mobilités*

Si les notions de ponctualité et de retard sont très tôt liées aux voyages et aux envois de lettres et de paquets, le discours sur le retard, la conscience et la crainte de celui-ci dans le cadre des mobilités se construit au cours d'un long XVIII^e siècle et se renforce au fur et à mesure de la croissance de l'intérêt pour la vitesse. On constate en effet une forte multiplication des références au retard – et surtout des plaintes à propos de celui-ci – à la veille de la Révolution française et surtout dans les décennies suivantes. Elle est également à comprendre dans un contexte où la notion occupe une place de plus en plus importante dans la société, ce que met en évidence l'analyse quantitative proposée par Julie Bouchard de l'utilisation du terme « retard », ainsi que des mots qui en découlent. Malgré quelques biais – notamment le fait qu'elle englobe tous les types de retards possibles, aussi bien le retard d'une personne que le retard horloger ou celui de la marée –, son étude montre une utilisation générale plus importante de ces termes à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle⁵³.

Dans le cadre des mobilités, le retard revêt alors une dimension performative : il faut aller vite, ne pas perdre de temps pour respecter des horaires parfois serrés, quoi qu'il en coûte, quel que soit le risque d'accident, l'inconfort que cela entraîne pour les voyageurs et les voyageuses ou la fatigue pour les chevaux, les courriers et les postillons. Les horaires sont pourtant parfois presque intenable, encore plus en cas d'intempéries ou de routes en mauvais état. Les référentiels à partir desquels sont mesurés les retards des voitures sont fixés par des administrateurs n'ayant sans doute pas toujours pleinement conscience de la réalité des conditions de circulation. Un volume de *time bills* des années 1790 – ces formulaires administratifs anglais remplis à chaque étape d'un trajet et qui indiquent les heures qu'il devrait être aux différents arrêts⁵⁴ –, en offre un témoignage intéressant : chacune des feuilles de route est accompagnée, au verso, de commentaires manuscrits, dont on ignore l'auteur, mais qui émanent visiblement de quelqu'un ayant déjà conduit sur ces routes. Ces notes mentionnent, par exemple, pour un trajet allant de Londres à Poole que « The Time Bill is made to arrive at 11 o'clock but 12 o'clock over was held the proper time of arrival »⁵⁵ ou encore, pour le voyage entre Londres et Exeter en passant par Bath, que : « This Bill is made to arrive at Exeter at 10h40 – but it is a very fast coach and in the best weather we do not expect to arrive before eleven »⁵⁶. Il semble donc courant que le rythme imposé dans les *time bills* ne soit pas tenable. L'écart entre les normes des administrateurs et la réalité des conditions de circulation ou

⁵³ J. BOUCHARD, *Comment le retard vient aux Français*, op. cit., p. 73.

⁵⁴ Sur ces formulaires, cf. Chapitre 8.

⁵⁵ The Postal Museum, POST 10/366, vol. 1, p. 6 : « Le *time bill* prévoit une arrivée à 11 heures, mais l'heure d'arrivée correcte est 12 heures » (m. t.).

⁵⁶ The Postal Museum, POST 10/366, vol. 1, p. 12 : « Ce *time bill* prévoit une arrivée à 10h40 – mais il s'agit d'une voiture très rapide, et par beau temps, nous ne pensons pas pouvoir arriver avant onze heures » (m. t.).

de la durée d'un trajet se traduit par un retard plus ou moins long. La mise en place d'horaires trop serrés est alors contre-productive par rapport aux efforts de coordination fournis, puisque toutes les liaisons qui en découlent sont bouleversées.

En effet, un dépassement des échéances temporelles préalablement établies empêche la coordination recherchée, particulièrement dans le cadre des correspondances ou de l'organisation de l'envoi des dépêches, et entraîne des répercussions sur tout le service. Le retard met à mal toute tentative de planification ; le fait de chercher à l'éviter a donc pour but de préserver l'organisation des services – permise par l'instauration d'horaires – et ainsi leur rapidité. En 1773, une lettre du surintendant des postes adressée au contrôleur principal à Amboise expose les problèmes rencontrés sur la route d'Orléans à Blois, où les routes sont mauvaises et les bureaux éloignés de la route principale, ce qui force les voitures à un détour pour s'y arrêter⁵⁷. Par conséquent, l'entrepreneur

représente que le Courrier d'Orléans à Blois se rendrait ordinairement à ce dernier bureau à 3 heures ½ ou 4 heures du soir au plus tard, tandis qu'actuellement il n'arrive audit Blois qu'à 6 heures ½. Ce qui fait que celui de Blois à Valençay ne peut plus se rendre que de nuit vers St Aignan, où la mauvaise route et le passage de quelques rivières le mettent en danger ainsi que les dépêches⁵⁸.

Un retard de quelques heures à l'un des points desservis en chemin dérègle tout le service, d'où l'importance de respecter les horaires scrupuleusement pour acheminer le plus rapidement possible les dépêches sur tout l'itinéraire. Des problèmes similaires de désynchronisation apparaissent régulièrement dans les archives de l'administration postale tout au long du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle. En 1827 encore, une lettre émanant de l'administration de l'exploitation générale des Messageries royales – qui sont en charge des paquets de plus de 25 kilogrammes et du transport de personnes – et adressée à l'Inspecteur de Dijon, en rappelle les enjeux dans le cadre de la route de Besançon, dont « la marche est tellement lente maintenant que les voitures n'arrivent plus à leur destination qu'à huit heure trois quarts du soir, tandis qu'elles devaient arriver à 7 Heures ainsi que nous avions tout lieu de l'espérer ce qui est indispensable à la correspondance de Pontarlier »⁵⁹. Un retard de moins de deux heures suffit alors pour mettre à mal l'organisation prévue par l'administration postale, qui doit permettre la coordination de l'arrivée de la voiture par la route de Besançon avec le départ de celle de Pontarlier.

⁵⁷ Les contrôleurs jouent un rôle complémentaire à celui des inspecteurs : ce sont des commis qui ont pour mission d'assurer le fonctionnement courant de la surintendance générale des postes.

⁵⁸ AN, F/90/20236, p. 7-8 : 18 février 1773.

⁵⁹ Musée de La Poste, 450/4.

La ponctualité et le retard deviennent donc une préoccupation grandissante au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle dans différents domaines de la société et qui s'observe particulièrement dans les mobilités postales. Puisque le retard nuit au service en empêchant la coordination des différentes voitures et des personnes impliquées, et donc à la vitesse des transports, il devient une crainte pour l'administration postale.

II. Se plaindre du retard : le mécontentement des usagers et des usagères

Cependant, cette crainte du retard est aussi liée aux nombreuses plaintes reçues et traitées par l'administration postale au cours d'un long XVIII^e siècle et émanant soit de particuliers, soit d'acteurs politiques ou économiques. L'administration postale, alors qu'elle devient un service public, essaye ainsi de répondre aux attentes des utilisateurs et des utilisatrices de ses services. Les échéances temporelles préétablies sont en effet un outil non seulement pour mesurer le retard, mais aussi pour s'en plaindre⁶⁰. Les horaires se présentent alors comme une forme de contrat que les usagers et usagères s'attendent à voir respecté, tandis que le retard est perçu comme une rupture de celui-ci⁶¹. C'est pourquoi, le cas échéant, ils s'en plaignent auprès des administrations compétentes, à savoir, pendant une majeure partie de la période étudiée, au surintendant général des postes et, après la Révolution, au ministre des Finances. L'étude de ces doléances permet de constater que le seuil de tolérance des dépassements horaires est propre à chacun et à chacune, mais que les retards sont davantage admis lors des voyages, où règne une part d'incertitude, que lorsqu'ils concernent le transport des lettres.

Les nombreuses plaintes montrent l'importance que revêt la ponctualité pour le public. Un autre indice est le fait que certains entrepreneurs de transport utilisent parfois l'exactitude de leurs services comme une marque de qualité. Par exemple, le document daté de 1819 vantant le nouvel « établissement de Diligences en poste de Lyon à Nismes, et de Nismes à Lyon, passant par le Pont St-Esprit » promet, parmi d'autres avantages, « d'acheminer sans retard et avec économie jusqu'à destination, tout ce qui lui sera confié ». « Le zèle, l'exactitude, la fidélité que l'Entreprise montrera dans tous ses rapports avec les Négocians, les Voyageurs et les autres citoyens » permettent alors aux entrepreneurs Dudon Frères et Faure « d'espérer qu'elle sera honorée de la confiance

⁶⁰ Mike Esbester l'a également noté pour les horaires des chemins de fer du XIX^e siècle : ESBESTER Mike, « Designing Time: The Design and Use of Nineteenth-Century Transport Timetables », *Journal of Design History*, 22-2, 2009, p. 91-113, p. 108.

⁶¹ Sentiment qui perdure avec les horaires ferroviaires : K. J. R. CORBETT, *The Importance of Being Punctual*, *op. cit.*, p. 191-195.

publique »⁶². La ponctualité est bien rattachée à la fiabilité et montre que ces entrepreneurs sont dignes de confiance. Le fait qu'elle soit avancée comme argument publicitaire souligne, en outre, l'importance que les usagers et les usagères y attachent : ni les négociants ni les voyageurs et les voyageuses ne veulent souffrir d'un retard qui ralentirait leur déplacement ou l'acheminement de leurs lettres et de leurs paquets.

A) Le retard lors des voyages : un impondérable ?

Si le surintendant général des postes puis le ministre des Finances enregistrent de nombreuses plaintes au sujet de retards, la plupart concernent les correspondances et non les déplacements de personnes. De manière générale, les voyages, au XVIII^e siècle, sont soumis aux « caprices du hasard »⁶³ ; les voyageurs et les voyageuses sont conscients qu'ils risquent de subir des aléas et des retards et font preuve d'un certain fatalisme dans ces situations⁶⁴. Ils semblent néanmoins plus patients lorsque ces dépassements horaires sont liés à des causes inévitables, comme des intempéries, que lorsqu'ils sont la conséquence du mauvais comportement de l'un des postillons, d'un maître de poste ou, plus largement, du non-respect d'une règle. Les seules plaintes enregistrées par l'administration et qui concernent le déplacement de personnes sont en effet des cas où les retards sont attribuables à un agent. En 1742, le duc de Randan se plaint qu'un nommé Morel, postillon à Gray :

aïant affecté de le mener au pas pendant la course non content de cette obstination d'autant que les chevaux dans l'étendue de cette poste sont extrêmement bons, eût encore la malice de recommander au nommé Jean Postillon des Granges son camarade de ne le mener paraillement qu'au pas, ce que fit celui-ci⁶⁵.

Les deux postillons ont donc sciemment refusé de galoper pour conduire le duc de Randan, ralentissant fortement son voyage, sans que l'on ne sache la raison de cette mutinerie. Ce qui est sûr, c'est que le duc, probablement habitué à ce qu'on lui obéisse en raison de son titre, ne tolère pas cette attitude. Cette désobéissance quant à l'allure prescrite montre bien l'importance de la célérité et l'attente des passagers qui empruntent la poste aux chevaux : s'ils passent par ce service onéreux, c'est parce qu'ils souhaitent bénéficier de son privilège du galop. Le duc comptait peut-être sur la célérité du service pour honorer un impératif horaire. La ferme générale des postes, qui

⁶² Musée de La Poste, 450/4 : 30 juin 1819.

⁶³ STUDENY Christophe, *L'invention de la vitesse. France, XVIII^e-XX^e siècles*, Paris, Gallimard, 1995, p. 115.

⁶⁴ G. BESSON, *Le temps du voyage, op. cit.*, p. 447-450.

⁶⁵ AN, F/90/20239, p. 30-31 : 18 juin 1742.

a été prévenue de cet incident, est convaincue qu'« une pareille mutinerie de la part des postillons est d'autant plus répréhensible qu'elle peut engager les courriers à des voies de fait, ce qui doit être prévenu et la conduite de Jean Postillon des Granges mérite punition avec d'autant plus de raison que les ministres du Roy doivent être respectés ». La position sociale du plaignant semble donc jouer un rôle supplémentaire dans la peine infligée aux coupables ; peut-être que la plainte d'un particulier sans rang ni fonction politique particulière n'aurait pas reçu la même attention. La ferme générale des postes demande alors un ordre du roi pour les faire emprisonner respectivement huit et quinze jours, peine qui s'inscrit dans les pratiques habituelles de punition des retards à cette période⁶⁶.

Les voyageurs et les voyageuses ayant laissé des récits de leurs expéditions ne semblent pas non plus placer ce problème au cœur de leurs écrits : s'ils font parfois état de ralentissements lors de leurs déplacements, surtout à cause d'intempéries, ils les constatent plus qu'ils ne s'en plaignent, à quelques exceptions près⁶⁷. Cependant, celles et ceux qui tiennent des journaux de voyage n'empruntent pas nécessairement les services de transport « en commun », se déplaçant parfois avec leur propre véhicule : ils ne sont donc pas soumis aux horaires des voitures postales. Ils ont ainsi en général moins d'échéances temporelles auxquelles ils doivent se conformer, même si, dans certaines situations, un retard peut perturber le but de l'expédition ou leur plan de voyage et alors être mentionné dans les récits. Un savant français, Jean Chappe d'Auteroche, mène par exemple une expédition en 1761 pour observer le passage de Vénus devant le soleil et risque de rater la possibilité d'observer le phénomène en raison des nombreux accidents qui ralentissent son arrivée à destination ; il est fort inquiet des retards tout au long du trajet, sentiment dont il témoigne dans ses écrits⁶⁸. Les accidents, en plus de ralentir les véhicules concernés, peuvent donc aussi retarder les autres voitures en bloquant la route.

Les plaintes sont un peu plus fréquentes lorsque les retards sont liés à des problèmes aux relais. En 1792, les administrateurs du directoire du district de Montluel adressent au ministre des Finances un extrait du registre des délibérations du conseil général de cette commune, située dans l'Ain, où sont mentionnées les « plaintes de plusieurs voyageurs relativement à la fourniture des chevaux de poste qui éprouvent des retards nuisibles aux commissions dont ils sont chargés parce que le maître de poste n'est pas fourni d'un assez grand nombre de chevaux »⁶⁹. Il s'agit par conséquent de retards récurrents, liés à un défaut d'organisation : le relais ne possède visiblement pas assez de chevaux

⁶⁶ Sur les sanctions appliquées en cas de retard, cf. Chapitre 8.

⁶⁷ BESSON Grégoire, *Le temps du voyage : rythmes et perceptions du temps dans les pratiques du voyage en Europe entre Lumières et romantisme (1750-1850)*, thèse de doctorat, Université Grenoble Alpes (ComUE), 2019, notamment p. 336-337.

⁶⁸ *Ibid.*, p. 256-257, p. 354-355.

⁶⁹ AN, 19860703/1, Ain.

pour répondre à la demande des voitures passant par là. Le but de ces plaintes est sans doute que le ministre, alors en charge des postes, adresse des remontrances au maître des postes afin de rétablir les conditions nécessaires au bon fonctionnement du relais. Mais dans ce cas aussi, les plaignants, sans qu'on ne connaisse exactement leur identité, semblent avoir un statut particulier, puisqu'ils sont membres de commissions. Leur importance explique peut-être que les administrateurs du directoire prennent le temps d'écrire au ministre à ce sujet.

Certaines plaintes concernent également l'attribution des montures aux relais. Les maîtres de poste sont censés les donner dans l'ordre d'arrivée des voitures. Il semblerait cependant que ce ne soit pas toujours le cas, ce qui crée des mécontentements chez les voyageurs et les voyageuses lésés, qui sont alors dans l'obligation d'attendre le retour d'autres chevaux, ce qui retarde considérablement leur déplacement. En 1820, la direction générale des postes adresse un courrier à un négociant de La Rochelle à la suite d'une plainte de celui-ci :

J'ai reçu, Monsieur, la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 16 du mois dernier, pour m'informer des difficultés que vous avez éprouvées pour obtenir des chevaux au relais de Rochefort le 11 du même mois. J'ai reconnu d'après la copie du Procès Verbal qui a été dressé que le Maître de poste a fait relayer, avant la vôtre, une voiture arrivée après et qu'il vous a ainsi mis dans le cas d'attendre plus longtemps que vous ne le deviez. Je lui écris pour le réprimander sur cette infraction au règlement et je prie en outre Mr le Maire de me donner des renseignements sur la situation du relais et sur la manière dont le service s'y effectue, afin de pouvoir juger des mesures qu'il peut être convenable de prendre⁷⁰.

L'administration postale reconnaît les torts du maître de poste, le réprimande en conséquence, et demande des renseignements supplémentaires à propos du relais concerné, sans doute pour vérifier qu'il dispose de suffisamment de chevaux, mais aussi pour s'assurer plus généralement de la qualité du service qui y est dispensé.

Un cas plus rare est enregistré en 1826 par le directeur de la police du royaume qui reçoit, par un envoi du Préfet de l'Indre, la copie d'un procès-verbal :

dressé le six de ce mois par le commissaire de police de Châteauroux, en présence du Maître de la poste aux chevaux, du Sr Corset, sellier-carrossier, expert appelé par le commissaire de police à l'effet de vérifier et de constater si les réclamations et les plaintes des voyageurs par la diligence, partie le 4 de Paris pour Toulouse étaient fondées.

⁷⁰ Musée de La Poste, 450/2. Un autre exemple, daté de 1811, et détaillé dans le Registre d'ordre et de discipline du relais de la Queue : Musée de La Poste, 450/8.

Suivant le procès-verbal, la diligence a mis douze heures pour venir de Vierzon ici et elle était en retard de cinq heures, les voyageurs ont été dans l'obligation de descendre et de faire la route à pied entre les relais de l'épine fauveau et de châteauroux⁷¹.

La diligence, transportant seize passagers et des paquets, a donc mis près du double du temps nécessaire pour parcourir le trajet entre Vierzon et Châteauroux. Les passagers, qui ont parfois dû descendre de la diligence et marcher à côté parce qu'elle menaçait de se renverser, se sont alors adressés à la police, pour se plaindre non seulement de ce retard, mais surtout des raisons de celui-ci, à savoir que : « la voiture n'était pas solide, quelle était trop chargée et quelle ne pouvait aller plus loin sans verser ». L'expert sollicité par la police, un sellier, confirme que :

le ressort principal placé au coté droit de la voiture et au dessus de l'essieu des roues de derrière, avait fléchi, et que par ce moyen le chargement se portait naturellement de ce coté et faisait souvent frotter la roue contre le coffre, ce qui ralentissait le roulage de ladite voiture et devenait aussi incommode qu'inquiétant pour les voyageurs⁷².

Le trajet a ainsi été ralenti par un problème technique. Le retard n'est ici pas en soi la raison principale pour laquelle les passagers, inquiets, se plaignent, mais c'est bien la cause de ce retard qui suscite les mécontentements : la diligence n'aurait pas dû être si abîmée, ni si chargée. Ces torts relèvent de la responsabilité du conducteur, qui est par conséquent sanctionné. Ce sont donc les situations particulières de retard qui attisent l'insatisfaction des usagers et des usagères qui voyagent : celles où ils apparaissent comme étant évitables ou relevant de la responsabilité d'un acteur des transports.

B) Le retard des dépêches : une préoccupation centrale

Le retard des dépêches préoccupe en revanche bien plus les utilisateurs et les utilisatrices des services et l'administration postale elle-même. Ce sont en effet ces retards qui sont l'objet de la plupart des plaintes. En juillet 1773 par exemple, la surintendance reçoit le mémoire de négociants de Rennes se plaignant de dérangements sur la même route reliant Vannes à Quimper⁷³. Un mois plus tard, elle enregistre « les plaintes les plus vives sur le mauvais service des courriers de leur route », la même route donc, « venant des principaux habitants de Quimper »⁷⁴, qui sont très probablement des notables. Ce sont en effet parfois ceux qui ont un métier nécessitant une bonne

⁷¹ AN, F/7/9324 : dossier Indre.

⁷² *Ibid.*

⁷³ AN, F/90/20236, p. 128 : 13 juillet 1773.

⁷⁴ AN, F/90/20236, p. 170-171 : 19 août 1773.

circulation du courrier et dont l'activité souffre du moindre retard qui se plaignent. Le mécontentement n'est donc pas uniquement une prérogative des plus puissants, même si ce sont les plus prompts à se plaindre.

Les plaintes concernant les retards des courriers sont de plus en plus fréquentes dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, particulièrement après la Révolution française, et plus encore dans les premières décennies 1800. Nous ne pouvons affirmer avec certitude si cette tendance est la conséquence d'un biais des sources ou si elle témoigne d'une préoccupation croissante au sujet du retard ou plutôt d'une tolérance de plus en plus réduite face à ces situations. Toutefois, en croisant cette constatation avec d'autres phénomènes déjà analysés, l'hypothèse selon laquelle la vitesse et, par conséquent, le souci de la ponctualité s'accroissent à partir de la période révolutionnaire est la plus probable.

Ainsi, les membres de l'administration centrale du département de l'Aude en août 1798 se plaignent des retards de leurs correspondances. On trouve la trace de ces mécontentements dans la réponse que leur fait le ministre de l'Intérieur :

Citoyens, j'ai fait passer au ministre des finances vos plaintes, sur le retard que vous fait éprouver le nouvel ordre de départ et d'arrivée des courriers, et je l'invite à donner ses ordres à l'administration des postes pour qu'elle concilie s'il est possible les dispositions de son service avec les intérêts de votre commerce⁷⁵.

Les griefs lui ont été adressés directement. Il informe les contestataires qu'il a transmis leurs doléances au ministre des Finances, en lui demandant de changer l'itinéraire de distribution ; les plaintes sont alors bien suivies d'effet. Si nous reviendrons par la suite sur les préjudices engendrés par ces situations de retard, il est intéressant de noter que la plupart des plaintes concernant des retards de lettres émanent d'administrateurs et d'acteurs politiques, occupant généralement leurs fonctions en province. Ce souci est directement associé à la rapidité des acheminements, étant donné que les retards ralentissent forcément l'arrivée à destination des dépêches. Il faut alors probablement l'analyser à l'aulne du privilège de la vitesse : la prérogative sociale de la vitesse s'étend aussi au retard⁷⁶. Puisque ce sont les personnes les plus riches et les plus puissantes qui ont accès à la vitesse, ce sont en outre celles qui n'ont pas l'habitude d'attendre et qui ne tolèrent pas les retards. Au-delà de ces considérations, il ne fait aucun doute que l'acheminement du courrier est essentiel au bon fonctionnement du système politique, militaire et économique du pays. Ces motifs sont d'autant plus importants pour les administrateurs de provinces éloignées de la capitale,

⁷⁵ AN, 19860703/1, Aude.

⁷⁶ Cf. Chapitre 5.

qui sont à l'origine de la majorité des plaintes conservées, parce qu'ils souffrent particulièrement des retards du courrier, puisque, nous l'avons vu, tout le pays n'est pas desservi avec la même célérité en raison de disparités au niveau des infrastructures.

La plupart des doléances, comme celle de l'administration centrale de l'Aude, donnent à voir un cheminement administratif parfois compliqué, allant d'une autorité à une autre. Avant la période révolutionnaire et la refonte du gouvernement, c'est essentiellement à la surintendance générale des postes et à la ferme générale des postes que ces plaintes sont adressées. Mais dans les années qui suivent la Révolution, elles sont souvent envoyées presque aléatoirement au ministre de l'Intérieur ou à celui des Finances – alors que c'est bien ce dernier qui est en charge des postes. Le ministre de l'Intérieur s'agace d'ailleurs le 17 ventôse an IX [8 mars 1801], dans une réponse à l'attention du préfet du Pas-de-Calais, du non-respect de l'ordre hiérarchique à suivre pour faire connaître les problèmes rencontrés sur une route :

Je viens de recevoir, citoyen préfet, une lettre du maire de Bapaume qui se plaint des retards qu'éprouve le départ de la diligence de Lille à Paris. Veuillez en informant ce fonctionnaire du renvoi que j'ai fait de sa lettre au ministre des finances, lui rappeler l'ordre hiérarchique de correspondance qui a été prescrit par la circulaire du 5 germinal an 8⁷⁷.

Il s'agit en l'occurrence d'une plainte concernant les diligences, et donc d'une des exceptions où l'administration s'intéresse également au transport des passagers. Il est en outre inhabituel que les retards aient lieu au départ d'une voiture et non à son arrivée, mais nous n'avons malheureusement pas davantage d'informations pour comprendre les causes de ce problème. Cet extrait nous apprend qu'une procédure existe pour faire connaître son mécontentement en cas de retard au moins depuis la circulaire du 5 germinal an VIII [26 mars 1800]. Celle-ci cherche à simplifier le travail, l'ordre et la rapidité des correspondances dans l'administration ministérielle en général⁷⁸ : il faut d'abord s'adresser à l'autorité supérieure la plus proche avant de solliciter de plus hautes instances⁷⁹. On imagine en effet aisément le temps perdu à renvoyer ces doléances d'un service à l'autre. De plus, comme le rappelle, le 29 floréal an XI [19 mai 1803], le ministre de l'Intérieur en répondant à la lettre de la 4^{ème} division de l'intérieur du Bureau du Commerce l'informant des

⁷⁷ AN, 19860703/6, Pas-de-Calais.

⁷⁸ Correspondances qui étaient nombreuses et au cœur de l'activité ministérielle et plus largement gouvernementale, particulièrement dans les années qui suivent la Révolution. À ce sujet, voir notamment : MALOIR Jérémy, « Simple négligence ou malveillance contre-révolutionnaire ? La mise en accusation des ministres pour inexécution de la loi sous l'Assemblée législative », dans GUERMAZI Alexandre, LE QUANG Jeanne-Laure, MARTIN Virginie (dir.), *Diriger la loi (1789-1804)*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2018, p. 65-78, ainsi que les autres contributions de l'ouvrage.

⁷⁹ Sur cette circulaire, voir : REBOUILLAT Marguerite, « L'établissement de l'administration préfectorale dans le département de Saône-et-Loire : les deux premiers préfets », *Revue d'Histoire Moderne & Contemporaine*, 17-3, 1970, p. 860-879, p. 862.

plaintes des Charentais, c'est au ministre des Finances qu'incombe la gestion des postes et donc des problèmes rencontrés dans ce cadre :

J'ai transmis au ministre des finances, dans les attributions de qui se trouvent les postes, la pétition que vous m'avez adressée au nom des habitants de la Commune de Charente tendant à obtenir le rétablissement du messenger de Rochefort. Je lui ai fait valoir les intérêts du Commerce et je ne doute point qu'il ne fasse à cet égard tout ce qui est en son pouvoir⁸⁰.

La circulaire du 5 germinal an VIII et cette lettre s'inscrivent pleinement dans l'effort d'organiser, de régler les attributions de chaque ministère, division et bureau qui marque la première République et le début de l'Empire⁸¹. En parallèle, le ministre de l'Intérieur adresse une lettre à celui des Finances pour lui exposer la situation :

Je vous fais passer, mon cher collègue, une pétition des habitants de la Commune de Charente, dans laquelle ils se plaignent du tort que fait au commerce les lenteurs actuelles du service des Postes et par laquelle ils demandent le rétablissement du messenger qui allait à Rochefort chercher leurs lettres et paquets. Je ne puis vous dissimuler, mon cher collègue, que je regarde comme très utile toute institution dont le but est de raviver le commerce. Je laisse à votre sagesse à décider la question que posent les habitants de Charente et je vous invite à me faire part de votre décision⁸².

Ainsi, si le ministre des Finances doit proposer une solution pour régler le souci à l'origine des retards du courrier, le ministre de l'Intérieur garde un droit de regard sur celle-ci. L'affaire semble particulièrement l'intéresser parce que les plaignants ont avancé que ces dérangements sont préjudiciables au commerce. Cet exemple témoigne une fois encore de l'existence ponctuelle de plaintes émanant d'habitants et d'habitantes d'une commune, mettant en avant les torts économiques causés par ces dépassements des échéances temporelles. Les auteurs des plaintes, qu'ils soient des particuliers ou des acteurs politiques ou économiques, prennent ainsi tous la plume pour se plaindre des retards dans leurs correspondances, qui leur occasionnent d'importants préjudices.

Pour essayer de vérifier cette prépondérance, que les sources postales laissent entrevoir, des plaintes liées aux retards des dépêches par rapport à celles concernant les déplacements, nous avons croisé ce corpus avec une recherche dans la presse, à une période où naît et se développe la pratique du

⁸⁰ AN, F/12/1511.

⁸¹ MOULLIER Igor, « Décrire l'administration : le développement de la notion d'attribution au début du XIX^e siècle », *Bibliothèque de l'École des Chartes*, 166-1, 2008, p. 99-118.

⁸² AN, F/12/1511.

courrier des lecteurs, particulièrement dans les « annonces » et les « affiches »⁸³. La même tendance semble s'y vérifier : les retards subis par les voyageurs et les voyageuses ne sont pas au cœur des sujets abordés, contrairement aux retards du courrier. Ainsi, si les *Annonces, affiches et avis divers*, les *Affiches, annonces et avis divers du Dauphiné* ou les *Affiches et annonces de Toulouse* comportent des occurrences du terme « retard » au XVIII^e siècle, aucune n'est liée aux mobilités : toutes concernent des retards de paiement, d'impression du journal, etc. Dans le *Mercure de France*, nous n'avons trouvé, entre 1724 et 1791, et parmi les 457 occurrences de « retard », qu'une seule qui ait trait aux transports. Elle n'est pas liée à des voyages, mais à l'acheminement de lettres : en janvier 1763, un « Avis au public » est publié « sur la petite poste », un service créé quelques années auparavant pour gérer la distribution du courrier au sein de la capitale (l'administration postale ne prenait jusqu'à ce moment en charge, à Paris, que les lettres arrivant de province)⁸⁴. L'auteur, un certain Monsieur D., explique que « La Poste de Paris paroît plaire universellement aujourd'hui, & son succès est tel qu'il ne me resteroit plus rien à dire à ce sujet », ce qui ne l'empêche pas de présenter « quelques réflexions qui tendent à assurer de plus en plus un bon service ». Il explique alors :

On tient au Bureau général de cette Poste un Registre à deux colonnes ; dans l'une sont transcrites toutes les plaintes qui y arrivent ; dans l'autre le résultat des recherches qu'on fait en conséquence. Ce Registre prouve que la plupart des retards ou autres fautes dont quelques personnes se plaignent encore, ne doivent être imputés qu'à des gens étrangers à la Poste : en effet, les personnes qui voudront bien venir parcourir ce Registre, verront qu'il ne contient aucunes plaintes des Marchands, & en général de tous ceux qui donnent eux-mêmes leurs Lettres aux Facteurs, & qui les reçoivent d'eux directement. Ainsi, la plupart des plaintes justes, tant de ceux dont les Lettres n'ont pas été remises exactement, que de ceux qui ne les ont pas reçues dans leur temps, ne doivent point inculper cet établissement. On doit plutôt, comme je l'ai déjà dit, imputer ces fautes à ceux qui sont chargés de porter ces Lettres à la poste ou à ceux à qui les Facteurs sont obligés de les confier. Les timbres qui sont sur chaque Lettre ont été imaginés pour remédier à ces abus, & pour donner au Public la preuve de l'exactitude de la Poste ; mais presque personne ne veut se donner la peine de les examiner. Un de ces timbres indique le quantième du mois ; un autre celui de la levée, & par conséquence l'heure à laquelle la Lettre a été mise à la Poste⁸⁵.

Nous n'avons malheureusement pas retrouvé le registre dont il est question ; il n'est en conséquence pas possible d'étudier ces plaintes. Mais le simple fait qu'il ait existé prouve deux

⁸³ À ce sujet, voir notamment : REYNAUD Denis, « « Associer le public dans son entreprise » : les premières lettres de lecteurs dans la presse française », *Études Épistémè*, 26, 2014 [En ligne] ; BOND Elizabeth Andrews, « Diffusion du courrier des lecteurs dans la presse régionale française : l'exemple des « affiches » », dans BAUDRY Samuel, REYNAUD Denis, *Nouvelles formes du discours journalistique au XVIII^e siècle*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 2018, p. 77-96.

⁸⁴ À ce sujet, voir : VAILLÉ Eugène, « Les Petites Postes (1759-1792) », *Bulletin d'informations, de documentation, de statistique*, 1938, p. 31-48.

⁸⁵ *Mercure de France, dédié au Roi*, Janvier 1763, Second Volume, Paris, Chaubert/Jorry/Prault/Duchesne/Cailleau/Cellot, p. 152-153.

choses : d'une part, les usagers et les usagères protestent en cas de retard – qui est donc une situation anormale et désagréable, aussi bien lorsqu'on envoie une lettre que lorsqu'on en attend une. D'autre part, l'administration postale accorde de l'importance à ces doléances, puisqu'elle les consigne et qu'elle enquête pour identifier les origines des problèmes. L'auteur considère en l'occurrence que ce sont les intermédiaires qui sont responsables de ces dérangements : ce sont eux qui tarderaient à remettre le pli au destinataire ou à le déposer dans la boîte aux lettres. Il en tient pour preuve les timbres apposés sur la lettre, qui permettent de vérifier l'heure à laquelle elle a été levée et ainsi d'en déduire quand est-ce qu'elle a été postée, puisque « La première levée commence à six heures du matin, & toutes les autres d'heure-&-demie en heure-&-demie, à un quart d'heure ou une demie heure près »⁸⁶. Le fonctionnement de la petite poste parisienne, dont le modèle est appliqué par la suite dans d'autres villes du royaume, s'articule en effet autour de l'apposition de plusieurs timbres – qui ne fonctionnent pas comme ceux que nous connaissons aujourd'hui, qui n'apparaîtront qu'en 1849 – lors du paiement de la taxe, lors de la levée, etc⁸⁷. Le fait d'indiquer l'heure de la levée est un signal intéressant en tant que technique de vérification de la coordination temporelle dans un système organisationnel⁸⁸. Cette marque est par conséquent non seulement un moyen de contrôler le bon fonctionnement du service, mais aussi une preuve pour dédouaner la petite poste de toute responsabilité dans les retards constatés, à condition bien sûr que les levées soient effectivement régulières et ne connaissent aucun retard.

Cette pratique de registre de plaintes n'est pas propre à la petite poste : elle existe également dans les relais de poste, au moins à partir de 1798, comme cela est indiqué en préambule des quelques registres qui nous sont parvenus, à l'instar de celui du relais de Saint-Marcellin : « Registre servant conformément aux Articles 23 et 24 de la loi du 9 décembre 1798, à inscrire le nombre des chevaux et Postillons, ainsi que les plaintes des Voyageurs » (Annexe 43)⁸⁹. Ce registre a été tenu de 1825 à 1850. Comme dans les rares documents similaires qui ont été conservés, le registre s'ouvre sur une description de la composition du relais, faisant état du nombre de chevaux, de postillons et du nom et de l'âge de ceux-ci. S'ensuivent les mentions des contrôles annuels par les inspecteurs. Ceux-ci jouent en général, à l'époque moderne, un rôle majeur en tant qu'agents de la monarchie administrative : ils ont notamment pour mission de veiller à l'application des dispositifs réglementaires et au bon fonctionnement des institutions⁹⁰. Les inspecteurs des postes font plus

⁸⁶ *Ibid.*, p. 153.

⁸⁷ Comité pour l'histoire de La Poste, *Guide de recherche sur l'histoire de la Poste en France des origines au Premier Empire, Cahiers pour l'histoire de La Poste*, 2, 2005, p. 18.

⁸⁸ Ce système se cantonne néanmoins à la Petite Poste, qui n'est pas au cœur de notre propos, et qui a été peu retenu par l'historiographie.

⁸⁹ Musée de La Poste, 450/8.

⁹⁰ BARBICHE Bernard, *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne, XVI^e-XVIII^e siècle*, Paris, PUF, 2012, p. 86.

précisément partie des inspecteurs généraux des domaines. Parmi leurs attributions se trouvent l'inspection des relais : ils doivent en vérifier la composition, viser les registres qui s'y trouvent et éventuellement y faire des commentaires en cas de problème. Ils doivent également donner suite aux éventuelles plaintes des voyageurs et des voyageuses qui y apparaissent parfois, soit au fil des pages, soit groupées dans une section consacrée aux doléances.

Cette obligation de tenir un registre est réitérée dans une ordonnance royale de septembre 1827, qui l'étend à tous les lieux d'arrivée ou de départ des voitures publiques, et non plus seulement aux relais de la poste aux chevaux :

Tout chef d'un bureau de départ et d'arrivée d'une voiture publique, tout entrepreneur ou préposé à un relai, tiendra un registre coté et paraphé par le Maire, dans lequel les voyageurs pourront inscrire les plaintes qu'ils auraient à former contre les postillons, pour tout ce qui concerne la conduite de la voiture. Ce registre leur sera présenté à toute réquisition⁹¹.

Cette ordonnance insiste donc sur le fait qu'en plus d'enregistrer les visites et les remarques des inspecteurs, le but est bien de recueillir toutes les plaintes des passagers liées aux services de transports, et plus précisément aux postillons dépendant du relais. Ces plaintes, peu nombreuses dans les exemplaires qui ont été conservés – ce qui pourrait s'expliquer par l'absence de problèmes sur les routes concernées, mais sans doute aussi par le fait que tous les passagers ne savent pas écrire, qu'ils ignorent peut-être l'existence de ce registre ou que le maître de poste refuse de le leur donner – relatent plus largement tous les incidents arrivés en route ou au relais, tels des problèmes avec les chevaux ou un comportement répréhensible du postillon ou du maître de poste. Sur les cinq registres conservés au Musée de La Poste, il n'y a que deux plaintes liées à une question temporelle, qui se trouvent dans le registre du relais de La Queüe et qui concernent l'attribution des chevaux, problème récurrent comme nous l'avons déjà souligné⁹². Il n'est ici pas question de retard à proprement parler, ce qui vient renforcer l'hypothèse selon laquelle les voyageurs et les voyageuses se plaignent davantage des fautes des acteurs du transport que des retards en eux-mêmes. Le retard oscille donc entre faute individuelle et faute systémique, mais la responsabilité est plus généralement portée, que ce soit pour s'en plaindre ou, nous le verrons, pour le punir, sur l'individu.

Dans le dernier journal étudié, le *Journal de Paris*, le premier quotidien d'information publié en France à partir de 1777, la recherche d'articles parlant de retard dans des situations liées aux mobilités jusqu'en 1827 est à peine plus fructueuse : sur 628 numéros où apparaissent les termes

⁹¹ Musée de La Poste, 450/4 : Ordonnance du Roi, septembre 1827, art. 30.

⁹² Tous sont conservés sous la cote 450/8.

« retard » et « poste », quinze articles répondent à nos critères, mais aucun ne concerne des voyages. Il s'agit plutôt de constater des retards dans l'arrivée des lettres ou des journaux. Un entrefilet du 11 avril 1814, paru dans l'édition du 19 avril, explique par exemple que :

Hier matin, l'un des couriers de Paris, en retard, a apporté les journaux des 1er, 2, 3, 4 et 5 avril, dans lesquels sont insérés les actes du sénat, du corps législatif et du gouvernement provisoire. Un second courrier, arrivé à quatre heures du soir, était porteur des journaux des 6 et 7, et de dépêches des commissions ministérielles. Aussitôt que les premiers événements ont été connus, les habitans ont pris la cocarde blanche, et ont manifesté leur joie par de vives acclamations ; le soir, la ville a été spontanément illuminée (...) ⁹³.

L'auteur, anonyme, ne se plaint donc pas du retard, il relate simplement les faits. Son article montre, d'une part, qu'il y a bien des retards dans l'acheminement des lettres et, d'autre part, que les courriers, surtout en période de troubles, comme c'est le cas en ce mois d'avril 1814, où Napoléon a abdiqué, sont très attendus. Le pays est ainsi suspendu aux nouvelles arrivant de Paris et les retards, sans doute aggravés par la situation sont d'autant plus remarqués. De manière générale, ces mentions de retards sont plus fréquentes dans la presse au XIX^e siècle qu'au siècle précédent, tendance que l'on constate aussi dans les sources issues de l'administration postale. On ne retrouve néanmoins pas une habitude qui sera fréquente en Angleterre au XIX^e siècle : celle de se plaindre publiquement en cas de retard afin de discréditer les différentes compagnies ferroviaires ⁹⁴.

Si le retard des voyageurs et des voyageuses semble davantage banalisé, ou du moins ne suscite que rarement des plaintes, il n'en va pas de même lorsque le retard concerne les courriers. En effet, les membres du gouvernement, mais aussi la presse, les négociants, et parfois plus largement la population s'en plaignent fréquemment, ce qui est encore une fois à mettre en lien avec l'importance d'une communication rapide et régulière pour de nombreuses situations, notamment professionnelles ⁹⁵. Cependant, ces plaintes soulèvent la question du seuil de tolérance des retards : quel est le délai à partir duquel le retard est considéré comme suffisamment gênant pour justifier de se plaindre auprès de l'administration postale ?

⁹³ *Journal de Paris*, 19 avril 1814, n°109, p. 3.

⁹⁴ K. J. R. CORBETT, *The Importance of Being Punctual*, *op. cit.*, notamment p. 182-184.

⁹⁵ Cf. Chapitre 1.

C) Le seuil de tolérance

Les plaintes dans lesquelles le retard est quantifié – qui constituent la majorité des doléances qui nous sont parvenues⁹⁶ – permettent de s'interroger sur une éventuelle évolution de la tolérance face à la durée du retard et sur une quantification plus exacte de celle-ci à mesure que les horaires se multiplient, se précisent, et que les garde-temps mécaniques se diffusent. En France, au cours d'un long XVIII^e siècle, les quantifications de retard les plus précises sont mesurées en jours ou en heures. Le 30 septembre 1792 par exemple, le vice-procureur général syndic du département des Vosges – qui, par sa fonction même de représentant de l'exécutif et du département, est très dépendant du bon acheminement des correspondances⁹⁷ – se tourne vers le ministre de l'Intérieur pour se plaindre du fait que « Depuis quelques tems, l'arrivée de la poste aux lettres à Épinal, éprouve des retards très considerables »⁹⁸. Il explique ensuite :

Nous avons d'abord pensé qu'ils étaient causés par les détours que faisait le grand courier de paris à nancy pour éviter les ennemis qui était près de Bar-le-Duc, mais nous venons d'apprendre qu'il ne commence qu'à Nancy même et vient de ce que le service ne se fait pas par des chevaux de Postes, mais par entreprise. Ce courier part de nancy pour Epinal, les lundis, mardis, et samedis à une heure du soir ; il arrivait ordinairement pendant la nuit du même jour ou le lendemain le matin. Depuis que ce service a été confié à des entrepreneurs, la Poste n'arrive plus que le lendemain des départs, à onze heures, midi, et quelques fois à quatre heures de relevée, ensorte que les courses de nancy à Epinal sont souvent de seize heures en plus : quoique ces courses devraient se faire en sept ou huit heures. Les villes du département des Vosges ne souffrent pas seules de ce retard, mais aussi quelques unes du haut Rhin, et de la haute Saône qui reçoivent leurs lettres de Paris par Epinal. Les séances de l'administration en sont aussi dérangées⁹⁹.

Le transport des dépêches peut en effet être assuré soit grâce aux montures de la poste aux chevaux, soit par des entrepreneurs. Le vice-procureur général syndic attribue la responsabilité de ce dysfonctionnement au nouvel entrepreneur qui a désormais en charge ce service, puisque lorsqu'il était effectué par les courriers de la poste aux lettres et les montures de la poste aux chevaux, il arrivait presque seize heures plus tôt d'après les auteurs. Ce changement a donc eu pour

⁹⁶ Il y a quelques exceptions, à l'image d'une plainte adressée par le maire, les officiers municipaux et les membres du conseil général de la commune de Lorient au ministre de l'Intérieur, le 14 septembre an IV [1796], où ils se désolent du fait que « l'arrivée des courriers de Paris à L'Orient a souffert tant d'irrégularités de changements et de retards que nous sommes forcés de vous réitérer les plaintes que nous avons déjà portées (...) », sans toutefois quantifier le retard dont il est question : AN, 19860703/5 : Morbihan.

⁹⁷ Sur le rôle des (vice-)procureurs généraux syndics, voir : ANDRO Gaïd, *Une génération au service de l'État. Les procureurs généraux syndics de la Révolution française, 1780-1830*, Paris, Société des études robespierristes, 2015.

⁹⁸ AN, 19860703/7, Vosges.

⁹⁹ *Ibid.*

répercussion de considérablement ralentir le service – ce qui est inévitable, puisque l'entrepreneur n'a pas la possibilité de mener ses chevaux au galop –, de créer du retard par rapport aux horaires habituels d'arrivée des dépêches, ce qui est « nuisible à la marche de son administration et inquiétant pour tous les citoyens dans les circonstances actuelles ». C'est pourquoi l'auteur de la plainte prie le ministre « de donner des ordres précis pour rétablir la promptitude ordinaire de ce service important ». Le retard souligné est ici de quelques heures, ce qui est présenté comme « considérable » et semble suffisant pour entraîner des conséquences préjudiciables pour plusieurs villes. Si cette urgence pourrait s'entendre au regard du contexte révolutionnaire de la proclamation de la République quelques jours plus tôt, d'autres plaintes de la même période font pourtant référence à plusieurs jours de retard. Ainsi, le 3 octobre 1792, les administrateurs composant le conseil général du département de la Vienne adressent une lettre au ministre de l'Intérieur pour le :

prevenir qu'il se commet dans les bureaux de la poste aux lettres de Paris des erreurs bien préjudiciables au public : plusieurs citoyens de la ville de Poitiers sont venus se plaindre auprès de nous de ce que les lettres de Paris à leurs adresses avoient souffert deux fois dans le mois de septembre dernier un retard de plus de huit jours : des negotians surtout murmurent hautement de ce retard qui leur fait courir les plus grands risques dans leurs affaires¹⁰⁰.

Ce ne sont pas quelques heures de retard dans la distribution du courrier, mais bien huit jours qui font réagir les administrateurs, auprès de qui se sont plaints en particulier les négociants, dont l'activité est très dépendante de la bonne circulation des correspondances. Ces deux exemples, qui montrent une fois encore la fréquence des plaintes émanant des administrateurs locaux, amènent à s'interroger sur un éventuel lien entre la distance et le temps de retard toléré. Entre Épinal et Nantes, ce sont quelques heures de retard qui sont problématiques, alors que pour une liaison entre Paris et Poitiers, les auteurs se plaignent de plusieurs jours de retard. Il existerait donc bien une corrélation entre éloignement et tolérance au retard, qui s'explique par le temps mis pour parcourir les trajets dans des conditions normales. La proximité des Vosges avec les frontières extérieures pourrait en l'occurrence ajouter un facteur d'urgence supplémentaire. Il y a ainsi, tout au long de la période, une coexistence des retards mesurés en jours et de ceux quantifiés en heures, qui tend à montrer que la multiplication des horaires, leur précision croissante dans certains cas, ne s'accompagne pas d'une mesure de plus en plus précise du retard de la part des plaignants. Les minutes ne sont en revanche pas utilisées pour quantifier le retard. Probablement est-ce parce que les horaires eux-mêmes ne se fondent encore que peu sur cette unité, d'autant plus pour indiquer l'heure d'arrivée. Mais peut-être aussi que seuls les retards les plus importants sont mentionnés.

¹⁰⁰ AN, 19860703/7, Vienne.

Ceux de quelques minutes seraient trop courts pour réellement gêner les utilisateurs et les utilisatrices des services.

Les plaintes liées à des retards dans les transports, particulièrement de dépêches, sont donc fréquentes au cours du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle et tendent à se multiplier : elles témoignent des attentes des usagers et des usagères, qui désirent que l'administration postale respecte les échéances fixées, mais surtout que leurs correspondances arrivent à destination le plus rapidement possible. Le souci du retard traduit donc l'importance accordée à la vitesse. Ces doléances montrent en outre que, tout en coexistant avec les jours, les heures sont une unité courante, un repaire usuel, familier, pour quantifier une durée ; la longueur du retard peut ainsi être mesurée avec une certaine précision. Il n'y a alors pas uniquement une diffusion des horloges et des montres au cours du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, mais aussi une utilisation fréquente, au moins dans le cadre des mobilités, de ce temps mesuré mécaniquement.

III. Vivre le retard : les inconvénients des dépassements horaires

Si les usagers et les usagères de ces services de transport, qu'ils soient représentants du gouvernement, négociants ou simples habitants et habitantes d'une ville (parmi lesquels se trouvent toutefois bien des acteurs économiques) se plaignent des retards, c'est parce qu'ils leur créent du tort, qu'ils perturbent leurs activités. Il est évident que le problème principal est qu'ils ralentissent les acheminements, que le public souhaite celer afin que les informations circulent au plus vite. Dans les doléances sont souvent décrits tous les préjudices engendrés par ces dépassements horaires, de sorte à donner davantage de poids à la plainte et à inciter l'administration à prendre les mesures nécessaires pour faire cesser ces ralentissements aux conséquences si graves. Les inconvénients du retard découlant directement de l'importance accordée à la vitesse, des arguments similaires sont avancés autant pour le décrier que pour exiger une accélération des mobilités : la rapidité est recherchée avant tout pour des raisons politiques, administratives, militaires et économiques, qui sont également les motifs pour lesquels le retard est considéré comme une nuisance. Une dimension supplémentaire émerge toutefois dans le cas du retard : à une période où le bien public est pris en compte, en particulier dans le cadre des transports qui relèvent désormais du service public, il s'agit aussi d'assurer la continuité des acheminements et de satisfaire les attentes des usagers et des usagères.

A) La gestion politique et administrative du pays

L'un des arguments le plus souvent avancé par les auteurs des plaintes est le grand préjudice que le retard des courriers cause à l'administration et à la gestion politique du pays. Une lettre du 30 mai 1772 de l'administration postale rappelle par exemple à la directrice de la poste à Aix que les « affaires du Roy » souffrent du retard fréquent de l'acheminement des lettres d'Aix à Antibes et qu'il faut par conséquent repenser le service¹⁰¹. Ce sont parfois aussi les administrateurs locaux qui déplorent les retards et leurs conséquences néfastes sur leurs activités. Si l'on ne doute pas de l'impact réel des lenteurs dans la circulation des correspondances, il semble toutefois que les plaignants utilisent particulièrement cet argument lorsqu'ils réclament un changement d'itinéraire, pour donner davantage de poids à leur requête, conscients que l'administration a la possibilité de leur refuser, surtout si cela bouleverse d'autres dessertes. Avant de prendre de telles décisions, l'administration doit en effet étudier les correspondances qui sont faites et s'assurer qu'un changement favorable à une destination ne soit pas désavantageux pour une autre. Ainsi, lorsque la ville de Mulhouse adresse au surintendant un mémoire, le 9 août 1773, demandant une accélération des courriers entre cette dernière et Bâle et un changement d'horaires afin que les Bâlois puissent répondre aux dépêches le jour même de leur réception, il indique simplement qu'une étude sera menée à ce propos. Le surintendant écrit ensuite aux directeurs des postes de Colmar, de Huningue, d'Habsheim et de Strasbourg en expliquant que « comme le service de Mulhausen est lié à celui d'Huningue à Colmar, qui tient lui-même au service des Courriers de Paris sur Belfort, je conçois qu'on ne peut pas changer, sans un examen préalable, les jours et heures des départs actuels »¹⁰². Après de nombreux échanges avec les bureaux concernés, la décision est prise, le 2 novembre 1773, de retarder « le départ d'Huningue de deux heures par ordinaire afin de donner plus de tems à la ville de Basle de répondre le même jour aux lettres qu'elle reçoit de Mulhausen »¹⁰³. Si dans tous les cas observés, l'administration cherche une solution en réponse aux plaintes concernant les retards qu'elle reçoit, elle a parfois besoin de temps pour en trouver une qui ne perturbe pas les autres courriers et, même si le cas de figure semble rare, il arrive qu'elle ne puisse y répondre favorablement.

Le nouveau régime n'y change rien : les retards sont tout aussi dommageables à la République qu'ils ne l'étaient à la monarchie, poussant les auteurs des plaintes – de plus en plus nombreuses – à demander des changements dans les dessertes. Le 8 octobre 1792, un mémoire des députés du

¹⁰¹ Musée de la Poste, 450/2.

¹⁰² AN, F/90/20236, p. 159-161 : 9 août 1773.

¹⁰³ AN, F/90/20236, p. 241 : 2 novembre 1773.

Finistère sur l'amélioration du service des Postes dans leur département, envoyé à la Convention nationale, demande une réorganisation de la distribution des courriers de Paris à Rennes, de sorte à ce que Vannes et Quimper, « villes où siègent des administrations et des tribunaux », reçoivent « avec célérité les nouvelles de Paris » et connaissent « sans aucun retard les ordres qui leur sont adressés par le corps législatif ou le Conseil-exécutif »¹⁰⁴. Certaines affaires urgentes circulent ainsi d'une ville à l'autre et il est parfois capital qu'elles soient connues sans retard, particulièrement dans le cadre de la justice et de l'administration du pays. Il n'est en effet pas possible d'appliquer les ordres promptement s'ils n'arrivent pas tout aussi vite à destination, et il en va de même pour les lois, autre enjeu majeur, souvent souligné par les auteurs des requêtes et des plaintes, d'autant plus important dans le contexte révolutionnaire, marqué par des troubles, une instabilité politique et une prolifération de la législation¹⁰⁵. C'est dans ce cadre que les administrateurs du directoire du district de Monflanquin écrivent au ministre de l'Intérieur, le 5 septembre 1792, pour se plaindre de l'arrivée tardive des courriers dans cette commune, qui est le chef-lieu du district :

L'exécution des lois dépend d'une prompte et exacte correspondance entre tous les corps constitués, et nous avons mal au cœur de voir que le service du Bureau des postes aux lettres de notre ville est si mal organisé, et si mal entendu, que nous recevons le courrier 24 heures plus tard que toutes les autres villes du voisinage¹⁰⁶.

Ils expliquent encore « que ce retard éloigne non seulement l'exécution qui est confiée au directoire, mais encore met des entraves dans les opérations commerciales, ce qui nuit grandement au bien de la chose publique ». Le ministre de l'Intérieur est en effet en charge, depuis 1790, des correspondances avec les départements et plus précisément de l'envoi des lois aux administrations, ce qui justifie qu'il soit ici sollicité¹⁰⁷. D'après les auteurs de la lettre, « ce vice vient du fait de l'entrepreneur qui, pour gagner plus gros, fait faire le service à des personnes auxquelles il donne des salaires si modiques, qu'étant obligées de faire autre chose pour vivre, elles négligent de remplir avec célérité des fonctions si essentielles ». Ce serait alors la malhonnêteté de l'entrepreneur qui conduirait à ces retardements d'un jour, qui nuisent à la prompte application des lois et par là-même au pays. Les périodes troublées sont de manière générale des moments où les correspondances de l'État ont besoin d'être acheminées le plus rapidement possible et ne supportent aucun retard, aussi bien pour des raisons politiques que militaires. Le moindre retard

¹⁰⁴ AN, 19860703/3, Finistère.

¹⁰⁵ À ce sujet, voir notamment : HESSE Carla, « La logique culturelle de la loi révolutionnaire », *Annales. Histoire, Sciences sociales*, 57-4, 2002, p. 915-933 ; JOURDAN Annie, « La Convention ou l'empire des lois », *La Révolution française*, 2012 [En ligne]. Pour un exemple de circulation des lois depuis Paris jusque dans les différents cantons, voir : BEAUREPAIRE Pierre-Yves, MARZAGALLI Silvia, *Atlas de la Révolution française. Circulations des hommes et des idées, 1770-1804*, Paris, Autrement, 2010, p. 35.

¹⁰⁶ AN, 19860703/4, Lot-et-Garonne.

¹⁰⁷ J. MALOIR, « Simple négligence », *op. cit.*, p. 68.

des décisions stratégiques ou des ordres militaires peut en effet avoir d'importantes conséquences, ce qui est notamment souligné par les administrateurs du directoire du district de Montluel dans leur lettre déjà évoquée de 1792 : « le retard d'un moment dans les dépêches que nécessitent les opérations politiques et particulièrement celles de la guerre, qui sous tous les rapports exigent la plus grande célérité, seroit, sans doute, aussi funeste que dangereux »¹⁰⁸.

Les administrateurs du département des Côtes du Nord, le 12 frimaire an IV [3 décembre 1795], s'inquiètent aussi des conséquences des importants retards du courrier dans la ville de Port Brieuc – le nom révolutionnaire de Saint-Brieuc – sur l'exécution des nouvelles lois :

Le retard des Postes nous laisse dans une position souvent inquiétante. Il y avoit 8 jours que nous n'avions reçu de courrier de Paris quand il nous en arrive un le 7 de ce mois. Aujourd'hui 12, nous n'en avons point encore reçu d'autres. Il ne seroit donc point étonnant que l'exécution des loix fut retardé dans ce département puisque nous les recevons si tard. Nous vous invitons à jeter un coup d'œil d'observation et de réforme sur cette partie essentielle des postes¹⁰⁹.

Ils proposent même une solution pour recevoir plus rapidement les courriers du gouvernement :

Port Malo reçoit des courriers tous les jours. Vous pourriez nous y faire adresser les loix et les dépêches ministérielles, et nous autoriser à établir un courrier qui s'y rendrait pour les prendre et nous les apporter. Il porteroit en même tems nos lettres pour Paris. Vous devez sentir, citoyen ministre, combien les opérations du gouvernement et celles dont il nous charge, doivent éprouver d'obstacle par ce retard. Nous ne recevons les lettres de Paris qu'à 15 et 20 jours de dattes : tous les citoyens attendent que le directoire exécutif fasse cesser ces entraves funestes au service public¹¹⁰.

Un délai d'acheminement de quinze à vingt jours est en effet très long et retarde d'autant l'application des lois. La ville de Saint-Malo, située à une soixantaine de kilomètres à vol d'oiseau de Saint-Brieuc, reçoit pourtant, d'après les auteurs de la lettre, des correspondances journalières. Cette dernière était ralliée en huit jours depuis Paris en 1765¹¹¹. Bien que nous n'ayons pas les données exactes pour 1780, au vu de l'accélération globale des trajets sur le territoire, nous pouvons estimer que la ville devait être atteinte en quatre à cinq jours. Il semble donc qu'il y ait, au moment de l'envoi de cette lettre, un réel problème dans la desserte de Saint-Brieuc, alors que la Chouannerie agite la région. Ces troubles contribuent certainement à l'angoisse des administrateurs républicains qui attendent avec impatience les décisions et les lois prises par le Directoire, régime instauré deux

¹⁰⁸ AN, 19860703/1, Ain.

¹⁰⁹ AN, 19860703/2, Côtes du Nord.

¹¹⁰ *Ibid.*

¹¹¹ D'après G. ARBELLOT, « La grande mutation des routes », *op. cit.* ; cf. Annexes 36 et 37.

mois auparavant. Les bouleversements de la fin du XVIII^e siècle semblent ainsi renforcer ces enjeux de circulation rapide des dépêches.

De même, le 10 ventôse an V [28 février 1797], l'administration départementale des Pyrénées-Orientales – administration qui fait preuve, au cours de la période, d'une grande stabilité et d'un travail sérieux, expliquant peut-être qu'elle se plaint des entraves engendrées par le disfonctionnement des acheminements¹¹² – écrit au ministre de l'Intérieur pour lui exposer « Les fréquents retards que nous éprouvons dans l'arrivée du courrier de Paris qui nous parvient par la voye de Lyon », qui la pousse « à demander à l'administration générale des postes de faire passer dorénavant le paquet de Paris à l'adresse de Perpignan par la route de Limoges et non par celle de Lyon ». Elle estime que « Par ce moyen nous recevrons plus exactement et avec plus de célérité les lois, les mesures du gouvernement et les lettres ministérielles : tout ce qui peut intéresser le commerce et les autres citoyens parviendra dans ce département avec plus de promptitude »¹¹³. Le poids du gouvernement central et de Paris, alors que la centralisation se renforce à la fin du XVIII^e siècle et particulièrement à partir de 1795, transparaît donc aussi largement dans ces sources révolutionnaires¹¹⁴.

Les membres du gouvernement sont particulièrement conscients de ces enjeux de vitesse de circulation des ordres et des lois pour les faire appliquer au plus vite. C'est sans doute pourquoi le ministre de l'Intérieur semble davantage soutenir certaines plaintes concernant des retards auprès du ministre des Finances, comme dans une lettre du 8 frimaire an VI [28 novembre 1797], où il relaye les informations données par l'administration du département de la Drôme, qui se plaint « qu'une nouvelle Direction donnée aux courriers des malles occasionne des retards considérables dans l'arrivée des paquets qui lui sont adressés ». Il invite alors le ministre des Finances :

à prendre communication des réclamations qu'elle m'adresse à ce sujet et à vouloir bien me faire connaître les mesures que vous aurez prises pour faire cesser un retard de deux jours qui nuit essentiellement non seulement à l'administration générale, mais encore plus à l'esprit public, en ce que le courrier de Lyon à Valence étant, à ce que l'on m'a assuré, supprimé ou suspendu, quoiqu'il n'ait jamais été attaqué sur cette route, les ennemis de la république profitent de cette circonstance pour faire parvenir par des courriers particuliers de Lyon les

¹¹² TØNNESSON Kåre, « Pouvoir central, pouvoir local et population : le Roussillon sous le Directoire », dans DUPUY Roger (dir.), *Pouvoir local et Révolution. La Frontière intérieure*, Rennes, PUR, 1995, p. 429-442.

¹¹³ AN, 19860703/6, Pyrénées orientales.

¹¹⁴ Ces échanges avec Paris et la centralisation à l'œuvre n'excluent toutefois pas, en parallèle, une certaine autonomie des municipalités. Sur ces questions, voir : BIARD Michel, « Paris/provinces. Le fil conducteur des pouvoirs, rouages et dysfonctionnements », dans MARTIN Jean-Clément (dir.), *La Révolution à l'œuvre. Perspectives actuelles dans l'histoire de la Révolution française*, Rennes, PUR, 2005, p. 57-76 ; SIMIEN Côme, « Comment faire une République une et indivisible ? Centralisation, décentralisation, Révolution », *Humanisme*, 334-1, 2022, p. 38-45 ; ainsi que les différentes contributions réunies dans : R. DUPUY, *Pouvoir local et Révolution*, *op. cit.*

journeaux royalistes dans le département de la Drome, quarante huit heures avant les nouvelles officielles soit des membres du corps législatif, soit du gouvernement¹¹⁵.

Le risque de ces retards est non seulement de ralentir l'exécution des ordres et des lois et d'inquiéter les membres du gouvernement et éventuellement les citoyens et les citoyennes, mais aussi de laisser place à de fausses informations ou à des rumeurs et des spéculations qui pourraient nuire au régime en place. En l'occurrence, le service « officiel » de transport présentant un dysfonctionnement, les correspondances des opposants, transmises par des messagers particuliers, atteignent plus rapidement la ville que celles envoyées par le gouvernement. Entre les lignes, on comprend que le ministre craint, entre autres, une possible panique populaire qui exploserait du fait de la lenteur des nouvelles : leur constance maintiendrait le calme, quand leur interruption témoignerait de moments de crise. Le manque d'information mène en effet à une possible surinterprétation de ce silence. Pour garantir cette régularité, la maîtrise des correspondances implique donc un acheminement rapide et sûr, ainsi qu'un contrôle des nouvelles circulant sur le territoire. Ce contrôle peut se traduire par la rétention ou le ralentissement des courriers ou par l'interception et la lecture des lettres, afin d'identifier d'éventuels échanges dangereux pour le gouvernement¹¹⁶. En contrepoint, la célérité n'est donc pas nécessairement un atout pour l'État ou l'administration : une vitesse plus importante dans les communications laisserait également moins d'opportunités au pouvoir politique de saisir les lettres et d'imposer sa censure.

Au début du XIX^e siècle, les plaintes sont encore nombreuses au sujet des préjudices causés par les retards des dépêches aux administrations. Le préfet de l'Hérault tient par conséquent à s'assurer par une lettre du 8 prairial an X [28 mai 1802] qu'il ne sera pas tenu pour responsable de la lenteur d'exécution des ordres envoyés par Paris en signalant qu'elle n'est pas de son fait, mais qu'elle est due à des retards récurrents dans l'acheminement du courrier :

(...) plusieurs fois dans la saison actuelle nous avons éprouvé de pareils retards ce qui me fait présumer que le service des postes n'est pas fait avec cette exactitude que commande le bien de tous les autres services : j'ai du, citoyen Ministre vous faire part de cet état de choses afin

¹¹⁵ AN, 19860703/2, Drôme.

¹¹⁶ Sur la surveillance des courriers, voir : BÉLY Lucien, « La surveillance des courriers. Une dimension de l'action diplomatique », dans TESSIER Alexandre (dir.), *La Poste, servante et actrice des relations internationales (XVII^e-XIX^e siècle)*, Bruxelles, Peter Lang, 2016, p. 73-80. Sur l'interception des lettres et la diffusion de leurs secrets, voir : SCHNAKENBOURG Éric, « Interceptor et protéger l'information : les diplomates face à l'espionnage de leur correspondance en Europe du Nord (XVII^e-XVIII^e siècles) », dans BRIZAY François (dir.), *Les formes de l'échange. Communiquer, diffuser, informer de l'Antiquité au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2012, p. 353-370 ; TESSIER Alexandre, « Les à-côtés d'un officier des Postes sous Louis XIV. Jean Richard, maître des courriers étrangers à Paris et informateur de la cour britannique », dans A. TESSIER, *La Poste, servante et actrice, op. cit.*, p. 81-93. Sur les pratiques des diplomates pour s'assurer la primeur des informations, voir : PIALOUX Albane, « Chemins, contrôle et circulation de la dépêche diplomatique entre Paris et Rome au XVIII^e siècle », dans A. TESSIER, *La Poste, servante et actrice, op. cit.*, p. 45-60, p. 56-59.

que dans le cas où le courrier en retard seroit porteur d'ordres pressants de la part du Gouvernement, vous n'imputiez pas à ma négligence le retard que l'exécution de ces ordres pourroit éprouver, et pour que vous veuillez bien appeler l'attention de l'administration des Postes sur une plus grande exactitude dans le service des malles¹¹⁷.

Il demande en outre à ce que des mesures pour limiter ces retards, qui l'empêchent de mener ses missions à bien, soient prises.

Si les sources étudiées ici traitent essentiellement des administrateurs situés en France, dépendant des services de transports terrestres à l'échelle du pays, les représentants du gouvernement à l'étranger ou dans des départements éloignés souffrent bien sûr plus encore d'éventuels retards des dépêches¹¹⁸. En 1806 par exemple, le préfet de Montenotte, département français de 1805 à 1814 et actuellement situé en Italie, souligne les torts que lui causent les arrivées tardives des courriers dans une lettre adressée au ministre de l'Intérieur :

Le courrier de mardi dernier, et celui de ce matin, n'ont apporté ni lettres, ni paquets, ni feuilles publiques : j'ai cru devoir vous en donner avis ; cette inexactitude ou interruption dans ce service est une chose extrêmement désagréable et pénible pour un administrateur qui, par son éloignement du gouvernement, éprouve déjà assez de lenteurs dans sa correspondance : et de semblables retards peuvent compromettre son zèle envers ses supérieurs¹¹⁹.

En l'occurrence, il menace même le ministre de moins d'assiduité dans son travail si ces lenteurs ne sont pas corrigées.

Puisque les communications entre la capitale et les représentants du gouvernement sur tout le territoire et à l'étranger constituent un enjeu de taille au cours d'un long XVIII^e siècle, en particulier après la Révolution, le gouvernement et l'administration postale portent une attention particulière à la rapidité de ces échanges. En témoigne une lettre du 21 juillet 1817 du ministre des Finances à celui de l'Intérieur, où il expose les motifs pour lesquels il refuse la demande du « Conseil général du département du Cher qui a pour objet d'obtenir le rétablissement d'un service direct du transport des dépêches de Bourges à Sancerre ». Il explique :

Une semblable demande avait déjà été faite par Monsieur le Préfet du département, motivée sur les retards qu'éprouvait la correspondance respective de ces deux villes, dont les lettres sont dirigées en passe sur la Charité. A cette époque, les communications entre Bourges et Sancerre n'avaient pas, en effet, la célérité que réclamait l'importance des relations d'un chef-

¹¹⁷ AN, 19860703/3, Hérault.

¹¹⁸ À ce sujet, voir par exemple les inquiétudes des chargés d'affaires du roi à Rome : BRIZAY François, « La correspondance du chargé d'affaires à Rome avec les agents du roi de France à Naples et en Sicile (1706-1724) », dans A. TESSIER, *La Poste, servante et actrice*, op. cit., p. 105-115.

¹¹⁹ AN, 19860703/5, Montenotte.

lieu de préfecture avec une sous-préfecture ; mais depuis, des dispositions ont été faites pour rectifier ce qu'avait d'irrégulier ce service qui a maintenant toute l'activité désirable, sous les rapports administratifs et commerciaux¹²⁰.

Face aux plaintes concernant le retard des correspondances entre deux villes jouant désormais un rôle administratif important, des mesures avaient bien été prises. Mais le ministre constate que :

Le nouveau changement proposé n'a donc plus un but d'utilité publique ; il servirait seulement quelques intérêts particuliers, et ces considérations jointes à la nécessité de porter la plus stricte économie dans les dépenses de l'administration doivent écarter une demande qui aurait pour résultat d'augmenter les dépenses, sans rien ajouter aux produits¹²¹.

Le ministre des Finances, tout comme le surintendant lorsqu'il était en fonction, étudie donc minutieusement les demandes qui lui sont envoyées concernant les lenteurs ou les retards des acheminements, et n'accepte de prendre des mesures en conséquence qu'à condition que les préjudices soient réels, que le changement ne pénalise pas d'autres villes et que ses bénéfices soient utiles au plus grand nombre, et sans doute surtout, aux acteurs politiques et économiques les plus importants.

La gestion politique et administrative du pays ne peut ainsi souffrir d'aucun retard afin qu'elle soit la plus efficiente possible, notamment pendant la période révolutionnaire, à un moment où les correspondances, les ordres et les lois se multiplient. Pour que les administrateurs exercent au mieux leur fonction, ils ont besoin d'être informés au plus vite de toutes les nouvelles émanant de la capitale, justifiant les plaintes en cas de lenteurs et de retards par rapport aux délais prévus. C'est pourquoi les plaignants sont souvent des administrateurs locaux. De même, le gouvernement central a besoin de recevoir régulièrement les dépêches de toutes les provinces. Le respect des échéances fixées leur permet aussi d'organiser leur travail en fonction du moment où ils recevront les lettres et devront y répondre pour que les réponses parviennent au plus vite à leurs destinataires, tandis que le retard met à mal ces efforts de planification.

B) Des conséquences funestes pour le commerce

Comme plusieurs sources citées l'ont déjà laissé transparaître, la seconde grande préoccupation des plaignants, outre les enjeux politiques et administratifs, est l'impact des retards sur le commerce. En effet, le commerce et les activités économiques sont, eux aussi, pour plusieurs raisons, très

¹²⁰ AN, 19860703/3, Cher.

¹²¹ *Ibid.*

dépendants de la bonne circulation des lettres. Les auteurs des plaintes avancent régulièrement cet argument pour justifier du tort que créent les retards des dépêches, même s'ils ne sont toujours pas eux-mêmes marchands, négociants ou artisans. Le choix de mettre en avant cet aspect est sans doute aussi lié, au-delà du préjudice réel, au fait que les plaignants savent que c'est une préoccupation majeure pour l'État et que l'administration postale, et plus encore à partir du moment où elle est rattachée au contrôleur général des finances et par la suite au ministre des Finances, y est sensible. Tout au long du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, elle se montre en effet réceptive à cette justification. Elle utilise parfois elle-même cette argumentation. Le surintendant des postes y a par exemple recours dans une lettre de 1743, dans laquelle il enjoint au directeur de Dunkerque – ville où les négociants se plaignent des retards de la distribution des lettres –, de « satisfaire l'impatience du public », ce qui est « raisonnable », « surtout dans une ville de commerce où les négociants ont souvent un intérêt bien sensible à répondre par le départ suivant »¹²². Outre la réponse aux attentes du public, sur lesquelles nous allons revenir, l'administration postale cherche, par ses décisions, à assurer aux acteurs économiques des échanges rapides. Les délibérations de l'Administration chargée de la Régie des Postes, attestent également, pour la période 1777-1791, non seulement de l'utilisation de cet argument, mais aussi de son impact sur ses décisions. Le 12 janvier 1779, le conseil accepte de modifier la course de Saint-Malo à Paris « Sur le Rapport qui a été fait à l'Administration que les dépêches que le Bureau de St Malo expédie pour Paris par Rennes les Lundi et Vendredi souffrent à Rennes un retard de 24h, ce qui peut être très préjudiciable aux Relations d'affaires et de commerce »¹²³. Il est par conséquent important pour l'administration de faciliter et d'accélérer les communications pour des raisons économiques, ce qui explique en partie qu'elle soit aussi attentive aux retards.

Si les activités économiques sont fortement affectées par les retards des courriers, elles le sont aussi par ceux touchant l'acheminement des petits colis, également pris en charge par la poste, et, selon les activités, des marchandises plus lourdes, qui sont en général transportées par la voie du roulage. Le moindre retard de livraison peut en effet avoir de lourdes répercussions pour les marchands, les négociants et même les artisans, qui se répercutent sur la poursuite des opérations et sur d'autres acteurs. L'auteur d'un « Mémoire sur le préjudice fait au commerce par l'arrêté du Conseil du 9 août 1781 », arrêté qui « attribue aux régisseurs des diligences et messageries royales le privilège exclusif du transport des marchandises » et qui donne naissance à de nombreux débats autour de la liberté du roulage, insiste sur les conséquences néfastes des retards sur les activités économiques :

¹²² AN, F/90/20235, p. 122-123 : 12 février 1743.

¹²³ AN, F/90/20006, F^o47 v : Délibération du 12 janvier 1779.

L'Interet du Commerce exige la plus grande économie dans les frais, et l'assurance de l'arrivée des marchandises à leur destination à jour préfixe, ce qui décide du bon ou du mauvais fruis de la vente dans beaucoup de cas comme pour l'ouverture d'une foire une expédition maritime, pour des fêtes à l'occasion de la naissance ou du mariage d'un souverain, de son avenement à la couronne, ou enfin pour un deuil general, et dans une multitude de circonstances ou le moindre retard cause la mévente et constitue le négociant en perte au lieu du profit dont il avoit l'expectative¹²⁴.

Pour le bien du commerce, il faudrait donc toujours être assuré de l'arrivée des marchandises à une échéance temporelle préalablement fixée, un jour en l'occurrence. Dans un contexte d'accroissement de la demande des biens de consommation, la ponctualité est ainsi nécessaire pour ne pas mettre à mal les ventes, notamment celles coïncidant à des circonstances particulières, qui entraîneraient des gains potentiels. C'est particulièrement important, comme le souligne l'auteur, dans le cadre des foires, qui ne durent souvent que quelques jours. Celle de Beaucaire par exemple qui, nous l'avons évoqué, attire, au XVIII^e siècle, des vendeurs et des marchandises du monde entier, dure sept à huit jours¹²⁵. Si les matières premières, les biens manufacturés, les produits de l'élevage, bref tout ce qui y est vendu et qui est acheminé par voie d'eau ou par voie de terre, n'arrivent pas à temps, ils ne pourront être vendus, causant d'importantes pertes financières aux marchands¹²⁶. De tels événements demandent donc des acheminements pas forcément céléres, mais en tout cas ponctuels.

De plus, pour tous les objets de consommation dépendant de la mode, l'inquiétude vient également du risque de ne plus réussir à les vendre s'ils arrivent trop tard et ne sont déjà plus au goût du jour, comme le rappelle l'auteur dans la suite de son « Mémoire sur le préjudice au commerce » :

Chaque saison varie à l'infini les gouts du public ; il faut, pour les satisfaire tous, des nouveaux assortimens de mille espèces : et comme tous ces gout ne sont ou que des besoins de la saison, ou que des fantaisies du moment, ils se passent aussi vite que l'instant qui les voit naître ; en sorte que, s'il y a eû le moindre retard dans l'approvisionnement du marchand, cet approvisionnement lui reste ; les fonds ne lui rentrent pas ; le terme du payement du prix de ces marchands arrive sans qu'il ait pû s'en défaire ; ceux qui les lui ont fournis veulent être payés ; on le discute, et un léger retard qu'il n'a point à s'imputer, cause sa ruine. Combien n'y

¹²⁴ AN, 29AP/99.

¹²⁵ LÉON Pierre, « Vie et mort d'un grand marché international. La foire de Beaucaire (XVIII^e-XIX^e siècles) », *Revue de géographie de Lyon*, 28-4, 1953, p. 309-328, p. 316.

¹²⁶ Pour un aperçu des différentes marchandises, voir : CONTESTIN Maurice, « La foire de Beaucaire : naissance, apogée, déclin (XV^e-XIX^e siècles) », dans Société d'histoire et d'archéologie de Beaucaire (éd.), *Beaucaire. Carrefour de l'histoire*, Toulouse, Privat, 2010, p. 327-342, p. 330-335 ; CONTESTIN Maurice, « Marchandises vivantes, marchandises ambulantes : le commerce du bétail aux foires de Beaucaire sous l'Ancien Régime (XVI^e-XVIII^e siècles) », dans *Ibid.*, p. 343-367.

a-t-il pas de maisons de commerce tombée uniquement pour avoir essuyé de ces retards dans les expéditions qu'elles avoient demandées¹²⁷.

La vitesse et la ponctualité des acheminements sont par conséquent essentiels au commerce, surtout pour les objets dont l'achat est soumis à la mode. Dans le cas d'un horloger comme Leschot, qui travaille avec plusieurs artisans et ouvriers, les retards de livraison de matériaux ou de pièces – en plus de ceux de production – se répercutent sur toutes les étapes de la production, voire peuvent compromettre les ventes¹²⁸. Ce sont donc aussi les profits qui sont menacés¹²⁹ : les retards des envois engendrent parfois en effet une perte de revenus. Plus vite les matières circulent, plus rapidement les produits sont créés, puis acheminés, et les gains enregistrés¹³⁰. Outre cet impact possible sur les ventes et les profits, la crainte de Leschot, sans doute partagée par d'autres artisans et marchands, est aussi de perdre la confiance de ses clients en cas de retards trop fréquents, puisque la ponctualité est, comme nous l'avons vu, synonyme de fiabilité, tandis que le retard, à l'inverse, est, en plus d'être préjudiciable aux affaires, très mal considéré¹³¹.

L'argument économique est encore plus fréquent dans les années qui suivent la Révolution, lorsque les plaintes sont adressées aux ministres. Pour ne citer qu'un exemple parmi d'autre, le ministre des Finances informe ainsi celui de l'Intérieur, le 16 ventôse an VII [6 mars 1799] qu'il a bien reçu la « lettre du commissaire du directoire exécutif près l'administration municipale d'Anvers, relative au préjudice qu'éprouve le commerce de cette commune par le retard des courriers de la malle »¹³². Les activités économiques exigent donc des circulations régulières et rapides.

Ce même enjeu transparaît dans les quelques plaintes suisses que nous avons pu consulter : les marchands, les négociants, tout comme les producteurs, exigent une grande célérité et l'absence de retards. Ils vont jusqu'à rappeler l'importance du commerce pour l'État et le bien public, comme le font des marchands horlogers de Sainte-Croix, située dans le canton de Vaud, en 1807, dans une lettre demandant une réorganisation des acheminements afin d'éviter tout retard, qui « ne pourrait être qu'au détriment de l'Etat & au désavantage des particuliers »¹³³. Pour satisfaire leur demande,

¹²⁷ AN, 29AP/99.

¹²⁸ GIRARDIER Sandrine, *L'entreprise Jaquet-Droz. Entre merveilles de spectacle, mécaniques luxueuses et machines utiles, 1758-1811*, thèse de doctorat, Université de Neuchâtel, 2018, notamment p. 265-267. Sur les activités de cet horloger, voir aussi : Chapitre 1.

¹²⁹ MARTIN Marguerite, « Temps et circulation des marchandises. Entre contrôlé et incertitude, de Bordeaux à Marseille, 1735-1737 », *Hypothèses*, 1-18, 2015, p. 133-148.

¹³⁰ Voir l'exemple du marchand anglais Worsley, qui se plaint que les retards engendrés par le transporteur reculent d'autant la transformation des marchandises en argent : CHARTRES John A., TURNBULL Gerard L., « Road Transport », dans ALDCROFT Derek H., FREEMAN Michael J. (éd.), *Transport in the Industrial Revolution*, Manchester, Manchester University Press, 1983, p. 64-99, p. 95-96.

¹³¹ Sur Leschot en particulier, voir S. GIRARDIER, *L'entreprise Jaquet-Droz, op. cit.*, notamment p. 265-267.

¹³² AN, 19860703/5, Nêthes.

¹³³ ACV, K XI c 11: Lettre du 12 janvier 1807.

l'administration postale envoie un représentant pour établir un nouveau bureau et négocier avec le postillon de modifier la manière dont il effectue sa course¹³⁴.

Cet argument continue à être utilisé au début du XIX^e siècle. En 1813, la chambre consultative des manufactures arts et métiers de Romans, spécialisées dans les étoffes de laine, et pour qui la régulière et rapide circulation du courrier est essentielle, adresse au ministre des Manufactures et du Commerce une demande pour établir une correspondance quotidienne entre cette ville et le Midi. Après avoir présenté les inconvénients du service actuel, elle explique en effet que :

Ce mode de service présente les plus grands inconvénients pour des relations existantes entre cette ville et le midi : souvent le Courrier de Provence n'arrivant pas au Bureau de Valence avant le Départ du Courrier de Romans par Grenoble, les dépêches sont retardées jusqu'au courrier suivant, particulièrement les mercredi, ce qui met la correspondance en souffrance jusqu'au samedi, de cette manière le commerce est exposé aux plus grands dangers, les particuliers éprouvent de funestes retards, et les corps administratifs eux-mêmes sont entravés dans leur marche, au point que souvent cette ville reçoit des troupes de passage avant d'avoir reçu des avis des commissaires des Guerres, tant de Grenoble que de Valence¹³⁵.

Les difficultés causées au commerce sont les premières évoquées, mais les plaignants insistent aussi sur les autres conséquences de ces retards, qui touchent notamment les particuliers – sans toutefois expliquer pourquoi ils en pâtissent tant il est évident sans doute que la bonne circulation des lettres est utile à tous et à toutes – et l'administration, qui, d'après eux, souffre de ne pas recevoir les ordres et les informations en temps et en heure, particulièrement au sujet du passage des troupes. Les retards semblent en l'occurrence engendrés par un défaut de coordination : si les dépêches arrivent trop tard au Bureau de Valence, elles ne peuvent être prises en charge par le courrier partant le même jour pour Romans, condamnant les Romanais à patienter pour les recevoir. Le moindre retard met donc à mal tout effort de coordination et d'organisation des services à des fins d'accélération et d'efficacité des acheminements. À la suite de cette demande, et « Quoique cette ville jouisse déjà de cinq ordinaires par semaine et qu'ainsi elle soit plus favorisée qu'un grand nombre d'autres plus importantes qu'elle », l'administration fait « prendre des renseignements sur cet objet, et si une correspondance journalière pour Romans ne se trouve pas en opposition avec les vues d'intérêt général et d'économie qui doivent me diriger », auquel cas elle accordera « au Commerce de Romans l'Etablissement qu'il sollicite »¹³⁶. L'administration entend ici les arguments

¹³⁴ *Ibid.* : Rapport du 14 janvier 1807.

¹³⁵ AN, F/12/1511.

¹³⁶ *Ibid.*

avancés et étudie la demande, à laquelle elle répondra favorablement si ce changement ne nuit pas à d'autres villes. Les suites de cette affaire ne sont malheureusement pas connues.

Les retards entraînent donc des conséquences funestes pour le commerce, la production et plus généralement l'économie, qui s'appuient beaucoup, à cette période, sur l'échange de correspondances, mais également sur l'envoi de colis et de paquets. Cette importance des circulations, ainsi que la très grande attention portée par les pouvoirs publics aux questions économiques transparaissent dans les doléances, aussi bien parce que les retards pénalisent réellement les activités professionnelles des plaignants que parce qu'ils savent que ce type d'argument sera particulièrement efficace auprès de l'administration.

C) Le préjudice au bien public

Si la circulation des correspondances est essentielle pour les acteurs politiques et économiques, ce ne sont pas les seuls à compter sur la prompt arrivée des nouvelles de ce qui se passe dans le pays. À Paris comme en province, la population les attend avec impatience, particulièrement dans des contextes de guerre ou au moment de la Révolution, comme nous l'avons vu avec l'étude des articles mentionnant des retards dans le *Journal de Paris*. À titre individuel, celles et ceux ayant pour habitude de correspondre avec leurs familles, leurs amis, leur réseau – donc les plus instruits et les plus riches – se languissent eux-aussi des réponses à leurs missives. De telles situations d'attente sont un leitmotiv de la littérature au XVIII^e siècle. Une rapide recherche dans la base de données frantext permet de constater que les termes « retard(s) » et « retardement(s) » sont non seulement souvent utilisés au cours de la période étudiée dans des textes littéraires, mais aussi de plus en plus fréquemment. Ainsi, on en dénombre 120 occurrences au XVII^e siècle, 183 au XVIII^e siècle et 552 au XIX^e siècle¹³⁷. Cependant, cette étude, comme celle de Julie Bouchard – plus large en termes de chronologie et plus complète sur les différentes formes du mot « retard », mais s'appuyant sur une base de données moins fournie –, contient deux biais. D'une part, elle englobe toutes les occurrences du retard, et par conséquent toutes ses significations, comme le retard de la marée et, d'autre part, le nombre de textes référencés n'étant pas le même pour chaque période, cette

¹³⁷ Respectivement 119 occurrences de « retardement(s) » au XVII^e siècle, 109 au XVIII^e siècle et 18 au XIX^e siècle ; et une seule occurrence de « retard(s) » au XVII^e siècle, 74 au XVIII^e siècle et 534 au XIX^e siècle, tendance qui s'inscrit dans l'évolution de la langue constatée par Julie Bouchard (J. BOUCHARD, *Comment le retard vient aux Français*, *op. cit.*, notamment p. 70-93) et évoquée précédemment.

différence peut influencer les chiffres¹³⁸. Malgré cela, il semble tout de même que l'usage du mot croît fortement dans la littérature au cours d'un long XVIII^e siècle.

Plusieurs extraits évoquent donc les retards du courrier, qui créent de l'inquiétude chez celles et ceux qui se languissent des êtres aimés, notamment en périodes de guerre. Un passage de l'*Histoire de Miss Jenny*, écrit en 1764 par la comédienne et romancière française Marie-Jeanne Riccoboni, en témoigne : lorsque Sara, l'un des personnages, attend des nouvelles d'Edouard, qui est sur le front, elle note que « Le retard d'un courrier la livroit à des terreurs mortelles ; elle perdoit insensiblement le repos, et ses nuits se passoient à désirer et à craindre les nouvelles du lendemain »¹³⁹. Il ne fait nul doute que ce ressenti ne relève pas que de la fiction : les retards des nouvelles, surtout lorsqu'on en ignore la cause, laissent place à toutes sortes de conjectures et d'angoisses. Les particuliers souffrent alors aussi des retards de leurs correspondances, parce qu'ils sont générateurs d'incertitudes, même s'ils ne revêtent pas nécessairement des enjeux économiques ou politiques.

Pourtant, l'administration postale n'enregistre que très ponctuellement des plaintes de particuliers concernant le retard du courrier ou des paquets. Il est possible qu'ils s'adressent plutôt à d'autres instances, plus directes ou plus proches, à un intendant par exemple qui, en qualité de commissaire du Conseil du roi, peut également rendre des jugements en matière de règlements liés à la ferme générale des postes. Ainsi, le 28 avril 1785, un jugement est rendu par l'intendant de Paris au profit du Sieur Narbonne, professeur de musique à Paris, qui avait présenté une requête exposant qu'il s'était rendu à la messagerie de Meaux pour faire expédier une malle à Soissons, ville où il a vainement attendu son paquet, ce qui « lui a fait manquer l'occasion de donner des concerts à Soissons »¹⁴⁰. La directrice du bureau de la messagerie de Meaux est par conséquent condamnée à lui payer 60^{lt} en guise de dédommagement pour le retard qu'il a éprouvé. Bien que sur les trois registres de l'intendant de Paris en matière de jugements pour les années 1780 à 1790, il n'y ait qu'une affaire de ce type, elle montre que les usagers et les usagères des services de transport ont d'autres recours que celui de se plaindre collectivement à l'administration – ce qui n'est possible que lorsque toute une ville est touchée par ces retards –, et qu'individuellement, en cas de problème rencontré, ils peuvent s'adresser à d'autres instances.

Malgré ces rares plaintes individuelles, l'argument du préjudice porté au bien public est souvent avancé pour insister sur l'importance de la ponctualité des transports et plus généralement, celle de leur bon fonctionnement. L'objet des plaintes concerne le plus souvent, une fois encore, les retards

¹³⁸ J. BOUCHARD, *Comment le retard vient aux Français*, op. cit., p. 72-74.

¹³⁹ RICCOBONI Marie-Jeanne, *Histoire de Miss Jenny, écrite et envoyée par elle à Miladi, comtesse de Roscomond*, Tome 1, Paris, Foucault, 1818 [1764], p. 141-142.

¹⁴⁰ AN, V/7/522, p. 14-16 : 28 avril 1785.

du courrier et plus rarement ceux du transport de personnes. Les auteurs des plaintes, souvent des administrateurs locaux, avancent que le public souffre des lenteurs et des retards des correspondances. Le bien public désigne, à cette période, le bien des usagers et des usagères d'un service collectif et commun, en l'occurrence les services de transport, le terme « public » s'opposant à celui de « particulier »¹⁴¹. Ainsi, le ministre de l'Intérieur écrit aux administrateurs du Directoire du département de la Nièvre le 17 septembre 1792 au sujet, exceptionnellement, des retards d'une diligence, qui transporte habituellement des personnes et des marchandises à vive allure :

Les administrateurs généraux des Messageries représentent que le deffaut de police sur les chemins et pour le passage des bacqs met toutes sortes d'entraves dans leur service ; que frequemment les diligences de Clermont ont été arretées près d'une demie journée et même jusqu'au lendemain pour parvenir a leur tour au passage du bacq de Nevers, qu'il en resulte des retards infiniment désagréables aux voyageurs, mais surtout très préjudiciables a la chose publique a raison des fonds et approvisionnements qui n'arrivent pas aux départements et aux armées dans les delais prescrits et déterminés.

Que cet inconvenient resulte encore des mauvais chemins et de l'obstination des rouliers a ne vouloir pas ceder la moitié de la chaussée pour le passage des voitures publiques, ce qui les contraint a faire plusieurs lieues au pas a la suite de leurs charettes¹⁴².

Les retards constatés ont donc plusieurs origines, dont certaines sont liées à de mauvais comportements ou à un dysfonctionnement de certains services, en l'occurrence les bacs. Cette dernière raison s'inscrit dans un contexte où, depuis le décret du 25 août 1792 qui supprime les droits de bacs et de passage, toute personne est libre de proposer un tel service de transport. Les problèmes notés ici découlent alors sans doute de cette nouvelle législation, qui entraîne ponctuellement des difficultés de circulation selon le professionnalisme de ceux effectuant ces services¹⁴³. Le ministre souligne le fait que ces retards sont désagréables pour les passagers – il évoque un retard de la diligence qui peut aller jusqu'à un jour, ce qui a de quoi contrarier les voyageurs et les voyageuses –, mais aussi pour la « chose publique », puisque les approvisionnements civils et militaires sont en conséquence ajournés. En creux, on comprend donc que le bien public est aussi, d'après le ministre, lié aux intérêts du pays. Il insiste encore :

S'agissant d'un service public et de l'exécution d'une loi qui oblige ces diligences a faire deux lieues a l'heure, il est du devoir des administrations de lever tous les obstacles qui peuvent s'y opposer. Vous voudrez donc bien donner les ordres necessaires pour que le passage sur la Loire soit accordé aux Messageries nationales a leur arrivée sur les rives du fleuve, de

¹⁴¹ J.-L. MESTRE, « La notion de service public », *op. cit.*, p. 197-198.

¹⁴² AN, 19860703/5 : Nièvre.

¹⁴³ Au sujet de ce décret, aboli quelques années plus tard, et de ses conséquences, voir : D. MARGAIRAZ, « L'invention du « service public » », *op. cit.*, p. 24-25.

préférence aux voitures particulières, autres que celles de la Poste, et que la Gendarmerie Nationale veille à la police des routes et lui rende compte de la conduite des rouliers, afin de pouvoir prendre à leur égard les mesures que le bien du Service public paraîtra devoir exiger¹⁴⁴.

Au nom du bien public, et en tant que service public, l'administration doit faire tout ce qui est en son pouvoir pour faire cesser ces retards. La désignation des transports en tant que service public, à deux reprises, s'inscrit tout à fait dans la naissance de ce concept au XVIII^e siècle, évoquée précédemment, et qui se renforce particulièrement après la Révolution française¹⁴⁵. Cette catégorisation passe ici par les services rendus aux voyageurs et aux voyageuses, mais également à la société en général, qui bénéficie directement de l'acheminement des denrées et d'une armée approvisionnée, avantages qui ne doivent ni être interrompus ni être ralentis ; on retrouve alors ici l'importance de la vitesse et la notion de continuité du service, sous-jacente au concept de service public dès la Constituante¹⁴⁶. Le ministre de l'Intérieur emploie régulièrement le syntagme « service public » pour désigner les services de transport de la poste aux lettres, de la poste aux chevaux et des messageries, dans le cadre duquel les retards des diligences, des messageries, de ces transports publics, collectifs, utiles pour la société, sont intolérables. Comme les services postaux sont une prérogative de l'État, qu'il assume pour l'intérêt général, il a la charge de répondre à ces besoins¹⁴⁷. Le rapport de la Commission pour l'organisation des Postes et Messageries de 1796 insiste encore sur les liens sociaux que de tels services facilitent : « La restauration du service des postes & messageries conservera au gouvernement des moyens de correspondance, d'où dépend en grande partie l'harmonie sociale ; elle assurera au public des moyens de communication, sans lesquels les liens sociaux ne peuvent subsister (...) »¹⁴⁸. Le fait de mettre en avant le « bien public » dans les doléances concernant des cas de retard prouve non seulement son importance aux yeux du pouvoir, qui prend de plus en plus en compte, au XVIII^e siècle, les besoins sociaux¹⁴⁹, mais également du point de vue des usagers et des usagères, qui ont des attentes quant aux prestations de ces services collectifs de transport. Le retard s'inscrit donc bien, au-delà d'une dimension morale, dans une dimension technique dans le cadre d'un service public émergent et d'une forme d'organisation d'une administration étatique.

Le 10 ventôse an V [28 février 1797], l'administration départementale des Pyrénées-Orientales rappelle par exemple l'intérêt du courrier pour toute la société, lorsqu'elle se plaint auprès du

¹⁴⁴ AN, 19860703/5 : Nièvre.

¹⁴⁵ O. LANGLOIS-THIEL, *Contribution à l'histoire du service public postal*, *op. cit.*, p. 26.

¹⁴⁶ J.-L. MESTRE, « La notion de service public », *op. cit.*, p. 200-202 ; D. MARGAIRAZ, « L'invention du « service public » », *op. cit.*, p. 19, p. 22 ; J.-L. MESTRE, « L'emploi de l'expression « service public » », *op. cit.*, p. 31-34.

¹⁴⁷ O. LANGLOIS-THIEL, *Contribution à l'histoire du service public postal*, *op. cit.*, p. 73.

¹⁴⁸ AN, AD/IX/561, Rapport de la Commission pour l'organisation des Postes et Messageries.

¹⁴⁹ D. MARGAIRAZ, « L'invention du « service public » », *op. cit.*, p. 15.

ministre de l'Intérieur des « fréquents retards que nous éprouvons dans l'arrivée du courrier de Paris » et réclame par conséquent un changement dans l'itinéraire emprunté : « Par ce moyen nous recevrons plus exactement et avec plus de célérité les lois, les mesures du gouvernement et les lettres ministérielles : tout ce qui peut intéresser le commerce et les autres citoyens parviendra dans ce département avec plus de promptitude »¹⁵⁰. Les auteurs ajoutent encore : « Il suffit, citoyen ministre, que vous soyez instruit que le but de notre demande ne tend qu'au bien du service, pour être persuadés d'avance que vous l'appuyerez d'une manière efficace soit auprès du ministre des finances, soit auprès de l'administration générale des postes ». La distribution du courrier dans les meilleurs délais entre donc aussi dans les prérogatives du service public, et c'est cet argument qui est mis en avant pour justifier la supplique, tendant à montrer l'importance qu'y accordent le gouvernement et l'administration postale.

L'étude des plaintes laisse donc entrevoir en filigrane les torts que causent les retards, surtout ceux des dépêches, aux acteurs politiques, économiques, mais aussi à la population en général, même si l'on comprend par la récurrence des arguments avancés qu'ils servent essentiellement à justifier les plaintes en mettant en avant des difficultés auxquelles l'administration et le gouvernement sont sensibles.

La ponctualité, vertu religieuse et morale, s'impose dans le domaine des transports, où elle revêt néanmoins en plus une dimension technique, qui permet d'assurer la rapidité des acheminements et des déplacements dans le système organisationnel mis en place par l'administration postale au cours d'un long XVIII^e siècle. Le retard, qui traduit la différence entre la norme et les pratiques du temps, devient par conséquent une préoccupation majeure tant pour les usagers et les usagères que pour l'administration, car il met à mal les efforts de coordination et de planification. Le nombre important de plaintes enregistrées au cours d'un long XVIII^e siècle, et plus encore après la Révolution, témoigne de ce souci, tout comme du fait que les services postaux s'inscrivent désormais en tant que service public. Ces doléances émanent de différents acteurs, mais souvent de personnes influentes, ayant une position politique, sociale ou économique importante. S'il aurait été très intéressant de pouvoir faire une étude sociologique plus poussée des plaignants en tant que groupe, les sources, en particulier les registres de l'administration qui sont parfois laconiques, compliquent souvent cette approche. Les quelques éléments que nous avons semblent toutefois

¹⁵⁰ AN, 1960703/6 : Pyrénées-Orientales.

montrer que ce sont rarement des particuliers sans statut ou fonction importante qui s'adressent à l'administration postale pour signaler des dysfonctionnements. Cela montre, d'une part, que les administrateurs locaux et les représentants de l'État sont les premiers utilisateurs de ces services postaux et les plus exigeants, ce qui se comprend au vu de l'importance de la correspondance dans leurs activités. D'autre part, ils sont aussi souvent les intermédiaires entre celles et ceux qui se plaignent, qui souffrent des retards, et les responsables des services postaux.

Les retards des dépêches sont ainsi, dès le XVIII^e siècle, un problème décrié régulièrement : même si ce sont parfois des jours de retard qui sont évoqués, quelques heures de dépassement des horaires suffisent souvent à susciter des plaintes, adressées directement à l'administration. Les retards sont toutefois bien davantage tolérés dans les transports lorsqu'ils ne sont pas de la responsabilité d'un acteur des mobilités ; une part d'aléa dans les voyages, liée notamment aux conditions météorologiques ou à l'état des routes, est admise. En revanche, lorsqu'ils sont imputables à un individu, les passagers n'hésitent pas à se plaindre, puisqu'ils attendent un service irréprochable : la faute, en cas de dysfonctionnement, est donc largement rejetée sur l'individu, et non sur le système dans son ensemble. La multiplication des plaintes de la part des utilisateurs et des utilisatrices des services de la poste aux chevaux, de la poste aux lettres ou des messageries, met aussi en évidence une intériorisation du temps à l'heure près. Les horaires, le temps mesuré, s'imposent alors comme une norme que le public doit certes respecter, mais à laquelle il attend en retour que les agents des services postaux se plient.

Cet « impératif de ponctualité » qui marque les transports d'un long XVIII^e siècle se renforce encore dans les décennies suivantes, lorsque les voyages s'effectuent pour la plupart en train : les passagers, particulièrement en Angleterre, sont plus exigeants encore en matière de retard, d'autant qu'un dépassement de la norme horaire peut engendrer des accidents dus à la désynchronisation entre les trains. En cas de dépassement des échéances temporelles, ils se plaignent publiquement, en les relatant dans des journaux, et parfois, ils engagent des poursuites contre les compagnies ferroviaires concernées¹⁵¹.

¹⁵¹ K. J. R. CORBETT, *The Importance of Being Punctual*, *op. cit.*, notamment p. 182-204.

CHAPITRE VII : AUX ORIGINES DU RETARD

Les nombreuses plaintes envoyées à l'administration postale, dont les auteurs ne sont pas toujours connus mais qui émanent soit d'agents postaux locaux, soit du public, tendent à montrer que les retards dans les transports sont fréquents. Le souci du retard apparaît à partir du moment où l'administration instaure des échéances temporelles et où, plus largement, elle essaye d'organiser et de coordonner les transports. En effet, si l'on définit le retard comme le dépassement d'une norme préalablement fixée, c'est donc en premier lieu la mise en place de ces normes, à des fins de coordination temporelle visant à accélérer les acheminements, qui sont à l'origine du phénomène. Cependant, comme nous avons déjà traité de ces normes dans les chapitres précédents, nous nous intéresserons ici à la manière dont elles s'insèrent dans les pratiques.

Les doléances concernent particulièrement les dépassements horaires des acheminements de dépêches, qui sont au cœur de ce chapitre. Les conséquences de ces dysfonctionnements sur les activités politiques, économiques et militaires, mais plus généralement sur les tentatives de coordination temporelle par le biais des horaires, et donc sur la vitesse, sont considérables. C'est pourquoi l'administration postale tente de lutter contre les retards. Cependant, avant de pouvoir mettre en place des solutions, elle doit en premier lieu connaître et identifier les problèmes qui sont à l'origine de ces dépassements temporels. À travers un corpus de sources constitué notamment des plaintes enregistrées dans les correspondances de la surintendance générale puis de l'Administration des postes et, plus largement, des décisions prises successivement par le Conseil de la Ferme des Postes, la régie des Postes, le directoire des Postes, l'Assemblée des postes et messageries, la Ferme des Postes, la régie des postes aux lettres et le conseil des postes, il est possible de constater ce souci du diagnostic, cette volonté de comprendre les facteurs engendrant ces trop nombreux retards. Il s'agit alors d'étudier les problèmes qui sont identifiés comme étant à l'origine des retards des acheminements, aussi bien par le public que par l'administration postale.

Lorsque l'administration postale est informée de retards sur certaines lignes ou dans certains lieux, elle donne souvent des ordres afin d'obtenir des renseignements plus précis afin, d'une part, de vérifier le bien-fondé des mécontentements et, d'autre part, d'en identifier les causes. En juillet 1773, les « M^{rs} les Barons de Navailles et des syndics Généraux de Bearn » adressent une missive au surintendant général des postes concernant les « retards qu'éprouve la correspondance des lettres du Public ». Les syndics, qui, au XVIII^e siècle ont l'habitude de traiter directement avec les chefs des bureaux ministériels, agissent généralement en accord avec les membres les plus influents des corps provinciaux, ce qui laisse à penser que ces dérèglements doivent gêner les

personnes les plus importantes des États de Béarn¹. Le surintendant, aussi tôt la lettre reçue, fait écrire à la directrice de Pau en la priant de lui envoyer « à cet égard toutes vos observations en marge dudit extrait, afin de me mettre en état de faire ma réponse, et de remédier aux défauts qui peuvent s'être glissés dans ce service »². Celle-ci, en retour, nie la version des états du Béarn. Dans un tel cas, où l'administration postale n'obtient pas les informations nécessaires pour identifier et régler les difficultés, elle a possibilité d'envoyer directement quelqu'un sur place, souvent un des deux contrôleurs généraux ou un des huit contrôleurs provinciaux rattachés à la surintendance générale depuis 1715, qui ont pour mission de surveiller les postes et les relais³. En l'occurrence, la surintendance charge, le 31 juillet 1773, le contrôleur provincial à Bordeaux de se rendre à Pau car « il est nécessaire de connoître la vérité de ces deux différentes assertions » :

au recû de la présente, pour voir par vous-même, afin de m'en rendre compte ensuite, par le procès verbal que vous en ferés, quels sont précisément les jours et heures d'arrivées du courrier à Pau, et les jours et heures de son départ, a quoi vous ajouterez le tems qu'employent ordinairement les facteurs a faire la Distribution des lettres par la ville ; c'est-à-dire l'heure à laquelle elle commence, et l'heure à laquelle elle finit⁴.

Le surintendant compte donc sur le contrôleur pour lui apporter les éléments objectifs, les données temporelles dont elle a besoin pour régler l'affaire.

Pour obtenir de telles informations, l'administration peut aussi envoyer des courriers extraordinaires pour recueillir les données au plus vite. La Convention nationale décrète par exemple, le 17 mars 1793, « après avoir entendu la lecture de la lettre du président et administrateurs du directoire des postes en date de ce jour, qui prévient la convention que les courriers de Nantes qui devoient arriver à Paris jeudi, vendredi et aujourd'hui sont restés ou arrêtés en route », que le « ministre de l'Intérieur, est tenu de faire partir sur le champ des courriers extraordinaires, pour connoître les causes de ces retards, qui donnent des inquiétudes à tous les bons citoyens ; (...) »⁵. Si la situation est ici exceptionnelle – Nantes étant en première ligne face aux Vendéens et jouant un rôle majeur pour les républicains, le gouvernement ne peut tolérer de rester plusieurs jours sans nouvelles de la ville⁶ –, la mesure l'est moins : l'administration accepte parfois d'engager des frais

¹ LEGAY Marie-Laure, « Les syndics généraux des États provinciaux, officiers mixtes de l'État moderne (France, XVI^e-XVIII^e siècles) », *Histoire, économie & société*, 23-4, 2004, p. 489-501.

² AN, F/90/20236, p. 123 : 6 juillet 1773.

³ VAILLÉ Eugène, *Histoire générale des Postes françaises*, Tome 5 : *La Ferme générale et le groupe Pajot-Rouillé (1691-1738)*, Paris, Presses Universitaires de France, 1951, p. 29.

⁴ AN, F/90/20236, p. 150 : 31 juillet 1773.

⁵ AN, F/90/19039, pièces 101 à 150.

⁶ Sur la place de Nantes pendant la Révolution française, voir notamment la seconde partie de l'ouvrage de Samuel Guicheteau : GUICHETEAU Samuel, *La Révolution des ouvriers nantais. Mutation économique, identité sociale et dynamique révolutionnaire (1740-1815)*, Rennes, PUR, 2008.

supplémentaires pour connaître rapidement les motifs ayant conduit à des dysfonctionnements. Cette démarche se comprend non seulement dans une perspective organisationnelle et pratique, mais aussi psychologique, puisqu'il a été montré que l'un des aspects les plus dérangeants dans l'attente engendrée par les retards est de ne pas en connaître les causes, puisque cette incertitude est souvent génératrice d'angoisse⁷.

Quels sont donc les résultats obtenus grâce à ces enquêtes ? Comment expliquer ces dysfonctionnements, cette différence entre la norme, l'horaire et les pratiques ? En croisant les doléances, qui mentionnent souvent les raisons supposées des dépassements horaires, avec les informations que reçoit l'administration, qu'elle demande aux directeurs, aux contrôleurs ou encore aux entrepreneurs, il est possible de dresser une typologie objective des facteurs engendrant ces retards. Il nous faut pour cela suivre, au gré des archives de l'administration postale, les différentes affaires qui lui sont rapportées et qui affectent des territoires variés. Les causes du retard peuvent être divisées en deux grandes catégories : d'un côté, celles qui relèvent des aléas de la route, qui sont du domaine de l'imprévisible, et qui peuvent être engendrées soit par des défaillances techniques des infrastructures, soit par des individus ; de l'autre se dégagent des problèmes organisationnels, souvent internes aux services postaux.

I. Les aléas de la route

De nombreux aléas peuvent perturber les mobilités. Les mauvaises conditions de circulation, qu'elles soient liées à des intempéries ou simplement à l'état des routes et des infrastructures en général, sont les causes des retards les plus fréquemment citées aussi bien dans les plaintes que dans les explications apportées par les agents locaux. Certaines défaillances techniques des infrastructures – qu'il s'agisse des routes, des ponts ou des véhicules – engendrent des conditions de circulation difficiles. La piètre qualité des chemins tout comme des conditions météorologiques défavorables augmentent le nombre d'accidents, qui créent aussi des ralentissements et des retards qu'il est complexe de prévenir. Les dépassements horaires peuvent également être provoqués par des comportements tout à fait condamnables, comme lorsqu'un autre véhicule refuse de céder le passage aux voitures postales ou lorsque celles-ci se font attaquer. Autant de raisons qui ralentissent

⁷ SCHWARTZ Barry, « Waiting, Exchange, and Power: The Distribution of Time in Social Systems », *American Journal of Sociology*, 79-4, 1974, p. 841-870, notamment p. 862.

la progression et l'arrivée des véhicules et dont les conséquences en termes de retard peuvent se répercuter sur tout le service.

A) De mauvaises conditions de circulation

a) *Des infrastructures fragiles*

Le mauvais état des routes est la première excuse avancée par les courriers et les postillons pour justifier leurs retards. Dans un contexte où l'administration sanctionne sévèrement les dépassements horaires, nous pouvons néanmoins nous demander s'il ne s'agit pas là d'une fausse excuse utilisée pour échapper à leur punition, d'autant plus que le XVIII^e siècle est marqué par une expansion et une amélioration générale du réseau routier grâce à d'importantes mesures prises pour l'entretenir⁸. Ces efforts sont toutefois concentrés sur certaines parties du pays et/ou ne sont pas toujours suivis d'effets : il semble donc tout à fait plausible qu'un certain nombre d'itinéraires empruntés par les services postaux puissent souffrir, au moins ponctuellement, de l'état des routes. De plus, dès 1670 et jusqu'au début du XIX^e siècle, des arrêts et ordonnances sont fréquemment pris, aussi bien à l'échelle locale que nationale, pour faire réparer les routes, ce qui tend à montrer qu'elles subissent régulièrement des dégâts ou qu'elles peuvent être mal entretenues. C'est par exemple le but de l'arrêt du conseil d'État pour les réparations des grands chemins de Normandie du 18 juillet 1670 ou encore de l'ordonnance de Monseigneur l'intendant de Moulins pour la réparation des chemins du 7 décembre 1720⁹. Ces mesures, on le constate, concernent donc tout le territoire, même dans les régions, au nord de la ligne Saint-Malo-Lyon, où les infrastructures sont pourtant plus développées.

Les routes et les chemins ne sont néanmoins pas les seules infrastructures concernées : les courriers et les postillons sont parfois aussi gênés dans leur progression par l'état des ponts ou des autres moyens prévus pour franchir les cours d'eau. Le 24 décembre 1740, le directeur des postes de Pré-en-Pail, situé en Mayenne, écrit à l'administration postale en expliquant qu'il y a :

entre ce lieu et Domfront douze ou treize rivières a passer sur lesquelles il y a des petits ponts de planches qui servent aux gens de pied mais que la plupart sont ou ruinés ou entraînés par le débordement des eaux en sorte que la communication est interrompue avec Domfront et les autres lieux circonvoisins et que le courrier qui porte les depeches de Domfront audit Prez

⁸ Sur l'extension du réseau et l'entretien des routes au cours de la période étudiée, cf. Chapitre 2. Sur les sanctions en cas de retard, cf. Chapitre 8.

⁹ AN, AD/XIII/2A, respectivement 100 et 106.

en Pail ne pourra bientôt plus faire son service si l'on ne fait reconstruire au plus tôt un petit pont de planches à Coutern et un autre à Mechondin. Il a joint à sa lettre un certificat des habitants de cette dite paroisse en date du 23 décembre de l'année dernière 1740 par lequel il conte que faute d'avoir pu passer sur ces rivières, le courrier étoit en retard de trois jours¹⁰.

Le mauvais état des ponceaux servant à traverser les rivières interrompt ainsi presque totalement l'acheminement des dépêches. Il serait nécessaire de reconstruire deux ponts pour éviter un tel inconvénient. Comme dans cet exemple, il est fréquent que ce soient les directeurs ou les directrices de bureaux qui se plaignent de problèmes rencontrés sur les routes, qui mènent à des dysfonctionnements des services d'acheminement. En marge du registre de la surintendance, il est inscrit : « Écrire à M. L'Intendant de faire vérifier l'Etat de ces ponts et de donner son avis sur l'objet ». Bien que ce soit un directeur qui lui écrive et que les habitants et les habitantes du lieu attestent de ces difficultés, le surintendant préfère visiblement demander un rapport à l'intendant sur la qualité de ces infrastructures. Peut-être est-ce aussi pour attirer son attention sur les problèmes rencontrés par les voitures à cet endroit-là.

Reconnaissant ce mauvais état des infrastructures comme une cause justifiant et excusant les retards, à condition toutefois, nous y reviendrons, que des pièces justificatives soient présentées pour le prouver, l'administration postale, centrale, adresse en effet ponctuellement des demandes aux intendants, représentant locaux de l'administration royale dans les provinces, pour qu'ils remédient aux problèmes d'infrastructures routières. De tels échanges, dont quelques traces subsistent dans les sources postales, donnent également à voir les dialogues entre l'État et l'administration postale et la manière dont le premier répond aux demandes de la seconde afin de lui permettre de mener à bien ses missions de service public. Ainsi, le 25 novembre 1773, Louis Jean Bertier de Sauvigny, intendant de la généralité de Paris, reçoit, de la part du surintendant général des postes, des « certificats du Directeur des postes de Clermont-en-Beauvaisis » qui l'informent :

qu'à une demi lieue en deçà de cette ville et sur la grande route, le chemin est défoncé au point que la voiture des courriers des malles qui passent de nuit dans cet endroit s'y embourbe et qu'ils se trouvent dans la nécessité de retourner à Clermont chercher du monde et des chevaux pour retirer leur voiture ; ce qui les retarde de plusieurs heures¹¹.

C'est donc le Directeur des postes de Clermont-en-Beauvaisis, un agent local de l'administration postale, qui se plaint au surintendant, qui centralise ce type de doléances, du fait que la route est si abîmée que les voitures ne peuvent y passer sans s'embourber et perdre par conséquent un temps

¹⁰ AN, F/90/20238, p. 152-153 : 2 janvier 1741.

¹¹ AN, F/90/20236, p. 265 : 25 novembre 1773.

considérable. Face à ce problème qui ne peut être réglé en interne, le surintendant sollicite donc le représentant du roi qui est en charge des infrastructures sur ce territoire. « Comme il est très important de prévenir ces retards, à cause de la malle de Hollande principalement dont ils sont chargés », le surintendant prie l'intendant de « vouloir bien donner les ordres les plus prompts et les plus précis pour que cette partie de chemin soit au plus tôt réparée, ou qu'au moins le passage des courriers soit rendu praticable par des cailloutages jettés dans cet endroit provisoirement ». L'administration postale compte donc sur l'État, et en l'occurrence son représentant local, l'intendant, pour faire réparer la route qui entre dans sa juridiction. Un dialogue se met ainsi en place entre les différentes administrations étatiques pour permettre aux services postaux de fonctionner au mieux.

Mahuet, ancien Régisseur général des Messageries, essaye, quant à lui, d'attirer l'attention sur ces problèmes récurrents à l'échelle de tout le pays en soumettant à l'Assemblée Nationale, en 1790, son « Mémoire sur l'entretien des routes commerciales du royaume », qu'il commence ainsi :

Les différens voyages que j'ai faits depuis 1775, pour le service des Messageries, m'ayant mis à portée de connoître l'état habituellement mauvais des routes du Royaume, j'ai cherché les causes de leur dégradation, & les moyens les plus efficaces, ainsi que les moins dispendieux, pour les prévenir¹².

Il témoigne donc de ce mauvais état des routes dans tout le pays et propose des solutions que le gouvernement pourrait adopter pour ne plus perturber les acheminements et les déplacements¹³.

Ses propositions ne semblent que peu suivies d'effets ou en tout cas pas suffisamment, puisque les difficultés persistent. Le 19 octobre 1792, les administrateurs du directoire des postes présentent au ministre de l'Intérieur, qui a dans ses attributions les routes et les chemins, l'urgence de faire réparer les chemins empruntés par les grands courriers de Toulouse, qui sont en partie la cause des problèmes rencontrés sur cet itinéraire :

Nous avons reçu, citoyen ministre, vos lettres du 6 et 12 courant par lesquelles vous nous faites part que vous êtes informés par la Société des amis de la liberté à Tarbes que le service de la Poste se fait avec irrégularité et inexactitude, que plusieurs citoyens ont reçu des lettres décachetées, que d'autres adressées à des patriotes ne sont pas parvenues. Nous vous répondons 1° que nous n'avons jamais reçu aucune plainte, 2° que l'inexactitude de l'arrivée des courriers à Tarbes contre le citoyen Dassieux qui réunit l'estime de ses concitoyens à une parfaite connoissance du service, provient des retards des grands courriers de Toulouse, causés par l'excessive fatigue des chevaux de poste dont ont fait usage les officiers volontaires

¹² AN, AD/IX/560.

¹³ Sur les solutions qu'il propose, cf. Chapitre 2.

qui se rendent aux différentes armées, et l'état affreux des chemins. Ce seroit peut être la l'occasion de vous observer, citoyen Ministre, que ces retards deviendront plus fréquents si les administrateurs du département ne s'occupent à la réparation des routes que la saison où nous allons entrer rendra plus difficiles¹⁴.

Ils se défendent ainsi de toute responsabilité quant à la qualité de leurs services, dont se sont plaints au ministre les membres de la Société des amis de la liberté, l'un de ces clubs politiques créés après la Révolution. Ils lient au contraire ces dysfonctionnements à la fatigue des chevaux, engendrée par la réquisition de ceux-ci par les officiers, et à l'état des chemins, deux raisons qui ne peuvent donc pas leur être imputées. Ils insistent sur le fait que les retards vont continuer à perturber les acheminements, de manière sans doute même plus importante, si les routes ne sont pas réparées avant l'hiver, où les conditions de circulation sont souvent plus difficiles encore, et souhaitent par conséquent que le ministre de l'Intérieur prenne des mesures pour remédier à ces problèmes.

Quelques semaines plus tard, le 13 novembre 1792, c'est le ministre des Finances, Étienne Clavière, dont relèvent alors les postes, qui alerte le ministre de l'Intérieur sur le fait que :

un des plus grands obstacles qui s'oppose à la célérité de la marche des couriers c'est le mauvais état des grandes routes de la dégradation des quelles presque tous les maitres de postes et les couriers se plaignent, nous avons déjà adressé nos sollicitations au citoyen ministre de l'Intérieur pour le presser de donner les ordres nécessaires pour les faire réparer¹⁵.

Clavière souhaite donc attirer l'attention du ministre de l'Intérieur sur les dégradations, sans doute plus importantes en raison des troubles révolutionnaires que quelques années auparavant, qui affectent les routes dans tout le pays. Les sources datant des années postrévolutionnaires, on le voit, évoquent plus fréquemment encore ce mauvais état du réseau, ce qui pourrait certes être lié à un biais de conservation des sources, mais qui s'explique plus probablement par les dégâts causés aux infrastructures routières par la Révolution, période pendant laquelle moins de soins sont apportés aux routes, alors qu'elles souffrent de la fin de la corvée et des troubles politiques et militaires¹⁶. De plus, les difficultés financières des années 1790 ralentissent la progression des travaux routiers. Il n'est donc pas surprenant que le mauvais état des routes engendre davantage de retards à la fin du XVIII^e siècle.

Ces différents échanges témoignent donc des relations entre l'administration postale et l'État au sujet des infrastructures routières, qui se font à plusieurs niveaux selon les portions de route

¹⁴ AN, 19860703/6, Hautes-Pyrénées.

¹⁵ AN, F/90/20245, p. 93 : 13 novembre 1792.

¹⁶ Sur la fin de la corvée, cf. Chapitre 2. Sur les routes pendant la Révolution et dans les années suivantes, voir notamment : JAMAUX-GOCHER Théotiste, *La poste aux chevaux en Bretagne (1738-1873)*, Mayenne, Éditions régionales de l'Ouest, 2001, p. 145-153.

concernées. Il semble toutefois que, malgré les sollicitudes de l'administration postale et les mesures prises par l'État au cours d'un long XVIII^e siècle, le réseau présente réellement des fragilités, ralentissant les acheminements. Il ne s'agit donc pas seulement d'une excuse avancée par les postillons et les courriers pour justifier leurs retards, mais d'un problème bien réel.

Les infrastructures françaises ne sont pas les seules à parfois constituer des obstacles dans la progression des courriers : des problèmes similaires ralentissent les services postaux anglais, ce dont témoignent en particulier les correspondances du surintendant général. Le 16 février 1793, une lettre lui est adressée, à laquelle est jointe un billet de M. Murrile, concernant le mauvais état de la route de Manchester à Halton, section pour laquelle les commissaires s'efforcent de faire passer un projet de loi à la chambre, ce qui montre que le problème est bien réel à cet endroit¹⁷. Tout comme en France, la qualité des routes et des chemins, mais aussi des ponts, ralentissent donc souvent les acheminements, conduisant à des retards plus ou moins importants, malgré les efforts du gouvernement et l'insistance de l'administration postale pour améliorer l'état du réseau.

b) *Les intempéries et leurs conséquences*

Les infrastructures peuvent également être dégradées par les conditions météorologiques, surtout lors d'importantes chutes de neige ou d'inondations. En effet, si les intempéries perturbent particulièrement le transport fluvial, elles ne sont pas non plus sans conséquence sur les acheminements par la voie de terre et engendrent régulièrement des retards, d'autant plus fréquents que les automnes de 1750 à 1895 connaissent une augmentation de plus de 25% des précipitations¹⁸. Le XVIII^e siècle est ainsi soumis à une crise hydrographique et à de nombreuses crues, qui, si elles entraînent des conséquences sur les villes, en a également pour les mobilités, qu'elles peuvent considérablement perturber, soit en créant des accidents, plus ou moins graves, soit en les ralentissant parce que les routes sont impraticables¹⁹.

Le voyage de Joseph Baretti, un écrivain italien, est par exemple perturbé par les conditions météorologiques. Il raconte dans le récit de son *Voyage de Londres à Gênes, passant par l'Angleterre, le Portugal, l'Espagne et la France*, publié en 1777, que le 10 novembre 1760, alors qu'il avait beaucoup plu toute la journée, le chemin était inondé « de manière que nous aurions été en danger, si nous

¹⁷ The Postal Museum, POST 10/24.

¹⁸ PFISTER Christian, « Climat : Les étés et les automnes », dans *Dictionnaire historique de la Suisse (DHS)*, version du 21/10/2008, traduit de l'allemand. URL : https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/007770/2008-10-21/#_hls_references, consulté le 11/08/2020.

¹⁹ FAVIER René, « Sociétés urbaines et culture du risque. Les inondations dans la France d'Ancien Régime », dans WALTER François, FANTINI Bernardino, DELVAUX Pascal (dir.), *Les cultures du risque (XVI^e-XXI^e siècle)*, Genève, Presses d'histoire suisse, 2006, p. 49-86, p. 49-50.

n'avions pas payé plusieurs paysans pour soutenir le carosse, & l'empêcher en plusieurs endroits de verser »²⁰. Le lendemain encore, la pluie « a continué avec tant de violence » qu'elle les a retenus « jusqu'à midi tout a fait enfermés dans la misérable hôtellerie de Luc ». Une éclaircie leur permet de reprendre la route et de faire six lieues, même si :

la majeure partie du chemin étoit entièrement sous l'eau, ce qui, à ce que l'on m'a dit, arrive toutes les fois qu'il pleut un jour entier ; à cause du grand nombre de torrents, qui se joignent à la descente des montagnes voisines ; de sorte que nous avons été obligés une seconde fois de prendre des paysans avec nous, quelques-uns pour nous précéder dans l'eau, & montrer le chemin aux Muletiers, d'autres pour rester à nos côtés, & soutenir le carosse en cas d'accident. Sans cela il auroit été impossible d'aller avant sans risquer d'être versés²¹.

Les fortes pluies peuvent ainsi bloquer les voyageurs et les voyageuses. Dans leurs récits, ils témoignent régulièrement de leurs inquiétudes vis-à-vis du climat, qui contribue fortement à l'incertitude qui entoure un déplacement²². En l'occurrence, l'avancée de Baretti n'est que peu perturbée, notamment parce qu'il paye des paysans pour soutenir le carrosse, afin que la voiture ne s'embourbe ou ne se renverse pas.

La crue du Tech, un fleuve côtier du Roussillon, met en revanche en danger un courrier, comme nous l'apprend la délibération du Conseil de la Ferme générale des postes du 3 janvier 1764 :

Le nommé Pierre Estebe chargé depuis près de 30 ans du service de Perpignan à Collioures s'est vu près de perir dans le débordement des deux rivières du Tech et des eaux vives qui n'en firent qu'une le 16 octobre d^{er} il a cependant eu le bonheur de se sauver et de conserver les dépêches dont il étoit chargé, en prenant le parti de monter sur un arbre, mais son cheval n'ayant pu résister à la rapidité des eaux, a péri. La Compagnie propose sous le bon plaisir de Monseigneur de luy accorder une gratification de cent vingt livres et pareille somme pour le dédommage de la perte de son cheval²³.

Le débordement des cours d'eau a emporté le courrier et son cheval. L'administration, au-delà du soulagement que Pierre Estebe ait survécu – ce qui n'est pas le cas de sa monture – est également très satisfaite que les dépêches aient été sauvées, ce qui explique très certainement la gratification qu'elle accorde au courrier. Sans aller jusqu'à des incidents aussi graves, les pluies peuvent parfois fortement ralentir les acheminements. Le *Mercur de France* constate ainsi, le 8 février 1783, que « Les

²⁰ BARETTI Joseph [Giuseppe], *Voyage de Londres à Gênes, passant par l'Angleterre, le Portugal, l'Espagne et la France*, vol. 4, Amsterdam, M. M. Rey, 1777, p. 124-126.

²¹ *Ibid.*

²² G. BESSON, *Le temps du voyage*, op. cit., notamment p. 333-338.

²³ AN, F/90/20002, f°83.

pluies continuelles ont si fort dégradé les chemins, que tous les Couriers éprouvent un retard considérable »²⁴.

Les routes britanniques souffrent pareillement des aléas climatiques. Thomas Hasker, surintendant des postes, rapporte par exemple, en février 1793, que « the state of your Roads which I am sorry to say from the length of the dreadful wet season is beyond compare bad »²⁵. Les pluies peuvent ainsi altérer les infrastructures sur le long terme et parfois les rendre presque impraticables. Au mois d'août de la même année, Hasker rappelle qu'en septembre et en octobre, les retards sont fréquents : bien que les routes soient bonnes aux alentours de Londres, les quelques jours de pluie qui arrivent souvent à cette période de l'année les rendent mauvaises et impliquent d'atteler les voitures à davantage de chevaux²⁶.

Des difficultés similaires perturbent encore souvent les mobilités, aussi bien anglaises que françaises, au début du XIX^e siècle, comme en témoignent des articles parus dans le *Journal de Paris*. Dans son édition du 1^{er} novembre 1825, il évoque de fortes pluies « qui ont fait tant de mal dans le bas Languedoc » et qui paraissent « avoir été communes au midi de la France et à toute la Suisse ». Elles ont causé « divers accidens, plus ou moins graves, arrivés à des voyageurs, à des équipages particuliers et à des voitures publiques ». Le courrier de Toulouse en a particulièrement souffert :

Parti le 3 octobre, à sept heures du soir, il arriva sur l'heure de minuit à Nissan. La pluie tombait avec tant de force et d'abondance, que, dans le moment où les chevaux sortaient de l'écurie pour remplacer l'attelage du relai précédent, un flot assaillit la voiture où se trouvaient les voyageurs qui n'avaient eu garde de descendre. Ce torrent formé subitement l'aurait infailliblement entraînée, si le timon ne s'était embarrassé entre des bornes qui s'élevaient sur le bord de la route, et qui, fortement fixées en terre, opposèrent un obstacle insurmontable à l'effet du courant. (...) Au bout de deux heures seulement, les eaux ayant baissé, il devint possible de les tirer de cette position inquiétante²⁷.

Les passagers en ont ainsi réchappé de peu. L'article détaille ensuite tous les dégâts causés par les pluies dans la région, qui ont dévasté aussi bien les routes que les villages. Les inondations sont en

²⁴ *Mercure de France : dédié au Roy*, Paris, G. Cavelier et fils, N. Pissot, Lacombe, Panckoucke, 1783, p. 77.

²⁵ The Postal Museum, POST 10/24 : 7 février 1793 : « l'état de vos routes qui, je suis désolé de le dire, en raison de la longueur de l'épouvantable saison des pluies, est plus que mauvais » (m. t.).

²⁶ The Postal Museum, POST 10/24 : 17 avril 1793 : « I beg leave to observe that always about september or October there is a tardiness in the arrival of some of the Coaches even tho the roads may be good at the particular time, the reasons many. First that there generally is some wet days, which has been the case this year, and tho the roads are good in most places near London, get it made them bad for the time and required more force to draw the coaches ».

²⁷ *Journal de Paris*, 1^{er} novembre 1825, n°305, p. 1-2.

effet bien plus dangereuses que les chutes de neige, qui occasionnent moins de dommages tant aux routes qu'aux villes²⁸.

La neige, fréquente à une période où les hivers en Europe sont globalement plus froids qu'aujourd'hui et peuvent être particulièrement rigoureux, gêne et parfois interrompt tout de même les circulations, surtout dans les régions les plus montagneuses²⁹. Le 30 janvier 1739, la surintendance est informée que le courrier d'Italie a justifié des « causes de son retardemens par diferens procès verbaux et certificats des juges et maîtres de poste de la route » : « il a perdu principalement beaucoup de tems au passage du Mont Cenis dont les chemins étoient fermés par les neiges et qu'il a été forcé de faire fraïer devant lui »³⁰. Le 19 décembre 1744, c'est le courrier d'Espagne qui est en retard à cause des neiges³¹.

Les acheminements en Angleterre sont également souvent retardés par les chutes de neige. Un rapport d'Hasker du 30 janvier 1794 expose que « The Arrivals yet continues to be very irregular, from Scotland the recounts are that the Roads are almost impassable. The Bath Mail has hindered the delivery these two days, owing to the deep snow about Taunton. Mr Hare describes it to be four feet (...) »³². Une gravure de G. Reeves, d'après une peinture de James Pollard de 1837, bien qu'un peu postérieure à notre période d'étude, témoigne – avec sans doute un peu d'exagération – de la réalité de ces intempéries : une « tempête de neige » entraîne un « retard du courrier » et affecte tant les voitures – qui sont ici bloquées dans plusieurs mètres de neige – que les cavaliers et les piétons (Annexe 45)³³. Les conditions météorologiques, qui s'ajoutent parfois à un piètre état des infrastructures, sont ainsi souvent à l'origine des retards enregistrés par l'administration, phénomène qui se poursuit au XIX^e siècle.

En 1811 et 1812, une enquête nationale portant sur les maisons de commission – qui rassemblent des produits régionaux destinés à l'exportation et servent de relais³⁴ –, le roulage par terre et les

²⁸ ANDERSON Roy Charles, ANDERSON Joy Mary, *Quicksilver. A Hundred Years of Coaching, 1750-1850*, Newton Abbott, David & Charles, 1973, p. 185.

²⁹ PFISTER Christian, « Climat : Les hivers et les printemps », dans *Dictionnaire historique de la Suisse (DHS)*, version du 21/10/2008, traduit de l'allemand. URL : https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/007770/2008-10-21/#_hls_references, consulté le 11/08/2020.

³⁰ AN, F/90/20238, p. 41-42 : 30 janvier 1739.

³¹ AN, F/90/20235, p. 254-255 : 19 décembre 1744.

³² The Postal Museum, POST 10/24 : « Les arrivées continuent cependant à être très irrégulières, depuis l'Écosse on raconte que les routes sont presque impraticables. La livraison du Bath Mail a été retardée ces deux derniers jours, en raison de l'épaisse couche de neige autour de Taunton. M. Hare rapporte qu'elle est d'un mètre d'épaisseur (...) » (m. t.).

³³ Gravure de G. Reeves, d'après une œuvre peinte de James Pollard, *The Snow Storm – Delay of the Mail*, 1837, Paris, Musée de La Poste, inv. D2000.1.77.

³⁴ WORONOFF Denis, « Introduction », dans WORONOFF Denis (dir.), *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, p. V-IX, p. VI.

expéditions de marchandises par eau est menée par le ministre de l'Intérieur³⁵. Les réponses qui y sont apportées par les communautés locales montrent que les trajets sont plus longs l'hiver. La quatrième question posée est : « Quels sont les prix des transports, le nombre de jours de route pour les diverses places de correspondance ? Si le prix varie selon les saisons, le nombre de jours pour le voyage, augmentés ou diminués ? ». Une partie des maires – ceux qui habitent dans le Nord de la France ou à des endroits nécessitant de franchir des montagnes – répondent que les acheminements sont plus longs l'hiver. Le plus souvent, ils prennent un jour de plus, à l'image des villes desservies depuis Saint-Quentin³⁶. L'allongement est encore plus conséquent lorsque la route passe par des sommets enneigés, comme pour le déplacement entre Modène et Livourne : il prend huit jours en été et dix à douze en hiver, car il faut franchir les Apennins³⁷. De même, pour la ville de Barcelonnette, il est précisé que :

Le prix des transports et le nombre de journées pour le voyage ne varient pas pendant l'hiver pour les places de Gap, Grenoble, Vienne et Lyon mais il y a une différence pour celles au-delà des monts. Cette différence naît des difficultés que présente le col de la Magdeleine lorsqu'il est couvert de neige pendant environ trois mois de l'année. Les transports sont rares dans cette saison et sont faits par les montagnards à dos d'homme pendant l'espace de deux myriamètres de route³⁸.

L'allongement exact de la durée du trajet n'est pas donné, mais il est certain qu'en hiver, les déplacements passant par les cols sont plus lents, et particulièrement au col de la Magdeleine, où les acheminements s'effectuent à pied pendant l'hiver.

Les hivers rigoureux peuvent ralentir plus largement les acheminements sur tout le territoire et non seulement dans les régions les plus montagneuses. En janvier 1827, le transport des dépêches de Bordeaux, de Toulouse et de plusieurs autres villes à destination de Paris est ainsi ralenti par le climat glacial, comme l'écrivent les auteurs d'un article dans le *Journal de Paris*. Ils notent que :

les difficultés opposées par la gelée et la neige au trajet des courriers ont dû nécessairement retarder leur arrivée. Nous voyons dans un des journaux de Lyon que, le 5, la malle-poste de Paris n'a pu y arriver qu'à l'aide de 24 chevaux qu'on y a attelés pour la tirer des neiges dont la route était encombrée. Le courrier de Grenoble était encore en retard, et la plupart des diligences avaient été obligées de s'arrêter pour ne pas exposer les jours des voyageurs³⁹.

³⁵ À propos de cette enquête, conservée sous la cote F/14/1269 aux Archives nationales, voir : LEPETIT Bernard, *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*, Paris, Albin Michel, 1988, p. 306.

³⁶ AN, F/14/1269, Dossier Aisne, Saint Quentin.

³⁷ AN, F/14/1269, Dossier Arno, Pistoie.

³⁸ AN, F/14/1269, Dossier Alpes Basses, Barcelonnette.

³⁹ *Journal de Paris*, 9 janvier 1827, n°9, p. 1.

Les conditions de circulation sont telles qu'une malle-poste, généralement attelée à quatre chevaux, en a ici nécessité vingt-quatre. On constate également que les diligences privilégient pour une fois la sécurité des passagers à la vitesse, alors que, nous l'avons vu, les courriers n'hésitent pas à se mettre en danger pour acheminer les dépêches au plus vite, ce qui est sans doute lié à la peur des sanctions auxquelles ils s'exposent en cas de retards, sur lesquelles nous reviendrons. De mauvaises conditions de circulation, liées à l'état des infrastructures qui peut être aggravé par les fortes pluies ou les chutes de neige, expliquent donc une partie des retards.

B) Les dangers de la route : de fréquents accidents

a) *Des causes extérieures*

Une autre partie des retards est due aux accidents qui arrivent régulièrement. Les récits de voyage témoignent de cette fréquence, de même que les guides, qui préviennent les voyageurs et les voyageuses des périls auxquels ils s'exposent lors d'un déplacement⁴⁰. Les accidents peuvent résulter du mauvais état des routes, où les ornières risquent de faire basculer la voiture, ou, nous l'avons vu, des conditions climatiques difficiles, particulièrement lorsque les chemins sont inondés. Certains retards sont aussi la conséquence de la casse d'une pièce de la voiture, qui peut entraîner un arrêt forcé, voire un accident. Les témoignages de voyageurs ou de voyageuses laissent souvent entrevoir de telles situations, ce qui montre la récurrence de ces problèmes. Charles Carrière cite à ce sujet le récit de voyage de la famille Roux, qui va de Lyon à Marseille en 1798⁴¹. Le 8 novembre de cette même année, au péage, après être parti de Vienne, l'auteur note : « un essieu cassé, à cause du mauvais état de la route ; recherche sous la pluie d'un forgeron et d'un charron pour réparation ; arrivée tard dans la nuit, à Saint-Vallier ». L'essieu – l'axe horizontal, généralement en bois ou en fer, autour duquel tournent les roues – est à la fois un élément crucial pour le fonctionnement de la voiture, une pièce fragile et difficile à remplacer en raison de sa grande taille⁴². Le nombre important d'accidents et de pièces cassées confirme et explique la prédominance des réparations dans l'activité des carrossiers montrée par Liliane Hilaire-Pérez : entre 1756 et 1760, d'après les états semestriels des paiements aux ouvriers, il y a plus d'interventions pour l'entretien des carrosses

⁴⁰ BESSON Grégoire, *Le temps du voyage : rythmes et perceptions du temps dans les pratiques du voyage en Europe entre Lumières et romantisme (1750-1850)*, thèse de doctorat, Université Grenoble Alpes (ComUE), 2019, p. 253-254.

⁴¹ CARRIÈRE Charles, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Tome 2, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, p. 665.

⁴² LIBOUREL Jean-Louis, *Voitures hippomobiles : vocabulaire typologique et technique*, Paris, Éditions du Patrimoine, 2016, p. 206.

que de nouvelles voitures fabriquées⁴³. L'essieu peut être mis à mal par le mauvais état de la route, comme dans cet exemple, et/ou par un manque d'entretien. En effet, il est nécessaire de le changer tous les 60 000 kilomètres et de le démonter et de le reformer tous les ans, ce qui n'était sans doute pas toujours fait pour des raisons économiques ou simplement par négligence⁴⁴.

Les pièces peuvent aussi présenter des vices de construction. C'est la raison qui est mise en avant pour expliquer un accident qui a eu lieu le 21 juillet 1827, « sur les onze heures du soir », lorsque :

la diligence accélérée dite l'Hirondelle, dépendante de l'entreprise des sieurs Pitrat et Flandres allant de Lyon à Roanne, a versé à la montée du Poteau près de l'Arbresle. Elle contenait douze voyageurs dont deux ont été un peu blessés. Comme cet accident est attribué aux vices de construction de cette voiture, des ordres ont été donnés pour la faire vérifier ; et si ce fait est exact, il en sera rendu compte à Votre Excellence⁴⁵.

La police des voitures publiques, qui a dressé ce procès-verbal, entend donc faire examiner la voiture afin de vérifier si elle présentait effectivement un défaut, ce qui pourrait relever de la responsabilité de l'entrepreneur ; dans le cas contraire, le conducteur sera sans doute accusé de négligence. Les accidents en montée ne sont pourtant pas les plus courants ; ils surviennent habituellement plutôt en descente, où des vitesses trop élevées peuvent facilement être atteintes, notamment lorsque, nous l'avons vu, le postillon refuse d'enrayer⁴⁶.

b) L'imprudence des postillons, courriers et conducteurs

Certains accidents relèvent en effet de la responsabilité des postillons, notamment lorsqu'ils roulent trop vite. La célérité augmente d'autant plus le danger en cas de routes difficiles ou de voitures fragiles : elle met les véhicules à rude épreuve et accroît le risque de voir ceux-ci se renverser au passage d'un trou ou d'un obstacle sur le chemin. La pression exercée par l'administration sur les postillons et les courriers pour les obliger à respecter des horaires parfois très serrés peut partiellement expliquer ces excès de vitesse. Mais ceux-ci relèvent parfois simplement de l'imprudence ou de la négligence. Plusieurs sources relatent également des cas où les postillons se sont assoupis. En 1806, le bureau du secrétariat général écrit au préfet du département de l'Ourthe, concernant le courrier de la malle de Paris à Liège par Givet, qui « a péri en tombant dans la Meuse, à une lieue environ avant d'arriver à Namur, et dans un endroit où la route est large et belle ». Le

⁴³ HILAIRE-PÉREZ Liliane, *La pièce et le geste : artisans, marchands et savoir technique à Londres au XVIII^e siècle*, Paris, Albin Michel, 2013, p. 265.

⁴⁴ ROCHE Daniel, « Art, technique, sensibilité », dans J.-L. LIBOUREL, *Voitures hippomobiles, op. cit.*, p. 12-29, p. 22.

⁴⁵ AN, F/7/9326, Rhône, 2 août 1827.

⁴⁶ Cf. Chapitre 5.

conseiller d'État, qui s'est renseigné sur l'accident, « a appris que l'accident était arrivé par la faute du Postillon qui dormait ou n'était pas attentif sur ses chevaux »⁴⁷. L'administration estime donc que le postillon, qu'il se soit endormi ou qu'il ait mal contrôlé ses chevaux, est responsable de l'accident, qui a coûté la vie au courrier.

Outre le manque de vigilance, des comportements dangereux peuvent être délibérément adoptés, comme en témoigne une plainte écrite par un voyageur, en 1809 ou 1810, dans le registre du relais de Bar-sur-Seine :

Malgré la répugnance que tout galant homme éprouve lorsqu'il s'agit d'accuser et de se plaindre, je suis forcé par l'intérêt public à faire connaître les procédés odieux dont le nommé Souchard postillon servant le relais de Mussi n'a cessé de se rendre coupable à mon égard et à celui de mon compagnon de voyage. Il a commencé par tenir les propos les plus offensants contre les autorités constituées et particulièrement contre le préfet du département de l'Aube qu'il a dit devoir être brûlé (...). Ces propos ne nous regardaient pas personnellement. Des propos il passa bientôt aux actions et se permit de frapper de son fouet un enfant (...) et poussa l'indécence jusqu'à pisser ostensiblement devant les passants et devant nous, sans descendre de cheval. (...) Mr Veynier mon compagnon de route crut devoir lui représenter l'indignité de sa conduite et le menaça de se plaindre au maître de poste. Dès ce moment le postillon n'a plus gardé de mesure. Il a précipité le cabriolet dans les ornières et dans les endroits les plus difficiles. Enfin la rage l'a transporté au point qu'il a dirigé violemment la voiture vers les bords de la Seine. Alors je me suis précipité avec mon fils hors de la voiture au risque d'être brisé par les roues. Je suis parvenu à arrêter les chevaux, en saisissant les rênes et j'ai appelé du secours. J'ai fait une grande partie de la route à pied (...)⁴⁸.

Le postillon conduit donc délibérément mal et trop vite, dans le but de se venger des reproches que lui fait l'un des passagers. Les voyageurs et les voyageuses dénoncent ainsi parfois les postillons, lorsque leurs comportements leur semblent intolérables.

En 1819, c'est un autre type de problème, causant également des accidents, qui est mis en exergue par la préfecture du Rhône dans une missive adressée au ministre de l'Intérieur :

Je reçois des plaintes fréquentes sur la manière dont se fait le service des messageries royales dans le département du Rhône ; la négligence des conducteurs et l'imprudence des postillons qui souvent se trouvent dans un état complet d'ivresse peuvent occasionner les plus fâcheux accidents et la sûreté des voyageurs est compromise⁴⁹.

⁴⁷ Musée de La Poste, 450/2.

⁴⁸ Musée de La Poste, 450/8 : Registre du relais de Bar-sur-Seine. Sur ce type de registre, cf. Chapitre 6.

⁴⁹ AN, F/7/9326, Rhône, Lettre du 29 octobre 1819.

Dans plusieurs cas en effet, une consommation excessive d'alcool conduit à des accidents. En 1828, l'« état des contraventions à l'ordonnance royale du 27 septembre 1827 » mentionne l'arrestation de Charles Gallois, conducteur de la carriole du sieur Lyaudet. La voiture allait de Lyon à Saint-Laurent-de-Mure en Isère mais : « Par la négligence dudit Gallois qui s'était amusé à boire, la voiture qu'il conduisait et dans laquelle se trouvaient douze voyageurs, a été renversée dans un fossé. Plusieurs personnes ont reçu des contusions »⁵⁰. L'administration tolère peu la conduite en état d'ivresse – qui est non seulement dangereuse, mais qui indique aussi que les postillons ou les conducteurs se sont sans doute arrêtés en chemin pour boire –, même si elle n'a pas le moyen de mesurer de manière objective l'alcoolémie des coupables.

Enfin, les accidents peuvent aussi être la conséquence de chargements excessifs ou de personnes mal placées. La *Loi sur la police du roulage de 1834* rappelle que lorsque les bagages sont trop hauts sur le toit de la voiture, le risque d'accident est beaucoup plus important⁵¹. Plusieurs procès-verbaux de la police générale du début du XIX^e siècle en témoignent : ils rapportent des accidents liés à ce motif, ainsi que des verbalisations en raison d'une telle surcharge, souvent constatée lors du passage d'un pont à bascule. Dans ce cas de figure toutefois, la sanction est davantage en lien avec les dégâts que cela entraîne sur les routes qu'avec les risques d'accidents⁵². Une autre affaire de 1827 témoigne de l'importance de ne pas transporter trop de personnes et de respecter l'endroit où elles ont le droit de s'asseoir :

On annonce que le 1^{er} courant, à une heure après minuit, la diligence de Tarare à Lyon a versé à la descente de Bully près de l'Arbresle, on assure que cette voiture qui contenait seize personnes a roulé dans un précipice et a fait plusieurs tours sur elle-même ; que la nommée Montagne (Marie), de Tarare, jeune fille de 18 à 20 ans qui était montée sur l'impériale, a été tuée sur le champ et que plusieurs autres personnes dont les noms ne sont pas encore connus, ont été grièvement blessés. On assure que le postillon s'était endormi⁵³.

L'accident tragique est lié à l'assoupissement du postillon, mais aussi au fait que la jeune fille décédée n'aurait pas dû être installée sur l'impériale : l'ordonnance royale de 1820 décrète qu'« Il est défendu d'admettre dans les Voitures un plus grand nombre de Voyageurs que celui qui est énoncé dans la déclaration. Le Conducteur aura seul la faculté de se placer dans le panier situé sur

⁵⁰ *Ibid.*, État des contraventions à l'ordonnance royale du 27 septembre 1827.

⁵¹ *Loi sur la police du roulage – pétition aux chambres présentée par les entrepreneurs de messageries*, Paris, P. Dupont et Laguionie, 1834, p. 15.

⁵² AN, F/7/9323 à 9327. Sur les surcharges et les ponts à bascule : cf. Chapitre 2.

⁵³ AN, F/7/9326, Rhône, État des contraventions à l'ordonnance royale du 4 février 1820 sur la police des voitures publiques (...), Juillet 1827.

l'impériale, lorsque cela sera nécessaire pour surveiller le chargement de la voiture »⁵⁴. Les autres passagers du véhicule ne sont d'ailleurs que blessés.

Les accidents sont donc fréquents et retardent autant l'arrivée des dépêches que celle des passagers, dont la vie est parfois mise en danger. Ils peuvent être dus aux mauvaises routes, aux intempéries ou à un problème technique lié au véhicule, mais ils sont parfois aussi engendrés par des comportements imprudents de la part des postillons, qui conduisent mal, trop vite, en état d'ébriété ou qui s'endorment et qui, plus généralement, ne respectent pas les règlements, qui attachent pourtant de plus en plus d'importance à la question de la sécurité.

C) Des routes encombrées et dangereuses

a) *Des comportements inadéquats*

Les retards peuvent également provenir d'autres manquements aux règlements, émanant cette fois de personnes extérieures aux services postaux. Nous l'avons évoqué, l'étroitesse de certaines routes peut par exemple engendrer des accidents impliquant d'autres usagers et usagères. En 1775, Turgot se plaint de l'encombrement des routes, qui découle en partie de cette exigüité, à laquelle s'ajoutent des comportements inappropriés⁵⁵. Ainsi, l'« Ordonnance de M. L'Intendant de la Généralité de Paris concernant la police des routes du 12 décembre 1780 », qui fait suite à l'ordonnance du 1^{er} janvier de la même année, constate que :

nonobstant ces dispositions, tendantes à prévenir toute espèce d'embarras sur lesdites Routes, & principalement dans la traversée des villages, en proscrivant l'usage où étoient la plupart des Aubergistes de placer, pendant la nuit, plusieurs voitures de Rouliers et autres équipages, de front dans lesdites traversées & devant la porte de leurs Auberges ; néanmoins il subsiste encore dans lesdites traversées, un usage également préjudiciable aux Voyageurs, & sur-tout à la conservation des chemins, en ce que lesdits Aubergistes & autres habitants desdites villes & villages, amoncèlent sur les accotemens de la route leurs fumiers & immondices qui resserrent le passage, & occasionnent différens accidens (...) ⁵⁶.

En plus d'être étroites, les routes sont donc parfois encombrées par d'autres voitures, mais aussi par des dépôts faits par les habitants et les habitantes du lieu. Ces désagréments peuvent provoquer des accidents, et par conséquent des retards. Les mesures prises à cet effet par le gouvernement

⁵⁴ *Ibid.*, Ordonnance royale du 4 février 1820, art. VII.

⁵⁵ STUDENY Christophe, *L'invention de la vitesse. France, XVIII^e-XIX^e siècles*, Gallimard, 1995, p. 81.

⁵⁶ AN, AD/XIII/2A, 159.

tout au long de la période, aussi bien à l'échelle locale que nationale, ne semblent pas être efficaces, puisque le 28 décembre 1826 encore, le préfet de l'Indre informe le directeur général de la police du royaume de la collision de la malle venant de Paris et allant à Toulouse, qui :

s'est embarrassée en traversant la ville de Vatan, dans une voiture chargée de gueuses, conduite par le nommé Vaches. Ce voiturier n'ayant pas laissé la route assez libre pour le passage de la malle, et s'étant éloigné de sa voiture pour rentrer à son auberge, le postillon du relais de Massay n'a pu, malgré ses efforts, empêcher à l'avant-train d'aller se briser contre la roue de la voiture sus énoncée. Cet accident a causé un grand retard à la malle Poste⁵⁷.

L'encombrement des voies, par des dépôts ou par d'autres voitures arrêtées, peut en effet engendrer des accidents et donc des retards.

D'autres incidents viennent du refus de certains usagers et usagères d'accorder la priorité aux voitures postales. Certains particuliers, et plus encore les rouliers, n'acceptent pas de respecter les règles qui garantissent aux voitures postales la priorité sur les routes, ce qui pourrait être lié à leurs propres impératifs horaires, mais peut-être également à un agacement vis-à-vis de ce privilège. Ces situations ralentissent les voitures postales et sont génératrices de conflits, voire d'accidents provoquant des retards importants, puisque les postillons, pressés par le temps, peuvent tenter de dépasser imprudemment une voiture qui refuse de leur céder le passage. Ces problèmes sont par exemple dénoncés dans une ordonnance de 1786 : « il résulte du refus de faire place à la Poste, divers accidens pour les chevaux des Maîtres de Poste, & un retard préjudiciable à la célérité d'un service qui mérite une entière protection »⁵⁸. Malgré des mesures prises à cet effet et de fréquents rappels à la loi, la priorité ne semble pas toujours respectée. Le mécontentement d'un voyageur anglais, un certain Lane, laissé en 1826 dans le registre du relais de Bar-sur-Seine en témoigne. Il s'y plaint du postillon Margury :

qui lui avait conduit de Mussy sur Seine jusqu'ici, parce que le dit postillon a conduit la voiture du voyage contre un char, lequel a causé abimement à la roue derriere de la dite voiture. Le Voyageur ne se plaindrait pas de cet accident, s'il n'était que trop évident que le postillon faisait cela en dépit parce que le ce conducteur du dit char ne lui cedait pas tout de suite le chemin⁵⁹.

L'accident rapporté, qui a sans aucun doute repoussé son arrivée à destination, est donc la conséquence d'un refus de laisser passer la voiture conduite en poste. Le postillon tolère mal l'attitude du conducteur et, refusant de ralentir, le percute. Si d'un côté le droit de passage n'est pas

⁵⁷ AN, F/7/9324, Indre.

⁵⁸ AN, AD/IX/459 : Ordonnance portant règlement sur la police à observer sur les routes par les postillons de poste & les rouliers, charretiers & autres voituriers, 1786.

⁵⁹ Musée de La Poste, 450/8.

toujours respecté, d'un autre côté, le comportement du postillon, qui perd patience, met en danger les passagers des deux véhicules. Le témoignage d'un autre voyageur, trois ans plus tôt, écrit dans le même registre, laisse entendre que les torts sont en effet souvent partagés et que, même lorsque les particuliers essayent de laisser passer les voitures postales quand la route le permet, l'empressement des postillons peut créer des situations périlleuses. En l'occurrence, l'auteur se plaint « de la conduite tenue a [s]on égard par le sieur Demarquet, postillon au relais de Mussy conduisant une voiture de poste » :

Ayant rejoint la voiture dans laquelle je me trouvais avec mon épouse à cent pas du village de Neuville, averti par le postillon par les coups de fouet qu'il fit entendre, je mettois rangé de suite sur la berme qui se trouvait sur ma droite et séparée de l'ornière, mais ayant ralenti sa marche j'ai du continuer ma route et une fois engagé dans le village où la route se trouve resserrée, j'ai pressé mon cheval pour n'occasionner aucun retard à ce postillon et arrivé à la sortie de cette commune j'ai pris l'ornière qui se présentait à ma gauche laissant donc à ce même postillon l'ornière de droite et un espace de plus de ving pieds : c'est quand j'ai été engagé du côté où d'après les usages et réglemens j'avais du me ranger, que ce postillon s'obstinant à me suivre, a recommencé à faire claquer son fouet, et avec tant de violence que mon cheval s'est effrayé et par suite mon épouse ne pouvant plus contenir mon cheval, j'ai du sauter de la voiture à la bride du cheval et la je disois à ce postillon les reproches qu'il méritoit⁶⁰.

Si le conducteur a ainsi tout à fait conscience qu'il doit céder le passage au postillon, ce principe ne semble pas toujours aisé à mettre en œuvre : l'étroitesse de la route sur certaines portions empêche tout dépassement. L'auteur se plaint ici surtout du comportement du postillon, dont l'agressivité le met en danger, et qui ne maîtrise pas suffisamment bien son véhicule pour doubler lorsqu'il en a l'occasion. De son côté, il ne fait aucun doute que le postillon a dû être contrarié de perdre du temps en étant obligé de circuler à une allure plus lente derrière ce véhicule. Si le partage de la rue entre piétons et voitures engendre des conflits d'usage en ville, celui de la route entre voitures, qui est encore peu réglementé à cette période, occasionne donc des conflits, des ralentissements et des retards, préjudiciables au service postal, mais aussi aux autres utilisateurs et utilisatrices des chemins⁶¹.

⁶⁰ *Ibid.*

⁶¹ Cf. Chapitre 5.

b) *Les voitures postales, cibles des attaques*

En outre, le brigandage est un réel problème sur les routes et une préoccupation constante pour l'État : cette lutte, qui concerne la sécurité des chemins mais aussi une criminalité au sens plus large, s'inscrit pleinement dans la construction de l'État en France⁶². Pour ce faire, les brigades de la maréchaussée et, à la fin du XVIII^e siècle, la gendarmerie et parfois la garde nationale, sont régulièrement sollicitées. En 1743 par exemple, à la suite d'un vol d'une pièce de taffetas au courrier de Provence dans la région de Lyon, l'administration postale – à qui les vols font perdre du temps et de l'argent pour rechercher les biens volés, voire les rembourser – prend des mesures concertées avec le ministre de la Guerre pour que la maréchaussée surveille mieux les chemins⁶³. Malgré ces mesures, des attaques de voitures postales ont lieu tout au long de la période, retardant les acheminements. Le but est souvent de voler les passagers, le postillon ou le courrier, et en particulier ses dépêches, qui peuvent parfois contenir quelques objets de valeur ou de précieuses informations⁶⁴. Le 19 septembre 1773, le courrier de Tarbes à Bagnères a été attaqué près de Montgaillard, comme celui-ci l'explique dans une plainte qu'il a déposée auprès du juge de Bagnères et dont le contenu est rapporté au surintendant des postes :

Jean Pierre Pujo, courrier piéton, chargé de la malle des dépêches de Tarbes à Bagnères, portant que le 9 du mois dernier il a été attaqué vers les 9 heures ½ du soir près le village de Montgaillard par un inconnu qui lui a lancé une pierre sur la poitrine, dont il a été renversé ; et que s'étant relevé et mis en déffense avec son bâton, il a aperçu un autre inconnu venir joindre le premier, sur quoy ledit courrier s'en est retourné en courant audit village de Montgaillard où, étant arrivé, il a frappé à la porte du nommé Pierre Vilon du Galoüye Consul dudit Lieu, et lui a demandé une escorte pour continuer sa route et prévenir l'assassinat qui paroissoit préméditée contre sa Personne, a dessein sans doute de le voler ; ce que le dit Pierre Vilon lui a refusé ; en sorte que le courrier s'est trouvé obligé, après avoir fait sa déclaration tant dudit assassinat que du refus dudit consul a M. Cazaux, curé dudit lieu, de coucher au village pour attendre le jour et continuer sa route sans danger, tant pour sa personne, que pour les dépêches dont il étoit porteur⁶⁵.

⁶² DEL PUECH Laurent, « L'État en guerre contre le brigandage. Un cas exemplaire : le département de l'Aveyron de 1799 à 1815 », dans SOTTOCASA Valérie (dir.), *Les brigands. Criminalité et protestation politique (1750-1850)*, Rennes, PUR, 2013, p. 107-135. Voir aussi les autres contributions de l'ouvrage.

⁶³ AN, F/90/20235, 25 février 1743.

⁶⁴ Sur les brigands, voir : GARNOT Benoît, *Être brigand du Moyen Âge à nos jours*, Paris, A. Colin, 2013. Plus particulièrement sur les motifs politiques justifiant une partie des brigandages, voir les différentes contributions dans : V. SOTTOCASA, *Les brigands, op. cit.*

⁶⁵ AN, F/90/20236, p. 198-199 : 19 septembre 1773.

De telles attaques engendrent des retards plus ou moins importants. En l'occurrence, c'est aussi le refus d'accorder au courrier une escorte qui a considérablement ralenti son arrivée à destination. Le fait qu'il ait eu besoin d'une escorte montre toutefois l'insécurité qui règne sur les routes.

Les mesures de surveillance des routes se renforcent lorsque la maréchaussée est chargée, en 1778, de faire des tournées quotidiennes sur les différentes routes de France⁶⁶ : « Il sera fait chaque jour par deux hommes de chaque brigade, une tournée sur les grands chemins & chemins de traverse, ainsi que dans les bourgs, villages, hameaux, châteaux, fermes et lieux suspects du district de la brigade »⁶⁷. Lors de ces tournées :

les Cavaliers s'informeront des voyageurs qu'ils rencontreront, s'il n'a pas été commis quelque crime ou délit dans les lieux d'où ils viennent, ou sur les routes qu'ils tiennent, & s'ils ont connoissance des noms & signalemens, demeures ou lieux de retraite de ceux qu'on accuse ou qu'on soupçonne d'en être les auteurs. Ils feront les mêmes informations dans tous les lieux où ils se transporteront, sauront de plus si on n'y a pas vu de vagabons ou gens suspects (...) ⁶⁸.

Il s'agit donc de veiller à ce que les routes soient sûres et d'arrêter toute personne suspecte : « Si on leur donne connoissance de quelques criminels ou délinquans, vagabons ou personnes suspectes, ils se mettront aussi-tôt à leur poursuite, tâcheront de les joindre & les arrêteront, après avoir reconnu que ce sont les coupables qu'on aura désignés (...) »⁶⁹. Ces mesures ont certes probablement un effet positif sur le nombre d'attaques de véhicules, mais elles sont surtout à comprendre dans un contexte de répression et d'enfermement de la pauvreté, de la mendicité et du vagabondage, puisqu'aux mauvais pauvres sont attribués de nombreux vices et crimes⁷⁰.

Cette surveillance des routes ne suffit toutefois pas à contenir les actes de brigandage qui se multiplient dès 1789 et jusqu'au début du XIX^e siècle⁷¹. L'inspecteur des départements de la Loire inférieure et du Morbihan en atteste le 17 frimaire an III [7 décembre 1794], lorsqu'il informe le Comité des transports, postes et messageries – créé le 24 octobre 1794 et chargé de la gestion des

⁶⁶ C. STUDENY, *L'invention de la vitesse, op. cit.*, p. 75.

⁶⁷ *Ordonnance du roi, concernant la maréchaussée, du 28 avril 1778*, Paris, Imprimerie Royale, 1778, Titre IV, Article premier, p. 35.

⁶⁸ *Ibid.*, article 3, p. 36.

⁶⁹ *Ibid.*, article 4, p. 36.

⁷⁰ Sur la distinction opérée dès le XVI^e siècle entre bons et mauvais pauvres, voir notamment : BROAD John, MANTECÓN Tomás A., SAUPIN Guy, « Aux marges de la société : pauvres et pauvreté », dans ANTOINE Annie, MICHON Cédric, *Les sociétés au 17^e siècle. Angleterre, Espagne, France*, Rennes, PUR, 2006, p. 179-195. Sur le traitement, la répression et l'enfermement des vagabonds et des mendiants, voir, entre autres : FARGE Arlette, « La répression à Paris au XVIII^e siècle », *L'homme et la société*, 67-68, 1983, p. 51-57 ; KITTs Antony, « Mendicité, vagabondage et contrôle social du Moyen Âge au XIX^e siècle », *Revue d'histoire de la protection sociale*, 1-1, 2008, p. 37-56.

⁷¹ SOTTOCASA Valérie, *Les brigands et la Révolution. Violences politiques et criminalité dans le Midi (1789-1802)*, Ceyzérieu, Champ Vallon, 2016, notamment p. 205-206.

services de transport, dont la poste aux lettres et celle aux chevaux⁷² – que les « Chouans se multiplient à un point qu'il n'est plus de route dans ces Départemens qui n'en soit infectée, et que les courriers ne peuvent se dispenser d'éprouver des retards, en ce qu'ils sont obligés, faute d'escorte suffisante, de ne marcher que le jour »⁷³. Si les Chouans volent sans doute ce qu'ils peuvent aux courriers et aux passagers, ces attaques s'inscrivent aussi dans le cadre de leur insurrection⁷⁴. L'objectif est surtout de perturber les communications et la circulation de l'information, et ainsi de désorganiser le fonctionnement de l'État, voire d'intercepter des renseignements⁷⁵. Le Comité arrête en conséquence « qu'il sera écrit aux Représentans du Peuple en mission dans le Département de la Loire inférieure et aux Représentans du Peuple en mission dans le département du Morbihan, pour les inviter à prendre toutes les mesures convenables pour assurer le service des courriers »⁷⁶. Quelle que soit la motivation poussant les brigands à attaquer, l'appât du gain ou des revendications politiques, leurs agissements dérèglent les services de transport. Même si l'État essaye de faire protéger les routes, les attaques et les vols semblent assez récurrentes et, tout en retardant les acheminements et les voyages, effrayent les passagers et créent un climat d'insécurité⁷⁷. Les attaques sont par ailleurs plus fréquentes la nuit, à une période où l'éclairage public est très limité⁷⁸. C'est pourquoi des mesures, tel que le plan de transport de diamants établi le 28 nivôse an III [17 janvier 1795], prévoient que la voiture et les deux gendarmes qui l'escortent « ne voyageront point pendant la nuit »⁷⁹.

La fréquence de ces attaques contribue à créer un imaginaire autour de ces événements. Plusieurs sources iconographiques du début du XIX^e siècle représentent de telles situations, nécessitant parfois l'intervention des forces de l'ordre. Une huile sur toile du premier quart du XIX^e siècle

⁷² CONCHON Anne, « De l'articulation des pouvoirs législatif et exécutif : les comités de la Convention en matière de transports (1793-1795) », *La Révolution française*, 17, 2020 [En ligne].

⁷³ AN, AF/II/*/36, Séance du 18 frimaire an III.

⁷⁴ Pour des éléments de réflexion sur le brigandage des chouans, voir : DEL PUECH Laurent, « L'État en guerre contre le brigandage. Un cas exemplaire : le département de l'Aveyron de 1799 à 1815 », dans V. SOTTOCASA, *Les brigands*, *op. cit.*, p. 107-135 ; DUPUY Roger, « Brigandage et politique en Bretagne (1750-1840) », dans *Ibid.*, p. 139-153.

⁷⁵ V. SOTTOCASA, *Les brigands et la Révolution*, *op. cit.*, notamment p. 208. Sur le risque d'interceptions des informations stratégiques, face auquel les diplomates notamment sont obligés de s'adapter, voir : SCHNAKENBOURG Éric, « Intercepter et protéger l'information : les diplomates face à l'espionnage de leur correspondance en Europe du Nord (XVII^e-XVIII^e siècles) », dans BRIZAY François (dir.), *Les formes de l'échange. Communiquer, diffuser, informer de l'Antiquité au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2012, p. 353-370.

⁷⁶ AN, AF/II/*/36, Séance du 18 frimaire an III.

⁷⁷ V. SOTTOCASA, *Les brigands et la Révolution*, *op. cit.*, notamment p. 206-222. Sur la protection des routes, en particulier par la maréchaussée, cf. Chapitre 5.

⁷⁸ Des sources iconographiques attestent aussi de ces attaques nocturnes : cf. Annexe 42. Sur l'éclairage public au XVIII^e siècle, qui est presque uniquement urbain, voir par exemple : REULIN Sophie, « L'établissement et la diffusion de l'illumination publique à Rennes au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 120-4, 2013, p. 89-106 ; BOTHEREAU Benjamin, « Jeux de lumières et d'obscurités de la lanterne publique : entre renforcements sécuritaires, extinctions par économie et limites des innovations techniques (Paris, Barcelone, 18^e siècle) », *Journal of Energy History/Revue d'Histoire de l'Énergie*, 2, 2019 [En ligne].

⁷⁹ AF/II/77, 566, pièce 82 : Arrêté approuvant le plan de transport des diamants à Gênes.

montre ainsi l'attaque d'une diligence à la sortie d'un village du sud de la France ou du nord de l'Italie (Annexe 40)⁸⁰. Les brigands malmènent les passagers et fouillent dans les bagages et les paquets transportés, tandis que des gendarmes arrivent en courant en direction de la voiture attaquée. On note également à l'arrière-plan un clocher qui domine le village, surmonté d'une imposante horloge dotée de deux aiguilles, témoignant une nouvelle fois de la large présence des garde-temps mécaniques dans l'espace public et en particulier à proximité des voies où circulent les voitures.

Les aléas de la route sont donc nombreux au XVIII^e siècle et au début du XIX^e, perturbant autant les voyages que les transports de dépêches. Les défaillances des infrastructures routières mais aussi des véhicules engendrent des accidents et des retards, d'autant plus nombreux en cas de mauvais temps. Les comportements répréhensibles de certaines personnes, qui se cristallisent autour du partage de la route, conduisent également à des dépassements horaires et mettent donc à mal les efforts de coordination temporelle de l'administration postale.

II. Des causes organisationnelles du retard

Au-delà des défaillances techniques et individuelles, le dépassement des échéances temporelles peut être causé par des problèmes organisationnels. La densification générale du trafic, la construction de nouvelles infrastructures, la création de routes quadrillant davantage l'espace français et l'accroissement sur ces routes des relais et des bureaux de postes, entraînent une forte augmentation du nombre d'acteurs et de lieux impliqués dans les transports et donc une multiplication des situations pouvant causer des retards. En effet, le nombre d'acteurs et d'étapes dans les transports se multipliant, il y a par conséquent davantage de moments où du retard peut être pris. L'important développement des services postaux, aussi bien en termes d'infrastructures que d'agents employés dans les relais ou pour conduire des voitures, présente ainsi un défi organisationnel majeur pour l'administration, d'autant plus qu'elle tente en parallèle de mettre en place une meilleure coordination temporelle afin d'accélérer les acheminements. Ce sont donc également des dysfonctionnements internes qui sont à l'origine du non-respect des horaires.

⁸⁰ Anonyme, *Attaque d'une diligence*, 1^{er} quart du XIX^e siècle. Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.114.

A) La défiance à l'égard des horaires

La volonté de l'administration postale de mettre en place des horaires se heurte à certains individus qui n'arrivent pas ou qui refusent de se conformer à ces nouvelles normes ou de faciliter leur mise en place. En effet, si certains acteurs ou usagers et usagères ne respectent pas strictement à ces échéances temporelles, quelle qu'en soit la raison, ils risquent d'engendrer des retards en chaîne qui peuvent se cumuler et devenir très importants. Des retards récurrents, et qui perturbent l'acheminement des dépêches dans plusieurs villes, découlent par exemple des privilèges que s'accordent les gouverneurs et les intendants, particulièrement dans les années 1730 à 1760. Ils s'autorisent ainsi, dès le XVII^e siècle, à retenir les courriers pour faire envoyer leurs plis à la dernière minute⁸¹. Cette prérogative bouleverse tout le service, puisque si les courriers partent en retard, tout effort de coordination pour la suite de leur parcours est vain. En 1738, le courrier de Rome n'est parti « que le 7 decembre a 4 heures après midi, aiant été retardé par M. De St Agnan »⁸², qui est un représentant français du gouvernement. Le surintendant est par conséquent prié de rappeler ce dernier à l'ordre. « Pour que la correspondance de l'Italie ne souffre point de derangement », il faut que De Saint Aignan :

remette ses dépêches le samedi au soir en sorte que le courrier puisse partir le Dimanche de très grand matin pour le plus tard, ainsi que partent les courriers de Genes, de Turin, de Milan, sans quoi ils ne pourront arriver le jeudy à Genes et en repartir le même jour. Quand ils ne partent que le vendredy au matin ils ne peuvent passer le même jour à Alexandrie ou les portes en ferment avant la nuit, en sortent qu'ils ne peuvent arriver a Turin le Dimanche au matin.

En retenant le courrier à Rome, De Saint Aignan, profitant de son statut, ne retarde pas seulement l'arrivée des courriers à Gênes, mais il dérange tout le service jusqu'à Turin, notamment parce qu'à l'une des étapes, le courrier est bloqué par la fermeture des portes de la ville la nuit. Il s'agit en effet d'un autre problème auquel est confrontée l'administration depuis le XVII^e siècle⁸³. Plusieurs sources attestent qu'une partie des dépassements horaires ont pour origine ou sont amplifiés par la fermeture nocturne des portes de certaines villes, qui refusent de les ouvrir, même pour laisser passer le courrier. Le cas de la ville de Montreuil préoccupe par exemple l'administration postale pendant plusieurs décennies. La première mention dans les mémoires de la Ferme Générale des Postes date de 1741, mais on le retrouve trente ans plus tard, à partir de 1773, dans les

⁸¹ Sur cette pratique sous Louvois, voir : VAILLÉ Eugène, *Histoire générale des Postes françaises*, Tome 4 : Louvois, *Surintendant général des Postes (1668-1691)*, Paris, Presses Universitaires de France, 1951, p. 108-109.

⁸² AN, F/90/20238, p. 35-36 : 23 décembre 1738.

⁸³ E. VAILLÉ, *Histoire générale des postes françaises*, Tome 4, *op. cit.*, p. 117-118.

correspondances du surintendant général des Postes, montrant que le problème n'est pas résolu⁸⁴. Ainsi, les courriers des malles allant d'Amiens à Calais, « dont la marche est ordinairement retardée en hiver, et qui ne se trouvent alors à la hauteur de Montreuil-sur-Mer que dans le milieu de la nuit, ne passent point par dedans cette ville, à cause de la fermeture des portes ». Ils sont alors obligés de faire un détour, le même en 1741 et en 1773 :

par un chemin de traverse, pour aller passer le Baq d'Atain a environ une demie lieüe de cette ville, chemin de passage également dangereux dans cette saison lors des tems pluvieux, de la fonte des neiges et des hautes marées qui font déborder les Eaux ; ce qui a mis souvent dans le plus grand danger lesdits courriers ainsi que les dépêches dont ils étoient chargés : et d'ailleurs ce détour leur occasionne des retards qui influent sur toute la route particulièrement sur la correspondance de Dunkerque (...) ⁸⁵.

C'est en l'occurrence la mauvaise saison qui est à l'origine de ce dysfonctionnement, qui a pour conséquence de faire arriver les courriers tardivement à Montreuil, où les portes sont déjà fermées. Le détour qu'ils doivent faire aggrave non seulement le retard, mais les met également en danger en leur faisant emprunter, de nuit, des chemins peu sûrs. Pourtant, malgré d'importantes discussions tout au long du XVIII^e siècle, Montreuil refuse obstinément d'ouvrir les portes de la ville une fois la nuit tombée ou au moins de faire une exception pour le courrier, même si cela permettrait « le transport et l'accélération des dépêches du Roy et du Public »⁸⁶. Des pouvoirs locaux ont donc les moyens de s'opposer à l'administration postale malgré les enjeux et l'attention que porte le gouvernement à l'amélioration des communications. Les autorités de Montreuil refusent de mettre en péril la sécurité des habitants et des habitantes de la ville au nom de l'intérêt général et ils sont en mesure de maintenir leur position. Ainsi, les efforts organisationnels de l'administration postale peuvent être mis à mal par des résistances locales, lorsque des communautés placent d'autres préoccupations, ici la sécurité de la ville, avant la nécessité d'acheminer au plus vite les dépêches.

Pour en revenir aux libertés que prennent certains puissants avec l'heure de départ des dépêches, faisant fi des horaires instaurés par l'administration postale, celle-ci leur rappelle que plutôt que d'apporter un « retardement au depart des courriers », ils ont « toujours la liberté d'expédier des courriers extraordinaires » dans les cas « extrêmement essentiels »⁸⁷. En retenant les courriers, ces

⁸⁴ AN, F/90/20236 et 20238.

⁸⁵ AN, F/90/20236, p. 107 : 17 juin 1773.

⁸⁶ *Ibid.* Cette affaire est l'objet de plusieurs autres échanges avec la surintendance, qui se soldent néanmoins tous par un refus de la ville de changer la situation, cf. AN, F/90/20236 et F/90/20237.

⁸⁷ AN, F/90/20235, p. 106 : 19 novembre 1742. Un discours similaire est tenu en 1754 face à l'expédition tardive du courrier de Rome à Lyon retenu à Gênes au-delà du délai réglementaire par l'ambassadeur de France : AN, F/90/20241, 24 novembre 1754.

hommes haut placés ne semblent pas s'inquiéter du fait que les courriers ou les directeurs des bureaux puissent être punis pour des retards qui ne sont pas de leur responsabilité. Ces derniers, nous y reviendrons, s'exposent pourtant bien à des sanctions.

L'administration postale, en plus d'écrire directement aux fautifs, comme elle le fait avec De Saint Agnan, rappelle aussi à l'ordre ses propres agents, à qui elle ordonne de ne pas accorder de tels privilèges à qui que ce soit. Elle écrit ainsi, en 1750, au directeur des postes d'Alençon :

est très expressément deffendu au S. Champdavoine Directeur des Postes d'Alençon de retarder l'expédition du courier qu'il dépêche pour Paris plus de tems qu'il ne luy en faut pour former ses Dépêches après l'arrivée du courier de Rennes ce qui peut aller à une demie heure au plus. Il luy est même expressément deffendu a peine de désobéissance et de révocation de se conformer aux ordres qu'il pourroit recevoir de le retarder plus longtems par quelque personne que ce soit, ne devant à cet égard en reconnaître d'autres que ceux qui pourront luy venir de nôtre part ou de celle du fermier general des postes en conséquence de ceux que nous pourrions luy avoir donné⁸⁸.

Si les commanditaires de ces contre-ordres ne sont pas nommés, tout laisse à penser qu'il s'agit de personnes exerçant une certaine influence, ayant du pouvoir ou étant assez riches pour corrompre le directeur des postes. Cela témoigne peut-être également d'une difficulté pour les membres des classes supérieures à intérioriser les horaires, ou du moins à penser qu'ils doivent eux-aussi les respecter, leur rang devant leur permettre de régulièrement s'affranchir de cette contrainte dans une société marquée par l'omniprésence de privilèges. Ils sont possiblement également habitués au fait que, dans certaines situations mondaines, le retard peut être considéré comme un moyen de se distinguer et donc, en tant que tel, être valorisé⁸⁹. La ponctualité se heurte donc à des privilèges sociaux. Même si, après les années 1760, de tels procédés se raréfient dans les sources de l'administration postale, ils ne disparaissent pas pour autant. Tout comme le privilège de la vitesse, ces prérogatives sur le temps d'autrui survivent à la Révolution française et à ses tentatives d'abolir de tels passe-droits.

Il n'y a toutefois pas qu'au départ que l'acheminement des lettres peut être retardé : certains usagers et usagères doivent attendre plus longtemps leurs correspondances en raison des privilèges de distribution accordés à certaines personnes, moyennant, en général, une rétribution. Ceux-ci se font au détriment du service général, engendrant des plaintes de la part des personnes lésées, qui souffrent de ces retards. Malgré la mise en place d'un service postal d'acheminement des dépêches,

⁸⁸ Musée de La Poste, 450/2, 30 juin 1750.

⁸⁹ À ce sujet, voir : ATWOOD Emma Katherine, « Fashionably Late: Queer Temporality and the Restoration Fop », *Comparative Drama*, 47-1, 2013, p. 85-111.

ouvert à toutes et à tous dans le cadre d'un service public, persiste donc l'idée d'un privilège pour des correspondances jugées plus importantes que d'autres. Ainsi, en 1808, le ministre de l'Intérieur reçoit une lettre de la Chambre de Commerce de Toulouse :

dans laquelle on porte des plaintes sur la distribution tardive des lettres dans cette ville, inconvénient dont on donne pour cause les boîtes des particuliers que plusieurs négocians ont dans le Bureau, et dans lesquelles ils font prendre toutes les lettres qui leur sont destinées, ce dont se plaignent les négocians qui, n'ayant pas de boîtes, ne reçoivent leurs lettres que dans le cours de la Distribution générale qui se fait dans la ville⁹⁰.

Les membres de la Chambre du Commerce, parmi lesquels se trouvent, par définition, des négociants et des commerçants, demandent par conséquent que « ces abonnemens cessent, et que toutes les lettres soient distribuées indistinctement dans la ville »⁹¹. Ils souhaitent donc rétablir une situation où aucun négociant ne serait avantagé par rapport à un autre. Dans une démarche caractéristique du fonctionnement du ministère de l'Intérieur au début du XIX^e siècle, dont les correspondances, très nombreuses, sont traitées strictement et renvoyées aux divisions ou aux bureaux les plus à même de prendre en charge les différentes questions, le ministre transmet ces plaintes à la division du Bureau du Commerce du Midi⁹². Les membres du bureau se renseignent, via les agents principaux des postes et donc au plus près des problèmes, et informent en retour le ministre, quelques mois plus tard :

que l'usage de ces abonnemens ou des Boetes dans le Bureau des postes de Toulouse, pour ceux des négocians qui veulent y envoyer et prendre leurs lettres à l'arrivée des couriers, moyennant une légère rétribution annuelle étoit suivi avant la nomination du Directeur actuel, ainsi qu'il a toujours été observé dans presque toutes les grandes villes de l'Empire en conséquence des demandes formelles des principales maisons de Commerce⁹³.

Il semble donc assez courant que de tels privilèges soient accordés et ce n'est pas, d'après les auteurs, d'un grand dérangement. En revanche, les renseignements obtenus permettent de constater que :

si quelques distributions ont éprouvé des retards, on ne peut les attribuer qu'à la préférence que les facteurs donnoient à certains négocians chez lesquels ils portoient d'abord les lettres au lieu de les distribuer par ordre de rues et de maisons, sans donner la préférence à personne.

⁹⁰ AN, F/12/1511, 12 avril 1808.

⁹¹ *Ibid.*, 30 août 1808.

⁹² À ce sujet, voir : MOULLIER Igor, *Le ministère de l'Intérieur sous le Consulat et le Premier Empire (1799-1814). Gouverner la France après le 18 brumaire*, thèse de doctorat, Université de Lille, 2004, notamment p. 62-63.

⁹³ AN, F/12/1511, 13 août 1808.

Mais cet abus a cessé et il ne se renouvellera plus au moyen de la surveillance que j'ai ordonnée sur le service des facteurs⁹⁴.

Les retards découlent donc plutôt du comportement des facteurs, qui privilégient certains destinataires à d'autres, et si l'on ne sait sur quoi se fondent ces préférences, on peut imaginer qu'ils y trouvent un intérêt financier. Outre les privilèges sociaux, ce sont donc bien les agents qui peuvent contribuer à dérégler le système organisationnel mis en place par la poste.

B) Des problèmes internes

a) *Les agents*

Les problèmes que rencontre l'administration postale avec ses agents ne se limitent pas aux facteurs toulousains : elle identifie d'autres causes internes aux retards, qui peuvent venir de différentes étapes des acheminements et des transports et qui peuvent être divisés en deux grandes catégories. D'une part, le comportement des agents peut expliquer certains dépassements horaires. D'autre part, le nombre insuffisant de personnes employées cause aussi d'importants problèmes, augmentant au fur et à mesure que les communications se multiplient, en particulier après la Révolution française.

Si, nous l'avons vu, l'ivresse des postillons peut mener à des accidents, sans entraîner des conséquences aussi graves, elle peut également engendrer des retards. Le 9 juin 1738, des procès-verbaux sont adressés à la surintendance pour lui faire part de la perte de la malle qui allait de Turin à Lyon, qui a été volée alors que le postillon « chargé de cette entreprise » s'enivrait « dans plusieurs cabarets de la route »⁹⁵. Certains comportements vont ainsi parfois à l'encontre du bon fonctionnement du service et des intérêts de l'administration. Ils seraient ponctuellement très délibérés, dans une volonté de nuire. Par exemple, après une enquête pour comprendre le retard de la malle de Dunkerque pour Lille, le directeur de cette dernière ville explique à la surintendance qu'il a été « occasionné par la méchanceté du courrier qui en avoit été chargé, et qui au lieu de la porter à sa destination, l'avoit cachée sous un lit et a pris la fuite »⁹⁶. Si nous n'avons pas d'explications précises quant à cette conduite, elle pourrait découler d'un désaccord avec l'entrepreneur ou d'une volonté de manifester une protestation, comme le font, en 1738, les courriers de la route entre Paris et Valenciennes qui « n'ont fait la diligence demandée qu'une ou 2

⁹⁴ *Ibid.*

⁹⁵ AN, F/90/20238, p. 5 : 9 juin 1738.

⁹⁶ AN, F/90/20236, p. 226 : 21 octobre 1773.

fois sous prétexte qu'ils sont mal païés, ce qui regarde uniquement le sous entrepreneur ou l'entrepreneur général de qui ils ont sous traité »⁹⁷. L'administration ne tolère pas ce manque de zèle pour un motif qui n'est pas de son ressort et punit les courriers responsables de ces lenteurs, même s'il s'agit pour eux d'une manière de faire connaître leur mécontentement quant au salaire qu'ils perçoivent. Cette réaction rappelle aussi les crimes sociaux de l'Angleterre du XVIII^e siècle, étudiés par Edward P. Thompson, qui montre que les comportements criminels des paysans sont une manière de protester contre les injustices sociales⁹⁸. En l'occurrence, les courriers s'en prennent à la vitesse si précieuse à l'administration postale pour faire savoir leur insatisfaction, ce qui souligne également, une fois encore, l'importance de la célérité. Les courriers et les postillons peuvent donc être à l'origine des retards.

D'autres agents peuvent être fautifs, lorsqu'ils ne respectent pas les ordres donnés par l'administration ou qu'ils n'effectuent pas correctement leurs missions. Le règlement pour le bureau du départ du 29 avril 1754 explique ainsi que si « la Compagnie [reçoit] continuellement des plaintes tant du public contre la taxe des lettres qui se fait a Paris pour la Province, que des Directeurs sur le mescompte qu'il y a presque toujours dans ce qui leur est envoyé, et sur l'envoy des lettres dans une ville pour l'autre » :

toutes les fautes ne proviennent que du desordre qui regne dans le Bureau du Depart, en ce que beaucoup de commis arivent trop tard le matin au bureau, ne font qu'y causer, sont très empressés après n'avoir rien fait d'aller diner, et a leur retour qu'ils retardent le plus qu'ils peuvent, ne sont occupés qua precipiter l'ouvrage pour sen aller bien vite, ensorte qu'ils taxent et trient les lettres avec tant de precipitation quil y a toujours des erreurs, tant pour la taxe que pour le tri, ils en font de même pour la fermeture des paquets qui très souvent sont mal ficelés, mal cachetés et mal timbrés⁹⁹.

Le dépassement des normes horaires dont se rendent coupables les commis intervient donc à deux moments de la journée : ils arrivent en retard à leur poste le matin, puis ils reprennent trop tard leur fonction l'après-midi. Si ce règlement caricature sans doute ces agents paresseux, prompts à éviter le travail, il est intéressant de noter que leur retard est une des raisons retenues par l'administration postale pour expliquer le dysfonctionnement du service et les problèmes dans les taxes perçues pour l'envoi d'une lettre. Le non-respect des horaires réduisant leur journée de travail, les commis n'ont ainsi pas le temps de mener à bien leurs tâches. Des problèmes similaires semblent

⁹⁷ AN, F/90/20238, p. 30-32 : 29 novembre 1738.

⁹⁸ THOMPSON Edward P., *La guerre des forêts. Luites sociales dans l'Angleterre du XVIII^e siècle*, Paris, La Découverte, 2017 [1975].

⁹⁹ AN, F/90/20001, f°178 : Délibération du 29 avril 1754.

exister dans d'autres bureaux, comme dans celui de la distribution, où un rappel au respect des horaires est fait encore en 1784 :

L'administration renouvelle aux Distributeurs l'ordre de se trouver exactement à leur Bureau, de se rendre sans délai au coup de cloche d'appel au Bureau de la Distribution générale, d'y procéder avec attention, célérité et fidélité au Try et au Compte, de suivre leur travail dans leurs bureaux particuliers en sorte que les facteurs partent le plutôt possible, déclarant qu'elle rende le distributeur de garde responsable des lenteurs du travail de la distribution générale, et que si la négligence et la mauvaise volonté continuent elle choisir des employés plus exacts, plus fidèles et plus zélés¹⁰⁰.

Le manque de ponctualité et la lenteur des commis peuvent ainsi retarder le départ des facteurs, qui sont obligés d'attendre que les lettres soient prêtes, celles-ci étant par conséquent remises plus tard que prévu à leurs destinataires. L'administration appelle les commis à plus de ponctualité, de hâte et de vigilance afin d'éviter ces retards et sous peine d'être remplacés.

Si l'administration postale est prompte à faire peser la faute sur les individus, elle reconnaît pourtant parfois que certains retards ne sont pas imputables à ses agents, mais qu'ils relèvent de la responsabilité des utilisateurs et des utilisatrices. Ainsi, Edmé-Gilles Guyot, directeur au bureau général des Postes, écrit en 1770, dans son *Guide des lettres, contenant l'Ordre général du Départ et de l'arrivée des Courriers des Postes*, un « ouvrage utile et nécessaires à tous ceux qui sont en commerce de Lettres » que « quelques Personnes attribuent aux Commis des Postes un retard qu'ils s'imaginent être dans le service des Lettres et qui provient cependant presque toujours de ce qu'ils n'ont pas choisy le jour le plus convenable pour écrire »¹⁰¹. Il est donc recommandé d'écrire le bon jour, sans doute celui du départ des courriers, pour que ses correspondances soient expédiées au plus tôt. Un usager ou une usagère peut avoir l'impression que son courrier est en retard simplement parce qu'il n'a pas écrit au bon moment. Ces retards ne peuvent par conséquent pas être imputés aux services d'acheminement en eux-mêmes. Il y a ici un décalage entre l'organisation postale, qui impose une coordination et des échéances temporelles, et les pratiques du public, qui n'intègre peut-être pas encore systématiquement ces nouvelles normes ou qui ne parvient pas à les appliquer correctement, peut-être parce que les horaires ne sont pas simples à utiliser.

Par ailleurs, si ce sont souvent les agents les plus bas dans la hiérarchie qui sont mis en cause dans les cas de retard, il arrive pourtant aussi que ce soit des directeurs de bureau qui soient coupables. Le directeur des postes à Aix par exemple n'adapte pas, en 1793, ses pratiques aux nouveaux

¹⁰⁰ AN, F/90/20008, f°56 : Délibération du 3 décembre 1784.

¹⁰¹ GUYOT Edmé-Gilles, *Guide des lettres contenant l'ordre général du départ et de l'arrivée des courriers des postes, dans toutes les principales villes de France*, Paris, Chez l'auteur, 1770.

horaires instaurés par l'administration, comme l'expliquent les administrateurs du Directoire des postes :

Nous sommes informés, citoyen, que les couriers de Marseille pour Lyon sont retardés à Aix parce que quoi que leur départ de Marseille soit avancé d'une heure, vous n'avez point devancé l'heure de la clôture des dépêches de votre bureau, et que les couriers ne partent d'Aix, comme avant ce changement qu'à 6 h $\frac{1}{2}$, 7h du soir. Nous vous invitons à faire lever la dernière boîte à 4 heures du soir afin qu'à l'arrivée des couriers il n'y ait plus qu'à ajouter aux dépêches les lettres en passe, et que les couriers puissent partir vers les 5 heures $\frac{1}{2}$ au plus tard¹⁰².

En plus de la mise en place d'horaires pour organiser les acheminements, l'administration postale doit veiller à leur bonne application par tous les acteurs, même les plus hauts placés dans la hiérarchie. En l'occurrence, bien qu'elle ait modifié les horaires du courrier au départ de Marseille, cela n'a pas permis l'accélération souhaitée, puisque celui-ci se trouve ensuite bloqué à Aix, où les dépêches ne sont pas prêtes lorsqu'il y arrive.

Enfin, un manque de personnel peut aussi considérablement retarder les acheminements et les déplacements. Un nombre insuffisant de postillons à un relais peut, par exemple, rallonger le temps d'attente des voitures. De la même manière, le tri des dépêches et la remise de celles-ci ne peut se faire rapidement que s'il y a assez de personnes pour effectuer ces tâches. Ce type de difficultés semble se renforcer dans les années 1790, alors que les échanges se multiplient : les agents employés ne suffisent pas à faire face à cet afflux, comme au bureau de Marseille en mars 1791 ou au bureau des chargements le mois suivant¹⁰³. Le manque d'agents peut aussi être la cause d'une absence inopinée, ce dont témoigne un négociant de la commune de Jarnac, qui se plaint, en novembre 1796, « du retard qu'il a éprouvé dans la distribution de ses lettres au Bureau de la Poste, retard occasionné par l'absence d'un commissaire du gouvernement chargé de vérifier les lettres et paquets avant leur distribution »¹⁰⁴. L'administration municipale de la commune demande par conséquent qu'un suppléant soit nommé, afin qu'il puisse assurer les missions du commissaire en cas d'absence.

¹⁰² Musée de La Poste, 450/2, 10 février 1793.

¹⁰³ AN, F/90/20011, respectivement F°25 : Délibération du 11 mars 1791 et F°30 : Délibération du 8 avril 1791.

¹⁰⁴ AN, 19860703/1, Charente : Lettre du 7 frimaire an V [27 novembre 1796].

b) *Relais et montures*

En outre, les retards, en particulier lorsqu'ils sont récurrents sur une ligne, peuvent être liés à la manière dont les entrepreneurs ou les maîtres de poste gèrent leurs chevaux ou leur relais. Un facteur récurrent de ralentissement est le manque de montures, dont font état les sources tout au long de la période étudiée et qui s'intensifie en période de troubles, où les chevaux peuvent être réquisitionnés. Il touche aussi bien les relais des maîtres de poste que les entrepreneurs des dépêches, qui ont en charge une route précise. En 1738, l'intendant de Soissons informe le surintendant que :

L'Entrepreneur de la route de Paris a Reims sert fort mal la route de Gandelu a Soissons, qu'il ni entretient que de mauvais chevaux qui ne sont point en etat de courir et souvent montés par des enfans, ce qui retarde l'arrivée des paquets a Soissons et peut causer la perte des depeches qui arrivent le plus souvent mouillées¹⁰⁵.

Les chevaux, visiblement affaiblis, ne peuvent pas galoper, ce qui ralentit considérablement les acheminements. L'entrepreneur ne respecte donc pas les attentes de l'administration en offrant des conditions de transport qui ne sont pas conformes aux règlements et qui ne permettent pas d'assurer des acheminements célères. De plus, un autre problème souligné est l'âge des courriers, qui sont des enfants. Nous n'avons pas de règlements datant du début du XVIII^e siècle à ce sujet, mais cette mention tend à montrer que l'administration postale accorde déjà une attention importante à l'âge minimal pour assumer certaines fonctions, ce qui est formalisé, en 1792, par un article de l'Instruction générale sur le service des Postes exigeant que les courriers, en plus de savoir lire et écrire, aient minimum vingt ans pour être admis en tant que courrier postulant¹⁰⁶. L'instruction de 1832 mentionne également l'âge requis pour être postillon : « Nul ne peut être admis dans les Postes avant dix-huit ans accomplis. Les postillons seuls peuvent être agréés à seize ans. Il faut avoir atteint l'âge de vingt-un ans pour être inspecteur, directeur, sous-inspecteur ou maître de poste »¹⁰⁷.

Les relais ne sont parfois tout simplement pas en état de fonctionnement, ce que constate, en 1773, le directeur de Lens, mandaté par la surintendance pour identifier les causes des retards et ralentissements entre Lille et Arras, qui trouve l'entrepreneur de ce service « très malade, et sa femme relevant de maladie »¹⁰⁸. Il engage cette dernière « a renouveler ses relais », surtout celui qu'il a trouvé « hors d'état de service, qu'il a reformé ». Il met également à pied le courrier négligent.

¹⁰⁵ AN, F/90/20238, p. 7-8 : 23 juin 1738.

¹⁰⁶ *Instruction générale sur le service des Postes*, s. l., 1792, p. 124.

¹⁰⁷ *Instruction générale sur le service des postes*, Premier Volume, 2^e tirage, Paris, Imprimerie royale, 1832, II^e partie, chapitre II, art. 25.

¹⁰⁸ AN, F/90/20236, p. 269 : 29 novembre 1773.

Pour comprendre les retards qui touchent spécifiquement certaines routes, des inspections sont donc menées, qui révèlent souvent l'incompétence ou la négligence des agents, ainsi que la mauvaise tenue des relais, où les chevaux peuvent manquer. Ce problème de montures court sur tout le long XVIII^e siècle. La même année, la surintendance apprend, par le contrôleur général des postes, que les « retards habituels et considérables qu'il avoit remarqué dans le service des dépêches de Caen a St Malo » proviennent « de l'yvrognerie du nommé Micoïn courrier ordinaire de cette route, ainsi que de la suppression du relais d'Aulnay et du mauvais état des chevaux employés a ce service »¹⁰⁹. Parmi les raisons à l'origine de ces retards se trouve donc aussi un problème de montures, qui sont trop faibles pour assurer un service efficient. En effet, les relais, qui sont installés à intervalle régulier sur les routes, tous les 13 à 18 kilomètres, afin de pouvoir changer fréquemment les chevaux, doivent disposer d'assez de chevaux, en forme suffisante pour assurer la continuité et la célérité du service. D'après l'Instruction générale sur le service des postes de 1792, un cheval est considéré comme « mauvais » lorsqu'il est « incapable de faire deux lieues à l'heure »¹¹⁰, soit la vitesse prescrite pour les diligences et les messageries dès 1777.

Cette pénurie de chevaux, de même que leur état de fatigue ou leur vieillesse, sont parfois la conséquence de contextes particuliers. C'est notamment le cas en période de troubles, où ils peuvent être réquisitionnés par l'armée. Cette utilisation militaire des chevaux est déjà un problème pour l'administration postale au XVII^e siècle et perdure tout au long du siècle suivant, principalement dans les années qui suivent la Révolution¹¹¹. L'« irrégularité et l'inexactitude » du service de la Poste à Tarbes est ainsi, comme nous l'avons évoqué précédemment, le résultat de « l'excessive fatigue des chevaux de poste dont ont fait usage les officiers volontaires qui se rendent aux différentes armées, et l'état affreux des chemins »¹¹². Même lorsque les montures sont en nombre suffisant, elles peuvent avoir souffert de courses trop longues ou trop fréquentes, en tout cas inhabituelles, au profit de l'armée. Les voitures sont parfois aussi réquisitionnées pour contribuer à l'effort militaire, comme en atteste un arrêt du 29 floréal an II [18 mai 1794] :

La commission des transports militaires fera transporter sous le plus court délai et par les moyens les plus prompts cent cinquante milliers de salpêtre de Dune libre à Paris, elle mettra à cet effet en réquisition tous les rouliers, fourgons, diligences, petites messageries, voitures publiques, au besoin elle fera des réquisitions dans les départemens pour les transports, de relais en relais, à distance de cinq à six lieues, les couriers des malles feront également des chargements dans les proportions de leurs voitures, en sorte que jusqu'à l'épuisement des cent

¹⁰⁹ AN, F/90/20236, p. 143 : 27 juillet 1773.

¹¹⁰ *Instruction générale sur le service des Postes* (1792), *op. cit.*, p. 120.

¹¹¹ Sur le XVII^e siècle : E. VAILLÉ, *Histoire générale des postes françaises*, Tome 4, *op. cit.*, p. 119-120. Sur les réquisitions de chevaux par l'armée dans les années qui suivent la Révolution, voir : AN, AF/II/286/A et B.

¹¹² AN, 19860703/6, Hautes-Pyrénées.

cinquante milliers de salpêtre, ils ne puissent transporter que du salpêtre et la malle ordinaire de la poste¹¹³.

De telles mesures nuisent bien sûr à la célérité des acheminements civils. Pour ne pas trop nuire aux services postaux, les postillons sont toutefois exemptés de la circonscription, montrant que l'État accorde une grande importance à la continuité de ces acheminements¹¹⁴.

Les problèmes aux relais persistent cependant, même une fois ces troubles passés. En décembre 1820 encore, le préfet de l'Isère, dans une lettre citée précédemment, explique en partie les retards par le fait que les « relais de poste sont très mal servis »¹¹⁵. Il se réfère sans aucun doute aux chevaux, mais peut-être aussi aux postillons, voire aux maîtres de poste. Bien que ceux-ci soient sommés « de tenir leurs chevaux prêts pour l'heure de l'arrivée des Diligences, afin que le service n'éprouve aucun retard »¹¹⁶, il arrive en effet que ce ne soit pas le cas, ce qui ralentit le relayage et par conséquent la suite de la course¹¹⁷.

Différents problèmes internes peuvent donc engendrer des retards, dont beaucoup sont attribués à la défiance ou à la défaillance des postillons et des courriers, mais qui viennent pourtant parfois aussi du manque d'agents ou de chevaux.

C) Ruptures de charge et arrêts forcés

Les mobilités, dans un long XVIII^e siècle, sont marquées par la multiplication des haltes, par de nombreux arrêts plus ou moins prévus et prévisibles, par des ruptures de charge, qui peuvent ralentir les déplacements et les acheminements et engendrer des retards¹¹⁸. Les ruptures de charge, à savoir une étape au cours de laquelle les dépêches, les marchandises ou les passagers doivent changer de véhicule ou de moyen de transport, constituent en effet un frein à la célérité, voire une cause de retard en cas de problèmes, même si elles sont logistiquement inévitables et qu'elles contribuent d'une certaine manière aussi à l'accélération des mobilités, à condition qu'une coordination temporelle fine soit mise en place et respectée.

¹¹³ AN, AF/II/286/B, 40.

¹¹⁴ CONCHON Anne, « Paris et les transports sous la Révolution », dans MONNIER Raymonde (dir.), *À Paris sous la Révolution. Nouvelles approches de la ville*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2008, p. 105-116.

¹¹⁵ AN, 19860703/4, Isère.

¹¹⁶ AN, AD/IX/459 : Ordonnance du roi, concernant les Messageries, du 12 août 1775, art. II.

¹¹⁷ Les voyageurs et les voyageuses se plaignent ainsi parfois d'avoir dû attendre leurs montures lors de leur arrivée au relais, ce qui montre non seulement un manque d'organisation mais aussi de chevaux : cf. Chapitre 6.

¹¹⁸ Sur la multiplication de ces haltes, voir : OLLIVRO Jean, *Quand la vitesse change le monde*, Rennes, Éditions Apogée, 2006, p. 35-36.

Au XVIII^e siècle, dans le cadre des transports terrestres par la voie postale, ce sont souvent les chevaux qui changent et non le véhicule, comme c'est le cas à chaque relais. Cependant, pour bifurquer, pour se diriger vers une autre route, il est en général nécessaire de changer de voiture et, le cas échéant, de décharger et recharger les bagages, bien que l'administration essaye de limiter au maximum ces ruptures afin d'éviter les retards. Il en va de même pour l'acheminement des dépêches : de l'expéditeur au destinataire, les lettres et petits paquets, particulièrement sur les petites routes, sont fréquemment déposés dans des bureaux où ils sont récupérés par les courriers d'un autre itinéraire, ce dont témoigne par exemple une délibération de 1778, qui concerne la route de Saint-Malo à Lamballe :

L'administration ayant considéré que l'ordre qu'elle a donné depuis l'établissement des grands courriers de Paris à Brest, au Bureau de St Malo d'expédier son courrier pour Lamballe les dimanche et mercredi ne laissait point assez de tems pour répondre et que le service pouvait en souffrir que d'un autre côté les courriers de Paris pour Brest des mercredi et samedi passant à Lamballe les Lundi et vendredi, il est nécessaire de faire quadrer le départ de St Malo avec le passage des courriers de Paris à Lamballe, a délibéré et arrêté qu'à commencer du mois de septembre prochain, le bureau de St Malo expédierait son courrier pour Lamballe le Lundy et le Vendredy à huit heures du matin de manière qu'il arrive avant le passage du courrier qui est sur les huit heures du soir, ce qui est d'autant plus facile que la course étant de 9 lieues et l'entrepreneur ayant dix heures pour la faire, le courrier de St Malo doit toujours arriver à Lamballe les Lundy et Vendredy avant huit heures du soir (...)¹¹⁹.

Ainsi, la ligne de grands courriers qui achemine les correspondances de Paris à Brest dessert différents arrêts en chemin, où des lettres peuvent être déposées ou prises pour être emmenées plus loin sur le trajet, à Lamballe par exemple, ville située entre Paris et Brest. En revanche, ils ne s'arrêtent pas à Saint-Malo. Les Malouins et les Malouines doivent donc envoyer leurs propres dépêches à Lamballe, où elles pourront être prises en charge par les grands courriers lors de leur passage. Cette organisation, si elle permet de faire arriver les lettres jusqu'à Paris ou Brest, impose donc des ruptures de charge, qui sont autant de risque de perdre du temps et d'accumuler du retard.

Bien que les ponts se multiplient au cours d'un long XVIII^e siècle, les passages – fréquents à une période où la conception du réseau de transport est marquée par l'intermodalité¹²⁰ – des nombreux cours d'eau imposent souvent une rupture de charge, que le pont soit inexistant, détruit ou dans un mauvais état, cas de figure qui semblent relativement habituel¹²¹. L'itinéraire côtier entre Caen et Rouen par exemple, qui force à franchir plusieurs petits fleuves et rivières, est marqué, au

¹¹⁹ AN, F/90/20006, Délibération du 20 Août 1778, Route de St Malo à Lamballe, f°33.

¹²⁰ SZULMAN Éric, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique*, Rennes, PUR, 2014, p. 207.

¹²¹ Sur la multiplication des ponts, cf. Chapitre 2.

XVIII^e siècle, par des plaintes quant à la fragilité des ponts, en particulier celui de Dives (qui est néanmoins considéré comme impraticable à partir de 1786 et n'apparaît plus sur les cartes), et des tentatives de travaux à moindre coût¹²². Les ponts sont parfois remplacés, dans le meilleur des cas, par des bacs, moyen de transport relativement dangereux¹²³. Ils permettent d'éviter une rupture de charge – puisque la voiture embarque directement sur le bac –, mais exigent, pour que le franchissement du cours d'eau soit le plus rapide possible (même s'il sera toujours plus lent que s'il y avait un pont), que l'arrivée de la voiture soit coordonnée avec le départ du bac ou que celui-ci soit toujours prêt à partir. Lorsque le courrier arrive trop tard à Montreuil, problème qui apparaît dans les sources dès 1741, particulièrement en hiver et que les portes de la ville sont fermées, il est dès lors obligé de prendre le bac « d'Alin [Halluin] près ledit Montreuil » pour contourner la ville et continuer son chemin. Mais il subit, à cette occasion, « un retardement très considerable », « parce que le plus souvent le bacquier ne s'y trouvant point ce courrier est obligé d'attendre quelques fois deux et trois heures avant qu'il soit venu »¹²⁴. En l'absence d'une coordination temporelle entre les deux moyens de transport, le courrier est condamné à patienter jusqu'à ce que le conducteur du bac revienne pour poursuivre sa route.

Les conducteurs des diligences de Paris à Clermont-Ferrand, quant à eux, en 1792, plutôt que d'attendre le bac de Nevers, au risque que « leur passage ne soit remis au lendemain », sont obligés « d'opérer le déchargement complet des articles confiés à leur garde et sous leur responsabilité et d'en faire effectuer l'embarquement et transport, à l'aide de quelques batelets particuliers », optent pour un autre moyen de transport, qui les retarde tout de même de « plusieurs heures »¹²⁵. Ce retard de quelques heures est bien sûr préférable au fait de devoir attendre jusqu'au lendemain. Pour pallier cette difficulté, les administrateurs généraux des messageries présentent au ministre de l'Intérieur « les risques indispensablement attachés à un déchargement d'articles au milieu de gens inconnus ainsi qu'à leur embarquement et transport dans de simples batelets qui peuvent être aisément submergés » et la « perte de tems qui interromp forcément l'organisation du service de nos relais ». Ils lui demandent en conséquence à ce que les diligences puissent passer sur le bac « de

¹²² VANDEWIELE Jean-Luc, « Les chemins de Rouen à Caen : histoire d'une liaison intra-provinciale à l'Époque Moderne », *Annales de Normandie*, 48-3, 1998, p. 231-258, p. 243-244.

¹²³ Les naufrages sont fréquents, d'autant plus que les chenaux et les chemins de halage sont mal entretenus : CONCHON Anne, « Rationaliser l'aménagement fluvial. Le travail de la commission des péages, bacs, moulins et pêcheries (1724-1789) », dans SERNA Virginie, GALLICÉ Alain (dir.), *La rivière aménagée : entre héritages et modernité. Formes, techniques et mise en œuvre*, Cordemais, Estuarium, 2005, p. 285-298, p. 292. Plus largement sur les naufrages sur les voies de navigation intérieures, pas seulement les bacs, voir : COCULA Anne-Marie, *Un fleuve et des hommes. Les gens de la Dordogne au XVIII^e siècle*, Paris, Jules Tallandier, 1981, p. 90-99.

¹²⁴ AN, F/90/20238, p. 234 : 23 octobre 1741.

¹²⁵ AN, F/1a/321-F/1a/332/1 : 14 octobre 1792.

préférence à toute autre voiture, ainsi qu'il se pratique pour les courriers des malles », en sachant que :

l'exploitation des messageries est également un service public et sa sureté et célérité sont d'autant plus essentielles qu'il n'est presque point de nos voitures qui ne soient chargées de fonds très considérables dont l'arrivée à jour fixe intéresse singulièrement la chose publique.

Malgré ces arguments de retards nuisibles à la célérité et à la chose publique – qui devraient primer à ce moment de la naissance du service public –, le ministre refuse d'accéder à leur demande, puisque le « code de l'égalité ne permet l'établissement d'aucun privilège ». Il s'agit d'un rare cas où le gouvernement ne se positionne pas en faveur de l'accélération des mobilités, ce qui se comprend par le contexte politique particulier, la demande intervenant quelques semaines après la proclamation de la République. Cette décision s'explique aussi peut-être par une volonté de ménager les communautés locales, qui sont sans doute les premières usagères de ces bacs, et qui, comme nous l'avons vu pour le cas des portes de la ville de Montreuil, peuvent se montrer réticentes à sacrifier leur intérêt particulier au nom de celui de la nation.

Le transport de marchandises est généralement davantage soumis aux ruptures de charge que celui de personnes et de dépêches, non seulement par la voie fluviale, mais aussi par la voie terrestre, notamment en raison de l'utilisation d'un système d'entrepôts¹²⁶. Les entrepôts peuvent se situer sur des routes, des voies navigables ou à des carrefours stratégiques entre les deux, comme c'est le cas à Orléans, qui s'impose, par sa situation géographique, comme lieu d'arrêt pour les marchandises arrivant par la mer et l'océan et à destination du reste du royaume¹²⁷. Ils forment un véritable « dispositif névralgique dans la chaîne logistique des transports au long cours », qui permet de regrouper les marchandises de provenances diverses et à l'adresse de différentes personnes ; les transporteurs peuvent ainsi grouper les expéditions en se chargeant de différents colis allant à un même endroit¹²⁸. Mais le recours à ces entrepôts, en plus d'être une cause de disputes entre les messageries et les roulages, ne fait pas l'unanimité¹²⁹. En effet, l'auteur du « Mémoire sur le préjudice

¹²⁶ Pour un exemple de transport de marchandises par la voie fluviale, qui est moins au cœur de notre propos, voir celui de la Loire et de ses affluents, en particulier pour l'acheminement du sel, soumis à plusieurs ruptures de charge : GODELAINE Florent, *La liaison Auvergne-Ponant par la Loire (XVI^e-XVIII^e siècle)*, dans LEMAÎTRE Nicole (dir.), *Des routes et des hommes : la construction des échanges par les itinéraires et les transports*, Paris, Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2019 [En ligne].

¹²⁷ INGRAIN Edouard, « Orléans, essai de géographie urbaine », *L'Information Géographique*, 17-3, 1953, p. 98-105, p. 98.

¹²⁸ CONCHON Anne, « Privilèges et concurrence : le transport routier de marchandises en France au XVIII^e siècle », dans GARNER Guillaume (dir.), *Die Ökonomie des Privilegs, Westeuropa 16.-19. Jahrhundert – L'Économie du privilège, Europe occidentale XVI^e-XIX^e siècles*, Francfort-sur-le-Main, Vittorio Klostermann, 2016, p. 397-416, p. 405-406.

¹²⁹ Sur les conflits entre les messageries et les roulages, voir : A. CONCHON, « Privilèges et concurrence », *op. cit.*, p. 405-408.

fait au commerce par l'arrêté du Conseil du 9 août 1781 » déjà évoqué rappelle que l'augmentation du « nombre des villes d'entrepôt » :

toute favorable qu'elle paroisse au premier aspect pour l'accélération des transports, ne laissera pas d'avoir ses inconvénients, tels que celui des nouveaux retards, qu'il faudra essayer dans chacun de ces entrepôts, jusqu'à ce qu'il se présente des voituriers complaisants et pas chers ; celui des déchargement et rechargement voulus par l'article trois de l'arrêt du Conseil, qui ne pourront s'opérer sans que les balots et les marchandises en souffrent beaucoup¹³⁰.

En effet, si l'utilisation de ces entrepôts doit permettre d'accélérer la marche générale des voitures, il faut accorder à l'auteur que ce sont autant d'étapes où du retard peut être accumulé. Il en va de même pour le relayage : même s'il permet de gagner du temps sur la totalité du trajet, il crée également de nombreux temps d'arrêt pour les voitures où, nous l'avons constaté, du retard peut être pris. Les haltes où des passagers montent ou descendent de la voiture ou pour qu'ils se restaurent, même s'ils ne constituent pas une rupture de charge au sens propre, font forcément aussi perdre de temps, davantage que lorsqu'il n'y a pas de passagers. Ceux-ci profitent souvent du changement de chevaux pour sortir de la voiture dans laquelle ils passent de longues heures assis, ce qu'illustre une estampe d'Alonzo Perez, du XIX^e siècle, où les voyageurs et les voyageuses folâtraient le long de la route, pendant que les postillons s'occupent des montures (Annexe 46)¹³¹. Une telle promenade peut sans aucun doute engendrer un retard si les passagers ne reviennent pas rapidement à la voiture lorsque celle-ci est prête à repartir, puisque le temps de relayage est compris dans l'heure théoriquement accordée pour parcourir une poste¹³². Thomas Hasker, le surintendant des postes anglaises, qui, on l'a évoqué, ont les mêmes préoccupations en matière de temps et de vitesse que les postes françaises, conseille à cet égard aux gardes qui accompagnent les voitures, après que l'un d'eux ait été réprimandé à cause d'un retard dû aux passagers qui avaient dîné trop longtemps :

Stick to your time bill, and never mind what the passengers say respecting waiting over time. Is it not the fault of the landlord to keep them so long? Some day, when you have waited a considerable time (suppose five or eight minutes longer than is allowed on the bill) drive away and leave them behind. Only take care you have witness that you called them out two or three times. Then let them get forward how they can¹³³.

¹³⁰ AN, 29AP/99.

¹³¹ PEREZ Alonzo, *Pendant qu'on relaie*, XIX^e siècle. Compiègne, Musée de la voiture, inv. CMV3239.

¹³² Sur le règlement qui impose cette vitesse et la souplesse qui semble exister quant à son application, cf. Chapitre 8.

¹³³ Cité dans ANDERSON Roy Charles, ANDERSON Joy Mary, *Quicksilver. A Hundred Years of Coaching, 1750-1850*, Newton Abbott, David & Charles, 1973, p. 164 : « Respectez votre horaire et ne vous souciez pas de ce que les passagers disent à propos du fait de respecter un temps d'attente supplémentaire. N'est-ce pas la faute du tenancier s'ils attendent si longtemps ? Un jour, lorsque vous aurez attendu un temps considérable (disons cinq ou huit minutes

Il suggère donc d'abandonner les passagers retardataires sur place, menace qui devrait suffire à presser les voyageurs et les voyageuses de regagner le véhicule au plus vite.

Malgré la volonté de réduire autant que possible la durée de ces haltes, elles sont inévitables. L'administration essaye alors, à défaut, de rentabiliser ces temps d'arrêt. Le cahier des charges relatif au loyer, à l'entretien et au renouvellement des malles-poste de 1828 stipule par exemple que : « Le graissage en route aura lieu à chaque distance de quinze postes environ. Cette opération se fera principalement dans les villes où les bureaux de poste sont chargés d'un travail de passe, et dans celles où les courriers sont autorisés à séjourner quelque temps pour le repas des voyageurs »¹³⁴. Les arrêts plus longs, pour laisser le temps aux passagers de se restaurer, peuvent ainsi être mis à profit si l'entretien de la voiture est fait à cette occasion ; ce n'est alors pas du temps perdu, ce qui n'empêche néanmoins bien sûr pas d'éventuels retards si les passagers ne regagnent pas assez rapidement le véhicule.

D'autres arrêts obligatoires viennent interrompre la course effrénée des voitures, et notamment les contrôles douaniers. Ceux-ci constituent, d'après la série de lithographies d'Auguste-Xavier Le Prince, intitulée *Les inconvénients d'un voyage en diligence*, dans laquelle il met en exergue, de manière caricaturale, les situations les plus pénibles d'un tel trajet, le onzième inconvénient des déplacements en diligence (Annexe 47)¹³⁵. Sur cette lithographie, huit douaniers, en uniforme, fouillent la voiture et ses passagers avec beaucoup de minutie, allant jusqu'à enlever la perruque d'un homme, déshabiller une femme et examiner de près le chien d'une autre ; les passagers sont bien sûr visiblement mécontents. Plus que le retard créé, c'est le désagrément du contrôle qui est mis en avant. Il est également l'objet de nombreuses plaintes dans les récits de voyage, faisant de ces mésaventures douanières un véritable *topos*, dans lequel les douaniers sont largement raillés¹³⁶. Les contrôles, qui créent des ralentissements et irritent déjà Louvois au XVII^e siècle¹³⁷, s'inscrivent dans un double mouvement. D'une part, les mobilités suscitent des réactions de méfiance et font par conséquent l'objet de contrôles, notamment au franchissement d'une frontière¹³⁸. Les

de plus que ce qui est prévu par le *time bill*), partez et laissez-les derrière vous. Veillez seulement à ce que l'on puisse témoigner que vous les avez appelés deux ou trois fois. Puis laissez-les poursuivre leur chemin comme ils le peuvent » (m. t.).

¹³⁴ Musée de La Poste, 450/4.

¹³⁵ Lithographie de Langlumé, d'après une œuvre de Xavier-Auguste LE PRINCE, *11^e inconvénient : Les Amusemens des gentils douaniers*, 1837, Paris, Musée de La Poste, inv. D2000.1.77.

¹³⁶ G. BESSON, *Le temps du voyage*, *op. cit.*, p. 249-250.

¹³⁷ E. VAILLÉ, *Histoire générale des Postes françaises*, Tome 4, *op. cit.*, p. 118.

¹³⁸ Sur les frontières au XVIII^e siècle, qui sont davantage pensées comme des zones d'échange que comme des barrières, voir : NORDMAN Daniel, *Frontières de France. De l'espace au territoire (XVI^e-XIX^e siècles)*, Paris, Gallimard, 1998, notamment parties 3 et 4. Pour une réflexion plus générale sur la fonction des frontières, voir par exemple : FOUCHER Michel, *L'invention des frontières*, Paris, Fondation pour les études de défense nationale, 1986.

mouvements sont donc particulièrement surveillés à l'époque moderne¹³⁹. En effet, au XVIII^e siècle, diverses ordonnances décrètent la nécessité de posséder un passeport pour entrer ou sortir du royaume, qui n'est, en théorie, pas nécessaire pour circuler au sein du territoire¹⁴⁰. Néanmoins, en pratique, avec le durcissement de la répression du vagabondage, il devient indispensable de détenir des papiers, qui peuvent en particulier être vérifiés par la maréchaussée¹⁴¹. Dans cette même logique, une mesure du 26 pluviôse an IX [15 février 1801], rappelée en 1807, impose aux maîtres de poste – à qui les voyageurs et les voyageuses devaient déjà présenter leur passeport – et aux entrepreneurs de voitures publiques de tenir des registres d'informations sur les passagers, à savoir leur nom, leur profession, leur destination, la raison de leur déplacement et la date de leur passeport¹⁴². Il s'agit ainsi de contrôler les identités, mais aussi les circulations.

D'autre part, les contrôles effectués par les douaniers tant aux frontières intérieures – les douanes intérieures étant supprimées en 1791 – qu'extérieures visent à lutter contre la contrebande, qui peut être pratiquée par les passagers, les postillons ou les courriers¹⁴³. La surintendance générale des postes enregistre d'ailleurs de nombreux cas de courriers s'étant essayés à la contrebande d'eau-de-vie ou de poivre par exemple, et se faisant punir en conséquence¹⁴⁴. Si la lutte contre la fraude concerne tout le monde, des ordonnances sont spécifiquement édictées au sujet des courriers, parce qu'ils :

abusent journallement de la permission qui leur a toujours été accordée par les Grands Maîtres et surintendants des Postes de porter un certain poids de marchandises pour leur compte, ce qui cause un préjudice considérable non seulement au bien de notre service et a celui du Public par les retards du départ et de l'arrivée des dépêches, mais encore aux Maîtres de poste par la surcharge des chevaux qu'ils sont obligés de fournir (...)¹⁴⁵.

Les courriers sont ainsi « quelques fois chargés de marchandises de contrebande ou de marchandises dont les droits n'étoient point acquités ; mêmes d'imprimés dont l'introduction est

¹³⁹ ROCHE Daniel, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard, 2003, p. 359, p. 371.

¹⁴⁰ DENIS Vincent, « Comment la Révolution française a inventé la mobilité ? », dans FLONNEAU Mathieu, LABORIE Léonard, PASSALACQUA Arnaud, *Les transports de la démocratie : approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, PUR, 2014, p. 27-43, p. 36-39.

¹⁴¹ *Ibid.*, p. 36-37. Sur l'usage des papiers d'identité au cours de la période étudiée, voir aussi : DENIS Vincent, « Administrer l'identité », *Labyrinthe*, 5, 2000, p. 25-42.

¹⁴² MARCHAND Patrick, *Les Maîtres de poste et le transport public en France, 1700-1850*, thèse de doctorat, Université Paris I, 2004, p. 451.

¹⁴³ Plus généralement sur la contrebande, qui est pratiquée aussi par les habitants de certaines régions et par des bandes organisées, voir par exemple : FERRER André, « Marchandises de contrebande dans l'Est de la France au XVIII^e siècle », dans WORONOFF Denis (dir.), *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, p. 85-101. Sur la suppression des douanes intérieures : *Ibid.*, p. 99.

¹⁴⁴ Voir notamment : AN, F/90/20236.

¹⁴⁵ AN, F/90/19003, pochette 4. Ordonnance datée entre 1728 et 1792.

deffendue dans le royaume »¹⁴⁶. Le gouvernement estime donc que la contrebande pratiquée par les courriers, outre le préjudice qu'elle lui cause, nuit à la célérité des transports.

En raison du risque de fraudes, des contrôles sont également effectués dans les bureaux, ce qui engendre des retards, dont souffre entre autres le Bureau de Valence qui, non loin des frontières suisses et italiennes, éveillait sans doute les soupçons de la Ferme générale. En novembre 1773, la surintendance constate que les :

fréquentes visites qui se font dans votre Bureau à la réquisition des Employés des fermes, au lieu de ne durer ainsi qu'il est porté par ma circulaire du 20 février dernier qu'une demie heure tout au plus, se font avec tant de lenteur qu'il n'en est point qui n'occasionne chaque fois une heure et demie de retard dans le service des Postes, qui par là courre [*sic.*] risque, surtout dans cette saison d'être totalement dérangé. Je vous enjoins en conséquence d'exiger des employés des fermes qu'ils aient à procéder au plombage des malles avec la diligence requise ; et de leur dire que si cette opération dure plus d'une demie heure, sur le compte que vous m'en rendrés, vous recevrez des ordres de ma part de ne point vous y prêter¹⁴⁷.

Le plombage, soit l'apposition de plomb, que l'on essaye de rendre inviolable, effectué par des employés des fermes, vise à assurer le contrôle du contenu des chargements transportés et d'autant plus ceux expédiés à l'étranger, ainsi que l'acquittement des droits qui s'appliquent auxdites marchandises¹⁴⁸. Si les services postaux sont obligés de s'y plier, ces opérations ne doivent normalement pas ralentir les acheminements. En l'occurrence, ils sont pourtant retardés d'une heure et demie et la surintendance menace par conséquent de refuser le plombage si les préposés ne l'effectuent pas plus rapidement. Cette opération peut également être conduite par les douaniers, conformément à l'« arrêté du gouvernement relatif à l'établissement de bureaux de Douanes, pour la visite et plombage des Marchandises expédiées à l'étranger », dont le premier article instaure qu'il « sera, dans les villes de commerce qui en seront jugées susceptibles, établi par l'administration des douanes, sous l'approbation du ministre des finances, des bureaux de douanes où les citoyens auront la faculté de faire visiter et plomber les marchandises qu'ils expédient pour l'étranger »¹⁴⁹. Une telle mesure permet en fait de gagner du temps lors du passage des frontières, puisque : « les caisses et ballots dont les plombs auront été vérifiés, et qui seront accompagnés de l'acquit-à-

¹⁴⁶ *Ibid.*

¹⁴⁷ AN, F/90/20236 : 6 novembre 1773.

¹⁴⁸ Sur ce système, voir : CLINQUART Jean, « Une direction des fermes à la fin de l'Ancien Régime », dans CLINQUART Jean, *Les services extérieures de la Ferme générale à la fin de l'Ancien Régime. L'exemple de la direction des fermes du Hainaut*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1996 [En ligne]. Sur la complexité des lois douanières concernant les marchandises, voir : CLINQUART Jean, « Le dédouanement des marchandises sous l'Ancien Régime », dans WORONOFF Denis (dir.), *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, p. 103-144.

¹⁴⁹ LANÔE A., *Code des maîtres de poste, des entrepreneurs de diligences et de roulage, et des voituriers en général par terre et par eau*, seconde partie, Paris, Roret, 1827, p. 489, art. 1.

caution, ne pourront être ouverts aux bureaux de la frontière »¹⁵⁰. Ces dispositions, qui s'inscrivent dans les techniques de contrôle mises en place par l'État, ont pour objectif de lutter contre la fraude et de s'assurer du paiement des taxes qui s'appliquent à l'entrée et à la sortie du royaume, mais aussi au passage d'une province à l'autre. Les marchandises sont effectivement beaucoup plus contrôlées que les circulations humaines, comme en attestent de nombreuses marques sur les lettres de voiture dont sont munis les transporteurs : elles sont visées à chaque point de contrôle, à chaque barrière, à chaque péage, à chaque pont à bascule, à chaque frontière¹⁵¹. Les arrêts aux péages cristallisent d'ailleurs particulièrement les plaintes au sujet du temps perdu lors de ces formalités¹⁵². En effet, malgré une série de mesures prises pour essayer de limiter la durée de ces haltes – en l'absence du receveur par exemple, les voituriers peuvent passer à l'aller et s'acquitter des frais au retour ou devant un notaire¹⁵³ –, elles perdurent et ralentissent les acheminements terrestres et plus encore ceux qui s'effectuent par voie fluviale. Ce sont ainsi autant d'arrêts qui, en plus d'augmenter les coûts des transports par les taxes imposées, brisent les rythmes de circulation¹⁵⁴.

Ces contrôles, qu'ils soient aux barrières, aux péages ou aux frontières, ralentissent les acheminements des marchandises mais également l'avancée des services postaux, et, en cas de dysfonctionnement, ils peuvent engendrer des retards comme s'en plaignent les auteurs du rapport « sur les inconvénients qui résultent pour la sûreté et la célérité du service des Postes des visites que les commis des douanes sont autorisés à faire dans les bureaux des malles des courriers à la sortie et à la rentrée du royaume », soumis au ministre des Finances en 1792¹⁵⁵. L'administration postale, bien consciente de ces problèmes, n'accepte toutefois pas que ces multiples arrêts excusent tous les retards. En 1743, alors que le courrier de Rome est arrivé tardivement à Antibes, la surintendance cherche à en comprendre la cause et écrit au directeur du bureau de cette dernière ville :

Je vois, M., par le part dont étoit chargé le courrier Lesieur dépêché de Rome le 10 du courant et dont les dépêches sont arrivées à Gênes le 14, que la malle d'Italie que nous n'avons reçu ici que hier matin, a resté 15 jours en route, ce qui me paroît un tems bien considérable, ce quelques soient les formalités à observer par les courriers aux différentes barrières, je ne crois pas qu'elles puissent occasionner un si grand retardement. Comme il a dû se faire entre Gênes

¹⁵⁰ *Ibid.*, art. 2.

¹⁵¹ CONCHON Anne, « Croissance des échanges et circulation de papiers en France au XVIII^e siècle », *Revue historique*, 695, 2020, p. 59-62, p. 86.

¹⁵² CONCHON Anne, *Le péage en France au XVIII^e siècle. Les privilèges à l'épreuve de la réforme*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière, 2002, p. 137.

¹⁵³ En vertu d'un arrêt de 1733 : *Ibid.*

¹⁵⁴ D. ROCHE, *Humeurs vagabondes*, *op. cit.*, p. 368.

¹⁵⁵ AN, F/90/20245, p. 13 : 6 février 1792.

et Antibes, vous auriez dû faire en sorte d'en savoir les causes et m'en donner avis pour me mettre en état d'en rendre compte au ministre (...) ¹⁵⁶.

Les contrôles, aussi nombreux soient-ils sur cet itinéraire international, ne justifient ainsi pas le retard constaté. Ces multiples arrêts, qui ne sont pas toujours planifiés ou qui sont parfois plus longs que prévu, ralentissent donc les circulations, parmi d'autres causes organisationnelles qui relèvent davantage de problèmes internes.

Les retards constatés au cours du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle dans les services de la poste aux lettres, de la poste aux chevaux et des messageries sont donc de natures diverses. L'administration postale, qui cherche à les éviter pour ne pas nuire au système organisationnel mis en place à des fins d'accélération des transports, essaye systématiquement d'identifier les origines de ces dysfonctionnements lorsqu'elle en est informée à travers des lettres ou des plaintes, émanant aussi bien du public que de ses agents locaux. Elle centralise ainsi tous les problèmes rencontrés à l'échelle du pays. Grâce à cela, elle peut ensuite anticiper les difficultés et prendre des mesures adéquates pour tenter de les limiter.

Si une partie des retards relève de l'imprévu, de l'imprévisible, des aléas inévitables en chemin, comme les intempéries, beaucoup d'autres sont liés à des facteurs humains, parfois internes aux services, parfois externes à ceux-ci. Les mauvais comportements des postillons et des courriers sont souvent identifiés par l'administration et par les auteurs des plaintes comme étant à l'origine de ces dépassements horaires. Ils peuvent en effet provoquer des accidents, être en retard ou mal effectuer leurs missions. Néanmoins, l'administration postale ne peut nier le fait que l'État, malgré l'importance des mobilités et du service public, peine à offrir des conditions de circulation optimales, tant au niveau de la sécurité que de l'état des infrastructures.

Si les sources sont trop éparses pour pouvoir étudier une éventuelle évolution des causes du retard au cours d'un long XVIII^e siècle, il semble que ni les aléas de la route ni les causes organisationnelles ne tendent à disparaître, malgré les mesures mises en place par l'administration postale et l'amélioration du réseau routier. Ces différents facteurs coexistent et se cumulent tout au long de la période et sur tout le territoire. La multiplication des acheminements, des relais, des acteurs

¹⁵⁶ AN, F/90/20235, p. 178 : 30 août 1743.

augmente en revanche d'autant les défaillances possibles, ce qui pourrait expliquer que l'administration ne parvienne pas à faire davantage régner la ponctualité, malgré ses tentatives.

CHAPITRE VIII : LA LUTTE CONTRE LE RETARD

Les problèmes identifiés comme étant à l'origine des retards dans les transports sont l'objet d'interventions de la part de l'administration postale. En effet, après avoir déterminé les causes de ces dysfonctionnements, qui mettent à mal les efforts d'accélération des mobilités, elle essaye d'agir pour les limiter, voire les supprimer. Or, si une partie de ces retards résultent des aléas de la route et sont, par définition, difficilement prévisibles, d'autres relèvent de la responsabilité humaine. Par conséquent, l'administration postale développe une panoplie de solutions, répondant à cette multitude de situations engendrant des dépassements horaires. Son action s'inscrit à deux niveaux : d'une part, à une échelle locale, elle cherche à résoudre les problèmes ponctuels touchant une route en particulier ; d'autre part, à l'échelle nationale, elle prend des mesures pour agir sur les causes les plus fréquentes de retard. Les actions menées à ces deux échelles s'articulent et se complètent afin de proposer un système englobant tous les problèmes rencontrés par les agents sur le terrain.

Pour ce faire, son premier outil est l'anticipation. Il s'agit d'une opération fondamentale mise en place par l'administration – et qui est à la base de tout projet, de toute action publique, qu'ils soient conçus par des ingénieurs pour défendre une ville ou par l'État pour aménager l'espace public¹ – afin d'imaginer les problèmes qui vont être rencontrés et d'envisager des solutions adéquates. Le but est en l'occurrence de limiter les retards grâce à des actions prédéfinies. Pour les éviter, il faut les prévoir, anticiper les difficultés que les postillons et les courriers vont rencontrer en chemin, même si une part des facteurs reste du domaine de l'imprévisible. La mise en place de savoirs d'anticipation dans ce cadre donne une nouvelle fois à voir l'organisation du système de transports postaux. Ils sous-tendent également une adaptation aux situations récurrentes, à la réalité des territoires sur lesquels s'effectuent les acheminements qui, malgré le développement routier, présentent d'importantes inégalités et ne disposent pas toujours des infrastructures permettant des mobilités célères.

La lutte contre le retard revêt néanmoins un caractère ambigu, car l'administration postale, tout en identifiant les causes pratiques des dépassements horaires et en mettant en place des solutions techniques et organisationnelles en conséquence, fait pourtant très souvent reposer la responsabilité de ces perturbations sur les individus. Elle utilise un arsenal de mesures visant à

¹ Sur l'anticipation dans le cadre des fortifications par exemple, voir : VÉRIN Hélène, *La gloire des ingénieurs. L'intelligence technique du XVI^e au XVIII^e siècle*, Paris, Albin Michel, 1993, p. 147-152. Plus largement sur les projets, qui impliquent notamment une intention d'agir, une organisation, et qui résultent nécessairement d'un examen préalable, voir : GRABER Frédéric, GIRAudeau Martin (dir.), *Les Projets. Une histoire politique (XVI^e-XXI^e siècles)*, Paris, Presses des Mines, 2018.

contrôler et à surveiller le temps de ses agents, en particulier des postillons et des courriers. En particulier, elle applique, avec le soutien de l'État, qui, en matière de justice, joue un rôle important, des sanctions punitives et dissuasives contre ceux qu'elle identifie comme étant coupables des dépassements horaires. Le contrôle du temps des agents et la lutte contre le retard sont ainsi l'un des domaines où l'administration postale, tout en ayant une forte autonomie, est soutenue par des mesures prises au niveau étatique afin qu'elle puisse remplir le plus efficacement possible ses missions de service public.

Toutes ces solutions imaginées et testées au cours d'un long XVIII^e siècle tendent à confirmer que le retard ne relève plus uniquement du domaine moral : il s'inscrit dans le cadre d'un dispositif technique et d'un service public, dont le dysfonctionnement est préjudiciable non seulement à l'administration, mais aussi plus largement à tous les usagers et toutes les usagères. Dans ce chapitre, il s'agira donc d'étudier le retard du point de vue de l'administration postale grâce aux correspondances de la surintendance et, plus tard, des ministres des Finances et de l'Intérieur, ainsi qu'aux délibérations, aux ordonnances et aux mesures prises à ce sujet. Ces sources permettent, d'un côté, une analyse des modalités de lutte contre les retards et, de l'autre, de percevoir les limites du système.

À défaut de pouvoir remédier à certaines causes de ralentissements, de haltes, de retards, l'administration postale envisage des solutions pour les raccourcir au maximum. Elle agit également tout particulièrement contre les retards internes, liés à des défauts d'organisation ou à des comportements qui ne sont pas conformes aux règlements. L'étude d'un peu plus d'un siècle de retards permet de montrer que l'administration postale, dans un système organisationnel des transports, met tout en œuvre pour éviter ces dépassements horaires, ce qui témoigne de l'importance accordée à la vitesse, à la ponctualité et plus largement au temps. Ces mesures et ces discours sur les retards soulignent également, une fois encore, le caractère hybride du retard, entre faute morale, individuelle, et défaillance technique, systémique.

I. L'anticipation, une arme contre le retard

Tout au long du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, lorsque l'administration postale est informée d'un retard, elle cherche à en comprendre la cause afin de l'éliminer et de permettre un service régulier, cèle et prévisible, qualités qui constituent pour elle les marques d'un service public efficient. Une fois les facteurs de dysfonctionnements identifiés, l'administration se met en quête

de solutions. Malgré des changements, au gré notamment de l'évolution de l'institution au cours de la période, il est possible de dégager les grands principes de cette lutte contre le retard. La première approche consiste à essayer d'anticiper les facteurs à l'origine de ces dépassements des échéances temporelles. Il s'agit alors de prendre des mesures pour les prévenir, pour supprimer ou au minimum limiter les causes de ces retards, qu'elles soient fréquentes ou ponctuelles, externes ou internes aux services.

A) Limitier les conséquences des aléas

a) *Un élément incontrôlable : les conditions météorologiques*

Les intempéries, nous l'avons vu, sont à l'origine d'un grand nombre de retards et bien qu'elles soient imprévisibles et incontrôlables, certaines dispositions sont prises dans l'espoir de limiter les dégâts qu'elles causent et les conséquences qu'elles ont sur les transports. L'entretien des routes, qui se structure au cours de ce long XVIII^e siècle grâce au développement d'une politique publique, ainsi que l'utilisation de nouveaux matériaux pour les revêtements des routes viennent en partie répondre à ces besoins : des chemins en meilleur état souffrent moins des dégâts dus aux intempéries². Néanmoins, malgré une amélioration globale du réseau, une importante partie demeure en terre battue et est par conséquent particulièrement vulnérable aux aléas climatiques. Pour limiter les effets parfois dévastateurs des fortes pluies, des ordonnances spécifiques sont alors appliquées localement, montrant comment s'articulent les besoins de l'administration postale en matière d'infrastructures routières permettant de bonnes circulations et les réactions de l'État et de ses administrateurs pour y satisfaire. L'intendant de la Rochelle, Charles Amable-Honoré Barentin, instaure ainsi, le 10 janvier 1738, une ordonnance, prise après les « Pluyes du mois de Décembre dernier » qui « ont rendu les Chemins impraticables dans plusieurs endroits de cette Généralité, ensorte que les Voitures publiques & autres ne peuvent, sans un danger éminent, continuer leur marche ordinaire ; ce qui cause un préjudice considérable au Public »³. En évoquant les voitures publiques et le bien public, l'intendant fait notamment référence aux services postaux. L'ordonnance impose que les :

Maires & Syndics desdits lieux seront tenus de faire faire des ouvertures sur le bord des
Champs voisins des Grands Chemins dans les endroits où lesdits Chemins sont gâtés, & afin

² Sur le développement des infrastructures au cours de la période, cf. Chapitre 2. Sur la prise en compte des intempéries, cf. Chapitre 5.

³ AN, AD/XIII/2A, 111.

que les Voitures publiques puissent éviter les mauvais pas, & ce à peine de 20 liv. d'amende contre les contrevenans. Faisons deffenses aux Propriétaires desdits Champs d'apporter aucun trouble ou empêchement ausdits Maires & Syndics, & de ne faire auprès ou à côté desdites Voitures publiques, & ce à peine de pareille amende de 20 liv.⁴.

Par cette ordonnance, qui est réimprimée en 1747, montrant sans doute que les mesures n'ont pas encore été assez appliquées, il s'agit de lutter contre les inondations des routes, qui empêchent les voitures de circuler dans de bonnes conditions et retardent les acheminements et les déplacements. Pour ce faire, des ordres sont donnés aux autorités locales, à l'échelle des communes, pour que les mesures adéquates soient prises ; la lutte contre les retards s'articule donc bien à plusieurs niveaux et implique de nombreux acteurs, permettant sans doute aussi de répartir les coûts importants engendrés par de tels travaux. Si l'évocation d'un « danger éminent » en préambule de cette ordonnance peut sembler excessive, les risques encourus en raison des intempéries et les interruptions de service qu'elles peuvent engendrer semblent surtout mis en avant afin de justifier les modifications des routes imposées. En effet, le fait de creuser des fossés le long des chemins peut causer le mécontentement des propriétaires des champs qui voient la taille de leurs exploitations réduites⁵. L'administration tente donc de désamorcer les tensions avec les riverains et les riveraines en insistant sur les bienfaits de cette mesure et sur les dangers bien réels que causent les intempéries. Celles-ci causent de nombreux accidents, mortels ou non, mais engendrant systématiquement des retards plus ou moins importants. L'administration postale et l'État prennent en compte ces périls ; les mobilités sont ainsi l'un des domaines à travers lequel il est possible de constater une attention portée au risque et à sa prévention – ce que d'autres travaux ont noté pour le XVIII^e siècle⁶. Ce risque est géré non seulement dans l'urgence, par exemple en creusant des canaux pour dériver les cours d'eau qui débordent, mais aussi grâce à une anticipation, qui passe par la modification des routes afin de se prémunir des conséquences des aléas naturels⁷.

⁴ *Ibid.*

⁵ Sur les conflits autour de l'élargissement ou la modification des routes, qui peuvent empiéter sur les terrains des propriétaires riverains, cf. Chapitre 2.

⁶ Par exemple dans le cadre de l'étude des mesures prises pour lutter contre les accidents mortels dans l'espace urbain au XVIII^e siècle, Catherine Denys constate que les municipalités développent une prévention des accidents, du moins ceux liés aux noyades et à la circulation : DENYS Catherine, « La mort accidentelle à Lille et Douai au XVIII^e siècle : mesure du risque et apparition d'une politique de prévention », *Histoire urbaine*, 2, 2000, p. 95-112.

⁷ D'autres exemples du XVIII^e siècle ont mené à cette conclusion, comme la gestion du risque d'inondation en Camargue : ALLARD Paul, PAILHÈS Sigolène, « Les conflits pour l'eau : l'exemple de la Camargue », dans DRAIN Michel (dir.), *Les conflits pour l'eau en Europe méditerranéenne*, Montpellier, Laboratoire de géographie rurale de l'Université Paul-Valéry, 1996, p. 149-170 ; ALLARD Paul, « Éléments pour une problématique de l'histoire du risque. Du risque accepté au risque maîtrisé. Représentations et gestion du risque d'inondation en Camargue, XVIII^e-XIX^e siècles. Mémoire pour l'Habilitation à la direction de recherches », *Revue d'histoire du XIX^e siècle*, 23, 2001, p. 289-294 ; FAVIER René, « Sociétés urbaines et culture du risque. Les inondations dans la France d'Ancien Régime », dans WALTER François, FANTINI Bernardino, DELVAUX Pascal (dir.), *Les cultures du risque (XVI^e-XXI^e siècle)*, Genève, Presses d'histoire suisse, 2006, p. 49-86, p. 79-82.

Une alternative est d'envisager la déviation des itinéraires pour contourner les chemins les plus susceptibles d'être inondés ou emboués, mais la multiplication des axes engendre celle des coûts d'aménagement et de maintenance et n'est donc pas toujours privilégiée par l'administration⁸. De plus, lorsqu'un trajet doit se faire par une route alternative pour éviter les conséquences des intempéries, la durée peut en être allongée : les contrats d'entrepreneurs étudiés par Patrick Marchand montrent que le voyage de Lyon à Marseille est effectué en 52 heures en 1735, en 49 heures en 1740 et en 54 heures en 1749 selon le chemin emprunté⁹. Des itinéraires plus longs sont ainsi parfois préférés : peut-être sont-ils plus sûrs et limitent le risque d'incidents. La rapidité est alors sacrifiée au profit de la régularité qui protège contre la désorganisation provoquée par les retards.

Si le risque peut donc être pris en charge à l'échelle locale, ce type de mesures complète une réflexion plus générale engendrée par l'existence de nombreux cas similaires, qui poussent l'administration postale et le gouvernement à chercher des solutions pour essayer de réduire au maximum les risques de retards et d'accidents sur tout le territoire¹⁰. C'est pourquoi, en 1830, un projet de loi sur la police du roulage et des voitures publiques propose de prendre en compte les effets que peuvent avoir les intempéries sur les routes dès leur construction :

On peut porter remède aux premières [les intempéries], mais non les empêcher ; c'est surtout lors du premier établissement de la communication qu'il est possible de préparer les moyens qui peuvent atténuer l'effet des influences atmosphériques : l'assiette de la route sur un bon terrain, le choix d'une exposition favorable, un aménagement des pentes qui préviennent la stagnation des eaux pluviales, sans leur donner cependant un écoulement trop rapide, l'emploi et la combinaison de matériaux convenables, tous ces soins ne pourraient être négligés sans le plus grand inconvénient¹¹.

Un ensemble de solutions techniques est ainsi imaginé pour protéger les routes des inondations sur le long terme et éviter les problèmes qu'elles peuvent engendrer. Leur mise en pratique peut toutefois être limitée par les moyens financiers à disposition.

⁸ GOGER Jean-Marcel, *La Politique routière en France de 1716 à 1815*, thèse de doctorat, EHESS, Paris, 1988, p. XI.

⁹ MARCHAND Patrick, *Les maîtres de poste et le transport public en France, 1700-1850*, thèse de doctorat, Université Paris I, 2004, p. 146-147.

¹⁰ Cette coexistence de niveaux de gestion s'observe pour la prise en charge de la plupart des catastrophes naturelles à l'époque moderne : QUENET Grégory, « Fléaux de Dieu ou catastrophes naturelles ? », *Terrain*, 54, 2010, p. 10-25. Plus généralement, sur le risque, sa culture et sa gestion voir : WALTER François, FANTINI Bernardino, DELVAUX Pascal (dir.), *Les cultures du risque (XVI^e-XXI^e siècle)*, Genève, Presses d'histoire suisse, 2006. La gestion du risque technologique peut être différente ; les normes de sécurité relèvent par exemple des corporations : FRESSOZ Jean-Baptiste, *L'Apocalypse joyeuse. Une histoire du risque technologique*, Paris, Le Seuil, 2012, p. 121-124.

¹¹ AN, F/14/1965 : Exposé des motifs du projet de loi sur la police du roulage et des voitures publiques – mars 1830.

L'autre grand problème météorologique est la neige. Pour y faire face, des mesures sont prises pour essayer de faciliter les acheminements dans ces conditions difficiles, comme le fait d'augmenter le nombre de chevaux attelés aux charrettes, passant de trois à quatre en hiver¹². On constate cette même volonté d'anticiper les difficultés et d'y remédier afin de ne pas ralentir les acheminements en Grande-Bretagne, où la neige préoccupe particulièrement l'administration postale. En 1816, Francis Freeling, qui est alors secrétaire de la poste et qui tout au long de sa carrière introduit d'importantes réformes dans les services postaux, écrit ainsi une lettre dans laquelle il rappelle l'enjeu majeur de maintenir les communications entre toutes les parties du royaume quelles que soient les conditions climatiques. C'est pourquoi il propose d'ordonner à chaque commune de débayer ses chemins¹³. Comme les dispositions prises en France, il s'agit là aussi d'alléger les coûts qui incomberaient à l'État en sollicitant plutôt les communautés locales.

Une autre mesure, datant vraisemblablement du XIX^e siècle, car elle est signée par Charles Johnson, surintendant des postes anglaises dès 1819, prévoit que les chevaux soient équipés de fers adaptés aux routes verglacées :

The Post Office is dissatisfied with many of the Contractors or their Servants, who when they must have known the necessity, neglected to have their Horses shoes prepared for the frost and slippery Roads, by which much time has been lost. It is hoped that Contractors will now be careful for their own sakes, as well as from a sense of their duty, to have the shoes roughed, and save their Horses from falling and injuring themselves and creating delays¹⁴.

L'objectif est d'anticiper les difficultés pour retarder le moins possible les transports : si les chevaux sont déjà ferrés correctement, ils sont prêts à affronter en toute sécurité les conditions hivernales et les voitures qui arrivent n'ont pas à attendre au relais.

Bien que des solutions soient imaginées tout au long de la période étudiée, on constate encore dans les années 1830 des retards liés aux fortes pluies ou à la neige, montrant que l'entretien des routes et les mesures prises pour essayer de pallier les conséquences des conditions climatiques sur les acheminements ne sont pas suffisantes, même si elles ont pu partiellement et localement améliorer ou résoudre certaines difficultés.

¹² CONCHON Anne, « Policer les circulations en France au XVIII^e siècle », dans CONCHON Anne, MONTEL Laurence, REGNARD Céline (dir.), *Policer les mobilités. Europe-États-Unis, XVIII^e-XXI^e siècle*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2018, p. 15-30, p. 17.

¹³ Kew, HO 33/1/113, f°413-414.

¹⁴ Postal Museum, POST 10/5, 15 : « La Poste est mécontente des nombreux entrepreneurs et de leurs employés qui, alors qu'ils devaient en connaître la nécessité, ont négligé de faire préparer les fers de leurs chevaux pour le gel et les routes glissantes, ce qui a fait perdre beaucoup de temps. Il est à espérer que les entrepreneurs feront désormais attention, pour leur propre bien et par sens du devoir, à ce que les fers soient préparés et à ce que leurs chevaux ne tombent pas, ne se blessent pas et ne créent pas de retard. » (m. t.).

b) *Se préparer à l'imprévisible ou comment limiter les retards en cas d'accident*

Les fréquents accidents, imprévisibles par nature, ralentissent et retardent aussi les acheminements et les déplacements. Il est alors intéressant d'observer la manière dont les retours d'expérience, les récits des accidents, font progresser les dispositifs techniques pour essayer de les limiter ou d'en réduire les conséquences, tant en termes de dégâts matériels et humaines que de retard accumulé¹⁵. Outre l'amélioration des routes, la sécurité est aussi davantage prise en compte dans la conception des voitures et dans les ordonnances au cours du XVIII^e siècle et plus encore dans le premier tiers du XIX^e siècle¹⁶. Enfin, les comportements dangereux qu'adoptent parfois les postillons et les courriers, comme la conduite en état d'ivresse, les excès de vitesse ou le refus d'enrayer, sont sévèrement punis dans l'espoir d'inciter tous les agents à adopter une bonne conduite, ce qui ne semble toutefois pas toujours efficace. En effet, malgré « toutes les mesures prises pour empêcher les voitures publiques et notamment les chaises de poste d'aller à grande course de chevaux dans l'intérieur tandis qu'il est à la connaissance de tous les habitants qu'à l'extérieur elles vont toutes d'une marche plus lente », la commune de Montereau enregistre, on l'a vu, beaucoup d'accidents liés à des vitesses trop importantes¹⁷. Le 8 thermidor an VI [26 juillet 1798] par exemple « une voiture attelée d'un cheval venant au grand trot dans les rues de cette commune avait renversé un enfant de trois ans et [une] des roues de ladite voiture avait passée en travers sur le corps de cet enfant »¹⁸. Le conducteur responsable de l'accident est arrêté sur le champ par l'agent qui dresse le procès-verbal. Mais celui-ci, « pour ne point retarder autant que possible le voyageur qui étoit dans la chaise de poste », a l'idée de le faire « conduire par le citoyen Leblanc peintre et vitrier domicilié en cette commune lequel s'est offert de le conduire jusqu'à la première poste ». Le retard subi par le voyageur est ainsi considérablement réduit. Outre la prévention par des mesures punitives dissuasives et la pénalisation en cas d'accident, des dispositions plus ponctuelles permettent donc de limiter les conséquences de tels incidents en termes de retard.

Le ministre des Finances, sans doute inspiré par de telles initiatives, prend une mesure à l'échelle du pays qui va en ce sens le 25 septembre 1831. Après avoir rappelé les « inconvénients qui peuvent résulter des retards qu'éprouvent quelque fois les courriers par suite d'accidents arrivés aux malles », il décide, « sur la proposition de l'Administration des Postes » :

qu'à l'avenir, lorsqu'un accident arriverait aux malles poste venant de Paris, et que les réparations à faire pour les mettre en état de continuer leur route paraîtraient devoir arrêter

¹⁵ LAMBERT Guy, RAVEUX Olivier, « Pannes et accidents, mises en question et révélateurs des relations entre techniques, économie et société (XIX^e-XXI^e siècle) », *Artefact*, 11, 2019, p. 9-17.

¹⁶ CARON François, *Histoire des chemins de fer en France*, Tome 1 : 1740-1883, Paris, Fayard, 1997, p. 67-68.

¹⁷ AN, AF/III/35, pièce 4.

¹⁸ *Ibid.*

leur marche au-delà de deux heures, il serait expédié aux estafettes du lieu où l'accident serait arrivé jusqu'au point de destination des malles, pour en donner avis à tous les Directeurs des Postes de la route, lesquels seront tenus d'en informer sur le champ les autorités et le public de leur Ville¹⁹.

Face aux limites atteintes pour agir sur les causes des retards en eux-mêmes, l'objectif de l'administration est d'au moins réduire au maximum le temps perdu lors d'un tel incident, quel qu'en soit le coût supplémentaire, preuve de l'importance qu'elle accorde à la ponctualité et à la célérité. L'anticipation et la lutte contre les retards passe donc aussi par un engagement financier.

Une procédure similaire avait été adoptée dès la fin du XVIII^e siècle par l'administration postale britannique, comme en témoigne une série de factures datées de 1786 à 1791, signées par Thomas Hasker et liées aux dépenses engendrées par des acheminements extraordinaires du courrier après des accidents ou lorsque la neige a empêché le service d'être effectué normalement²⁰. Ces documents comptables attestent que des voitures supplémentaires, en l'occurrence des chaises de poste, plus petites, plus légères et plus maniables, sont sollicitées pour prendre le relais des envois en cas d'accidents immobilisant le véhicule²¹. Une lettre de Hasker du 20 mars 1794 entre dans les détails sur un cas où une telle procédure a été appliquée. Des voitures, fournies par Mme Charlton à Hounslow, sont utilisées afin de faire suivre le courrier « when accidents happened to the Coaches or when they were late from the badness of the Roads »²². Il y présente également les avantages de cette mesure :

The principle of this plan is there are five Mail Coaches come through Hounslow and if either of them happened to be very late (according to the calculated condition of the Roads) perhaps seven o'clock when it entered Hounslow in this Case a Superintendant is ready there with a Post Chaise and four Horses, the Boys mounted the Coach draws up alongside the Chaise the Bags are put into it in ½ a Minute and off drive the Boys with an Order as they overtake the other Mail Coaches to stop and take in their Bags also. Its possible they will overtake one at Brentford, one at Turnham Green and one at Hammersmith and from the Time of their leaving Hounslow till they arrive at the General Post Office would not be more than an Hour and five Minutes, whereas if the Coach had come it would have been an Hour and 40 or an Hour and 45 Minutes perhaps more if the Passengers were to set down and their Luggage

¹⁹ AN, BB/18/1199, f°732.

²⁰ Postal Museum, POST 10/239.

²¹ Sur les *mail-coach*, voir : LIBOUREL Jean-Louis, *Voitures hippomobiles : vocabulaire typologique et technique*, Paris, Éditions du Patrimoine, 2016, p. 74-75 et sur les chaises de poste : *Ibid.*, p. 128.

²² Postal Museum, POST 10/25, n°42 : « en cas d'accidents impliquant les voitures ou lorsqu'elles sont en retard à cause du mauvais état des routes » (m. t.).

difficult to come at. By this manoeuvre 30, 40 or even 45 Minutes is frequently gained to the arrival (...)»²³.

Une telle solution fait donc ses preuves pour éviter de perdre trop de temps en cas d'accident ou de retard dû aux mauvaises conditions de circulation induites par le climat, ce qui explique que l'administration postale anglaise y ait recours si souvent.

Un autre pan de l'anticipation et de la lutte contre les retards se situe au niveau technique. Ainsi, émerge en France l'idée de doter les véhicules ou les bureaux de poste de pièces de rechange, comme des roues ou des carcasses de voiture, afin de réparer rapidement les véhicules endommagés – cause ou conséquence d'un accident. Ce type de dispositions apparaît dès 1794 pour les transports militaires. La commission des transports militaires, créée le 14 ventôse an II [4 mars 1794] dans un contexte où une différenciation est faite entre les transports civils et ceux militaires, qui ne relèvent donc pas de la même instance, propose, le 6 thermidor an II [24 juillet 1794], que²⁴ :

pour obvier aux retards que le service des armées n'éprouve que trop souvent par les accidents qui arrivent en route aux roues des voitures des transports, et quelques fois aux corps même de ces voitures, il seroit essentiel de faire construire à l'avance des roues de rechange, et même au besoin des carcasses qui se trouveraient toujours prêtes à remplacer celles qui viendroient à manquer²⁵.

Les roues sont en effet très fragiles : elles doivent être recerclées après 3 600 kilomètres en hiver et 4 800 en été²⁶. Il s'agirait alors d'avoir des roues de rechange et même des carcasses, c'est-à-dire le corps de la voiture, pour limiter le temps perdu en cas de casse²⁷. Cette proposition s'applique ici au cadre particulier de l'armée, qui ne peut tolérer aucun retard, mais elle est ensuite reprise dans le civil au début du siècle suivant, comme en atteste une directive imprimée de l'administration des messageries royales du 15 novembre 1827, qui impose à chaque directeur de faire établir

²³ *Ibid.* : « Le principe de ce système est le suivant : cinq voitures postales passent par Hounslow et si l'une d'entre elles est très en retard (selon l'état estimé des routes), parce qu'elle entre dans Hounslow à sept heures, dans ce cas, un surintendant est prêt avec une chaise de poste et quatre chevaux, les postillons en place, la voiture s'arrête à côté de la chaise, les sacs sont mis dedans en une ½ minute et les garçons partent avec l'ordre, lorsqu'ils dépassent les autres voitures postales, de s'arrêter et de prendre aussi leurs sacs. Il est possible qu'ils en prennent un à Brentford, un à Turnham Green et un à Hammersmith, et entre le moment où ils quittent Hounslow et celui où ils arrivent au bureau de poste général, il ne se passe pas plus d'une heure et cinq minutes, alors que si c'était la voiture qui avait effectué le trajet, il se serait écoulé une heure et 40 minutes ou une heure et 45 minutes, peut-être plus si les passagers avaient dû descendre et si leurs bagages avaient été difficiles à atteindre. Grâce à cette manœuvre, 30, 40 ou même 45 minutes sont souvent gagnées à l'arrivée (...) » (m. t.).

²⁴ CONCHON Anne, « De l'articulation des pouvoirs législatif et exécutif : les comités de la Convention en matière de transports (1793-1795) », *La Révolution française*, 17, 2020 [En ligne].

²⁵ AN, AF/II/286/B, 81.

²⁶ ROCHE Daniel, « Art, technique, sensibilité », dans J.-L. LIBOUREL, *Voitures hippomobiles*, op. cit., p. 12-29, p. 26.

²⁷ J.-L. LIBOUREL, *Voitures hippomobiles*, op. cit., p. 236.

« l’Inventaire de tous les objets mobiliers de son Bureau qui appartiennent à l’Exploitation »²⁸. Un « tableau relatif aux objets de rechange » y est joint, dans lequel il faut porter « dans la colonne qui les concerne ceux qui existent à votre Bureau, en énonçant la quantité en dépôt chez vous, sans leur donner d’estimation. Vous désignerez dans la colonne d’observations l’état dans lequel ils se trouvent, afin que nous puissions leur donner une valeur réelle ». Ladite colonne est elle-même divisée en plusieurs sections, consacrées chacune à l’une des pièces de rechange, à savoir les petites et les grandes roues, les essieux et les ressorts. Il n’a malheureusement pas été possible de trouver de tels tableaux remplis ; nous en avons seulement des exemplaires vierges. Néanmoins, leur existence même montre que l’administration postale se préoccupe de la présence de pièces de rechange dans les bureaux, afin qu’elles soient accessibles sur les itinéraires montés en poste. Elle anticipe par ce biais les problèmes de casse en s’assurant que les pièces abîmées puissent être rapidement remplacées. L’objectif est double : d’une part, en cas d’accident, le bureau peut dépanner une voiture en lui faisant parvenir au plus vite la pièce adéquate. D’autre part, les véhicules peuvent profiter de leurs arrêts liés au dépôt ou à la prise des dépêches pour changer une pièce abîmée avant la casse et ainsi éviter un accident. Dans les deux cas, le temps perdu est considérablement réduit.

Dans le « cahier des charges relatif au loyer, à l’entretien et au renouvellement des malles-postes, destinées au transport des dépêches et des voyageurs, sur les douze routes dites de I.^{re} section, pendant dix années, à compter du 1^{er} janvier 1829 au 31 décembre 1838 », qui a été imprimé en 1828, l’article 28 impose en outre à l’adjudicataire, « afin de prévenir tout retard dans le service », d’avoir « un dépôt à chaque distance de quinze ou vingt postes, et principalement aux points des routes où stationnent les courriers, des roues et des timons destinés à remplacer celles de ces pièces qui auraient éprouvé des avaries »²⁹. Il s’agit pareillement d’avoir des pièces de rechange à intervalles réguliers sur le parcours de la malle. Ce sont en l’occurrence les roues qui sont concernées, ainsi que les timons, de longues barres en bois, reliées aux chevaux, qui se fixent en général dans l’axe de l’avant-train des voitures à quatre roues attelées à deux chevaux et qui impriment sa direction à la voiture³⁰. Selon les règlements, différentes pièces sont donc identifiées comme étant les plus susceptibles de rencontrer des problèmes. Les roues et les essieux demeurent tout de même les éléments les plus souvent cités parce qu’ils sont à la fois indispensables à la bonne marche de la voiture, fragiles, mais aussi relativement faciles à remplacer. Une pratique similaire est instaurée en Grande-Bretagne, où des bris de pièces de la voiture entravent également les circulations. Hasker

²⁸ Musée de La Poste, 450/4.

²⁹ *Ibid.*

³⁰ J.-L. LIBOUREL, *Voitures hippomobiles*, *op. cit.*, p. 229.

propose alors d'équiper chaque garde d'un essieu de sorte à pouvoir les changer instantanément en cas de problème³¹. L'administration, sachant que des retards peuvent arriver en raison du mauvais temps ou des accidents, essaye donc de les anticiper autant que possible et d'imaginer des solutions pour que ces aléas perturbent le moins possible la circulation des voitures.

B) Libérer la route

Par ailleurs, la route doit être libre de tout obstacle susceptible de ralentir les véhicules postaux. Plusieurs mesures, à différentes échelles, tentent d'agir sur les diverses formes d'encombrement constatées. Tout d'abord, des réglementations plus ponctuelles sont prises pour limiter les obstacles que constitue la fermeture nocturne des enceintes des villes, qui se heurtent néanmoins parfois aux réticences locales, comme nous l'avons vu avec l'exemple de Montreuil-sur-Mer³². L'administration postale est alors contrainte d'imaginer des solutions alternatives. Un « Mémoire et ordre sur l'accélération de la course de Paris à Bruxelles » de 1738, contenu dans les Mémoires de la Ferme générale des postes, étudie plus précisément la course entre les deux villes afin de comprendre les problèmes qui semblent la ralentir³³. Le contrôleur provincial des postes est alors prié de se rendre à Valenciennes depuis Cambrai en « examinant la route et l'Etat des chemins ». Il doit particulièrement voir « quels sont les Établissements qui ont été faits à la porte de Cardon [l'une des portes de Valenciennes] pour la remise du paquet de Paris qui doit passer malgré la porte fermée au Directeur de Valenciennes par le secours d'une corde ». Il est si inenvisageable de faire ouvrir les portes de la ville de Valenciennes par les administrateurs locaux que l'administration postale a dû mettre en place un système de fortune pour tout de même assurer le passage des dépêches. Valenciennes, tout comme Montreuil-sur-Mer, se situent dans le Nord, et leurs réticences à ouvrir les portes de la ville la nuit, alors que cette pratique est souvent abandonnée au XVIII^e siècle, s'expliquent par leur proximité avec les frontières³⁴. L'État ne semble pas intervenir en la matière et, à défaut d'avoir des règlements à l'échelle nationale, l'administration postale se contente donc d'imaginer des solutions pour contourner ces facteurs de ralentissement.

³¹ The Postal Museum, POST 10/24 : 23 janvier 1793.

³² Cf. Chapitre 7.

³³ AN, F/90/20238, p. 30-32 : 29 novembre 1738.

³⁴ DENYS Catherine, « Les dangers de l'entrée en ville dans les places fortes du Nord au XVIII^e siècle », dans MICHAUD-FRÉJAVILLE Françoise, DAUPHIN Noëlle, GUILHEMBET Jean-Pierre (dir.), *Entrer en ville*, Rennes, PUR, 2006, p. 161-177, p. 161, p. 165-168. Plus largement, sur les questions de sécurité dans les villes au XVIII^e siècle, voir : DENYS Catherine, *Police et sécurité au XVIII^e siècle dans les villes de la frontière franco-belge*, Paris, L'Harmattan, 2002.

Un autre obstacle, moins concret mais qui freine tout autant les voitures postales, est constitué par les différents arrêts administratifs et comptables que sont les péages, les contrôles ou les formalités douanières. Certaines voitures disposent néanmoins de privilèges qui leur permettent de partiellement s'y soustraire. L'article 5 d'une ordonnance de 1777 décrète ainsi que :

Les Voitures appartenantes à la Ferme des Messageries, de quelque espèce qu'elles soient, continueront d'être visitées aux barrières ou aux douanes, comme elles l'étoient avant l'arrêt du Conseil du 7 août 1775 ; à l'exception des Diligences arrivant à Paris, attelées de six ou huit chevaux de poste, dont il sera remis, par la Ferme des Messageries à la Ferme générale, un état contenant les jours de leur arrivée, ainsi que les heures approchant auxquelles elles doivent arriver ; lesquelles Diligences seront seulement visitées dans l'intérieur de la voiture à leur arrivée à la barrière, le plus promptement que faire se pourra (...) ³⁵.

Les diligences, qui font déjà partie des rares services ayant le droit d'aller au galop, ont donc en plus, à l'arrivée à Paris, un privilège supplémentaire : elles sont soumises à moins de contrôles et ceux qui sont maintenus doivent être effectués avec autant de célérité que possible afin de ne pas causer le moindre retardement. Le privilège administratif de la vitesse s'observe donc à plusieurs niveaux. À défaut de pouvoir entièrement supprimer les contrôles, ce qui ne serait pas permis par l'État qui essaye de lutter contre la contrebande, il est question de les abrégés. En Suisse, la poste des Fischer obtient un passe-droit similaire : elle obtient que ses voitures ne payent le droit de douane pour les marchandises qu'au moment de leur dépôt et non en route, ce qui limite le nombre de haltes en chemin ³⁶. La même logique s'applique aux péages de toute la France : les voituriers sont autorisés, à partir de 1733, à passer un péage sans s'acquitter des droits en l'absence du receveur, pour ne pas avoir à l'attendre, et à ne payer les frais qu'au retour ou devant un notaire ³⁷. Une autre pratique, moins officielle mais tout aussi courante pour les transporteurs réguliers, consiste à souscrire à un abonnement : les voituriers, en échange d'un versement forfaitaire annuel, peuvent passer sans s'arrêter aux points de contrôle ³⁸.

Pour lutter contre les encombrements physiques des voies, qui créent des ralentissements et des accidents, des ordonnances sont en revanche prises par les administrateurs locaux et par l'État. L'intendant de la généralité de Paris promulgue par exemple, le 12 décembre 1780, une ordonnance au sujet de la police des routes, qui s'ouvre sur un premier article faisant défense, « sous peine de *Cinquante livres* d'amende » :

³⁵ AN, AD/IX/459.

³⁶ KELLERHALS-MAEDER Andreas, KLÖTI Thomas, KRONIG Karl, *Bevor die Post verstaatlicht wurde: die Post der Fischer, 1675-1832 = La poste avant son étatisation : la poste des Fischer, 1675-1832*, Berne, Musée des PTT, 1991, p. 42.

³⁷ CONCHON Anne, *Le péage en France au XVIII^e siècle. Les privilèges à l'épreuve de la réforme*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière, 2002, p. 137.

³⁸ *Ibid.*, p. 138-139.

à tous Aubergistes ou autres habitans des Villes, Bourgs & Paroisses de la généralité de Paris, de placer ni amasser aucuns fumiers ou immondices quelconques, ni même aucuns gravois, sur & le long des grandes rues, routes & chaussées, traversant lesdits villages, & ce, sous quelque prétexte que ce puisse être, de manière que lesdites grandes rues, routes & chaussées, ainsi que les accotemens, soient & demeurent toujours libres pour le passage des voitures³⁹.

L'encombrement de la route est un problème si fréquent que l'Intendant prend des mesures coercitives dans sa généralité et menace d'une amende quiconque gênerait le passage.

De mesures similaires sont aussi prises à l'échelle nationale – peut-être parce que les ordonnances locales ne sont pas suffisantes. Lors de la séance du 26 brumaire an III [16 novembre 1794], le Comité des Ponts et Chaussées décrète que les abreuvoirs des bestiaux qui empiètent sur les routes doivent être reculés au-delà de la largeur de celles-ci « de manière que la circulation ne puisse éprouver aucun obstacle »⁴⁰. Il ajoute que les excavations doivent être comblées et que les dépôts de bois, pierres, fumiers et autres objets qui gênent la voie publique seront enlevés « pour en rendre l'usage facile ». Ces mesures visent ainsi à débarrasser les routes des obstacles physiques au nom de la célérité postale. L'ouvrage de Johann Friedrich von Ryhiner, qui dresse un tableau de la poste helvétique en 1793, montre qu'il en est de même dans la future Confédération⁴¹. Il explique en effet que pour éliminer une des causes des accidents et donc des retards, il faut qu'il soit interdit d'installer quoi que ce soit sur la route qui gênerait la progression rapide des voitures de poste ou qui nuirait à la sécurité des acheminements⁴².

L'administration postale et l'État répètent également fréquemment, au cours d'un long XVIII^e siècle, l'obligation de céder le passage aux voitures postales. Ainsi, une « Ordonnance portant règlement sur la police à observer sur les routes par les postillons de poste & les rouliers, charretiers & autres voituriers », promulguée en 1786, rappelle que « tous Rouliers, Charretiers, Voituriers & autres, seront tenus de céder le pavé & de faire place à tous Courriers & Voyageurs allant en poste »⁴³. Il faut que la route soit dégagée : les autres voitures doivent accorder la priorité aux services postaux. Ces nombreux rappels montrent cependant que cette contrainte n'est pas toujours bien acceptée ni appliquée.

³⁹ AN, AD/XIII/2A.

⁴⁰ AN, AF/II/*/34.

⁴¹ Sur Ryhiner, voir : KLÖTI Thomas, *Johann Friedrich von Ryhiner (1732-1803). Berner Staatsmann, Geograph, Kartenbibliograph und Verkehrspolitik*, Berne, Geographische Gesellschaft Bern, 1994.

⁴² RYHINER Johann Friedrich von, KLÖTI Thomas, *Die Post: ein „Geschäft“ - für wen? Geschichte des bernischen Postwesens von 1648-1798 und Johann Friedrich von Rybiners « Bericht über des Postwesen in Helvetien, 1793 »*, Berne, PTT, 1990, p. 76.

⁴³ AN, AD/IX/459, Ordonnance Portant Règlement sur la Police à observer sur les Routes par les Postillons de Poste & les Rouliers, Charretiers & autres Voituriers, du 4 Février 1786. La suite de l'ordonnance, qui prévoit des punitions en cas de voies de fait contre les postillons et les courriers, est citée dans le chapitre 5.

Dans un mouvement de rationalisation des pratiques administratives déjà constaté dans le cadre des bureaux de poste, des mesures sont aussi prises pour que les nombreux formulaires qui doivent être remplis aux différentes étapes des acheminements ralentissent le moins possible l'avancée des voitures. Ainsi, l'« Instruction pour l'uniformité dans les Registres & Feuilles d'expéditions des Messageries », prenant en compte l'importance de ces registres qui forment « la base de la comptabilité de cette partie, mais encore une sorte de protocole où le public trouve la sûreté des effets qu'il lui confie, &, ce qui devient très intéressant pour le Citoyen, la certitude de trouver par la suite des renseignements propres à lever une multitude de difficultés, qui s'élèvent, tant sur la marche des voyageurs, que sur la remise des effets particuliers », ne propose pas d'abolir toutes ces formalités administratives, seulement de s'assurer qu'elles s'effectuent le plus rapidement possible⁴⁴. Pour cela, il faut les anticiper et les faciliter en adoptant, au bureau de départ, des formulaires uniformes, toujours présentés de la même manière : « Il résultera de cette forme, plus de célérité dans la marche, parce que les noms des passagers réunis sous le même coup-d'œil, facilitent à la première inspection de la feuille, les vérifications de route ; la remise des effets à ceux qui restent en chemin ; & la prompte expédition à l'arrivée des Voitures ». Autant au départ que dans les bureaux en chemin, il faut en effet non seulement détenir un registre des passagers, ce qui permet de contrôler celles et ceux qui descendent ou qui montent dans la voiture, ainsi que leur identité, mais aussi les marchandises, qui peuvent également être déposées avant la destination finale ou être prises lors d'un arrêt dans les bureaux de passage⁴⁵. Afin de limiter le temps perdu lors de ces haltes :

Dans les cas où les articles à prendre dans un Bureau de la route seroient trop nombreux, pour que leur rapport sur la Feuille principale pût retarder le départ de la voiture, alors le Directeur pourroit en faire, d'avance, une particulière, qu'il joindroit à la Feuille principale, & sur laquelle il relateroit en son rang, le nombre d'articles qu'il auroit fait charger, afin de renvoyer à sa Feuille particulière, qui, sans cette précaution, seroit sujette à s'égarer ; mais il faut, autant qu'il est possible, éviter la multiplicité de ces Feuilles.

L'uniformisation des formulaires et celle des démarches sont donc repensées pour ne pas ralentir les acheminements. De nombreuses solutions sont donc imaginées par l'administration postale et parfois par le gouvernement afin de limiter les obstacles, de les contourner ou de perdre le moins de temps possible lorsqu'ils sont inévitables.

⁴⁴ AD Puy-de-Dôme, 1 C 5163. L'Instruction n'est pas datée, mais elle a vraisemblablement été produite dans les années 1780.

⁴⁵ Sur les contrôles d'identité et les formalités administratives relatives aux marchandises au cours de la période étudiée, cf. Chapitre 7.

C) Pallier les problèmes organisationnels

a) *Adapter les horaires et les itinéraires à la réalité du terrain*

Certains retards semblent parfois venir de problèmes dans les horaires conçus par l'administration postale ou dans les itinéraires choisis. Outre des rappels quant aux horaires qu'il faut respecter, elle les modifie parfois lorsqu'ils semblent dysfonctionnels et plus, largement pour les adapter à la réalité du terrain, parfois modifiée par d'autres mesures. En 1753, à la suite d'un changement d'itinéraire dans le but d'« accélérer cette correspondance », à savoir celle entre Troyes, l'Alsace et la Suisse, l'administration reconnaît que :

la jonction a Langres des Lettres de Lyon et des provinces meridionales du roïaume pour l'Alsace, la Suisse et l'Allemagne devoit necessaire pour acclereler aussi cette partie de la correspondance et que pour achever de donner a cet arrangement toutes la perfection dont il etoit susceptible, il etoit indispensablement necessaire, pour faciliter cette jonction de faire partir, a une heure après midi, le courrier de la route de Troyes qui ne part ordinairement qu'a trois ou quatre heures après midi⁴⁶.

Les changements d'itinéraire, motivés par diverses raisons, mais souvent par le gain de temps possible, nécessitent en effet d'ajuster les horaires des correspondances.

Les temps de trajet étant allongés à la mauvaise saison, l'administration postale prévoit aussi – et ajuste au fur et à mesure si cela n'avait pas été correctement anticipé – des horaires adaptés à l'hiver, qui laissent plus de temps aux voitures pour arriver. Cela permet d'une part de ne pas nuire à la coordination, puisque des horaires intenablement conduiraient forcément à des retards et, d'autre part, de ne pas donner des indications erronées aux usagers et aux usagères. Il semble donc plus important de préserver la régularité des acheminements et de s'assurer que les horaires prévus soient respectés que de tenter de parcourir un trajet le plus vite possible. Le gain de temps sur un trajet n'en entraîne effectivement pas un pour l'ensemble du service s'il le désorganise.

L'administration postale revoit aussi régulièrement les horaires organisant le temps de ses agents pour les rendre plus efficaces. Ce sont parfois les agents qui se plaignent des échéances imposées et qui en demandent la réorganisation, comme en 1778 :

Les commis chargés du tri général ont l'honneur de prier la compagnie de leur permettre de commencer le tri, pendant l'été, à 7 heures et demie du matin, cette demy-heure leur est nécessaire pour que les lettres de la garde de la veille ne retardent pas le tri des lettres du jour,

⁴⁶ AN, F/90/20001, f°154 : Délibération du 27 juin 1753.

si la compagnie a la bonté d'accéder à leur demande, il sera intéressant que M. Bonhours entre comme eux, au Bureau, pendant l'été, à 7 heures et demie du matin⁴⁷.

Constatant que des retards arrivent souvent en raison des lettres réceptionnées la veille, les commis demandent une révision des horaires ; en l'occurrence, ils souhaiteraient commencer une demi-heure plus tôt pour pallier ce problème. Si nous n'avons pas les suites de cette affaire, d'autres cas montrent que, quand des horaires sont très peu respectés, l'administration consent à les changer, consciente de difficultés qui ne seraient pas de la seule responsabilité de ses agents.

En Grande-Bretagne, les horaires sont aussi parfois jugés intenable par les acteurs⁴⁸. Ils sont alors revus régulièrement afin d'éviter les retards et plus largement pour proposer le meilleur service possible. En mai 1794, Thomas Hasker explique avoir testé plusieurs heures de départ différentes pour la voiture partant de Manchester pour le Nord jusqu'à trouver la bonne :

(...) at the time of settling the Mail Coach to leave Manchester for the North, three o'Clock (the hour it now leaves) was thought the most proper, and the best that could be adopt to give accommodation to the road and collateral branches when the Mail Coach was first established the time fixed for its leaving Manchester was four o'Clock... sometime after two o'clock was tried, but from various causes a just deal of irregularity [envoyed?] – and then three o'clock was tried and has been found to answer the general correspondence better than any other and it is also by far the best Hour for the accommodation of passengers & packages that are carried by the Mail Coach⁴⁹.

Des ajustements et des essais successifs sont ainsi mis en place jusqu'à trouver les horaires les plus efficaces, les plus rapides et les mieux adaptés aux attentes des usagers et des usagères, pratique que l'on observe aussi bien en France qu'en Angleterre.

b) Faire face au manque d'agents

Une autre cause interne aux retards est liée à un nombre d'agents insuffisant pour faire face à l'augmentation des circulations, de dépêches essentiellement. L'administration postale est alors dans l'obligation de créer de nouveaux postes, quel qu'en soit le coût, afin d'assurer un service

⁴⁷ AN, F/90/19003 : 21 août 1778.

⁴⁸ Comme en témoignent par exemple les ajouts manuscrits sur une série de *time bills* étudiés dans le chapitre 6.

⁴⁹ Postal Museum, POST 10/25, n°18 : « (...) au moment de déterminer l'heure de départ de la voiture postale de Manchester pour le Nord, trois heures (l'heure à laquelle elle part actuellement) a été jugée comme l'heure la plus appropriée et la meilleure qui puisse être adoptée pour accommoder la route et les axes secondaires ; lorsque la voiture postale a été établie pour la première fois, l'heure fixée pour son départ de Manchester était quatre heures... peu de temps après, on a essayé de la faire partir à deux heures, mais pour diverses raisons, il y a eu beaucoup d'irrégularités – puis on a essayé trois heures et il s'est avéré que cette heure répondait mieux que toute autre à la correspondance générale et qu'elle était de loin la meilleure pour accueillir les passagers et les colis transportés par la voiture postale » (m. t.).

efficient. Elle est par exemple amené à doubler le nombre de facteurs portant le courrier en 1751 à Clermont-Ferrand, ce qui implique de payer un salaire supplémentaire :

La Compagnie étant informée qu'un seul facteur n'est point suffisant pour porter les lettres dans la ville de Clermont assés promptement pour que le public puisse faire reponse par le même courrier et voulant remédier au prejudice que le commerce des habitants de cette ville peut souffrir du retardement dans la distribution, elle a deliberé et arrêté qu'il sera etably a commencer du premier avril prochain un second facteur au bureau de Clermont dont les appointements seront fixés a deux cent livres par an ainsi que ceux de l'ancien qui n'étoient cy devant que de 150^{lt} par an et seront passés sur ce pied dans les comptes de quartier a compter dud. jour premier avril⁵⁰.

Cette embauche d'un facteur de plus est donc prise pour permettre aux utilisateurs et aux utilisatrices de répondre à leurs lettres le jour-même ; il s'agit bien de satisfaire aux exigences du public.

De telles décisions se multiplient dans la période révolutionnaire où, on l'a vu, les circulations, en particulier de lettres, de lois et de journaux, augmentent fortement. Les délibérations de l'administration postale en témoignent : on y trouve très fréquemment, dans les années 1790, la trace de recrutements d'agents supplémentaires. Le 2 janvier 1791, un facteur est recruté à Périgueux⁵¹. Quelques semaines plus tard, le 4 février, deux commis supplémentaires sont engagés à Rouen « à cause d'une surcharge de travail au départ et à l'arrivée »⁵². Le mois suivant encore, le 11 mars, l'administration ouvre deux postes au bureau des remises et un au bureau de Marseille⁵³. Ce recrutement massif s'opère donc sur tout le territoire. Plus qu'une réponse à des contextes spécifiques, il semble donc répondre à des besoins globaux à l'échelle du pays.

En parallèle, l'administration postale essaye aussi de limiter les conséquences de l'absence imprévue d'un agent en prévoyant des remplaçants. Elle décide, en 1788, que « les deux plus anciens postulants facteurs seront tous les jours de garde au bureau de la distribution pour y remplacer au besoin les facteurs qu'un accident imprévu empêcheroit de faire leur tournée »⁵⁴. Quels que soient les frais supplémentaires engendrés, l'administration essaye donc, tout au long de la période étudiée, de remédier au nombre insuffisant de personnes pour assurer les missions nécessaires au bon acheminement des dépêches, du tri au transport en passant par la distribution. Nous verrons par la suite qu'elle met tout en œuvre pour que ces acteurs se comportent au mieux afin que leur conduite

⁵⁰ AN, F/90/20001, f°110 : Délibération du 19 mars 1751.

⁵¹ AN, F/90/20011, f°15 : Délibération du 2 janvier 1791.

⁵² *Ibid.*, f°18 : Délibération du 4 février 1791.

⁵³ *Ibid.*, f°25 : Délibération du 11 mars 1791.

⁵⁴ AN, F/90/20010, f°5 : Délibération du 25 janvier 1788.

ne cause pas de retards. Il y a ainsi, au cours du XVIII^e siècle et du début du XIX^e siècle, une grande volonté de rationalisation administrative au service de l'acheminement des dépêches. L'administration postale peine néanmoins à faire face à l'accroissement important des dépêches et l'embauche massive ne semble pas suffisante pour éviter un certain engorgement qui provoque des retards, au grand dam des utilisateurs et des utilisatrices de ces services.

c) Améliorer les relais

L'administration postale essaye également d'améliorer les relais, où différents problèmes peuvent engendrer des retards. Ces dysfonctionnements spécifiques, tantôt signalés par des contrôleurs, tantôt par des usagers et des usagères qui s'en plaignent, sont généralement suivis de lettres incitant les entrepreneurs ou les maîtres de poste à corriger les défauts signalés. En novembre 1773, lorsque le surintendant est informé des retards de deux à trois heures sur la route d'Arras à Lille, qui résultent de courriers peu efficaces et du mauvais état du relais, il écrit à l'entrepreneur de cette route en le priant :

de faire plus d'attention à l'avenir à ce qui vous est prescrit par M. de Lorme, qui par sa place a toute inspection sur vous, relativement au service des dépêches dont vous êtes chargé ; et je vous ordonne expressément de remonter au plus tôt vos relais en meilleurs chevaux ainsi que d'employer pour courriers des sujets plus actifs ; vous prevenant que s'il me revenoit de nouvelles plaintes, j'enverrais sur la route M. de Lorme pour renouveler a vos frais tous les chevaux de vos relais, et placer des courriers convenables⁵⁵.

L'entrepreneur doit donc prendre les mesures nécessaires pour améliorer le service qu'il assure. S'il n'améliore pas de lui-même la situation – ce qui sera vérifié par le contrôleur qui effectue régulièrement des inspections –, il devra tout de même assumer les coûts engendrés par la renouvellement des montures et des courriers alors assuré par De Lorme. S'il s'agit dans cet exemple de mesures ponctuelles pour remédier à la situation d'une route en particulier, des dispositions sont également prises à une échelle plus grande. L'ordonnance de 1775 consacre plusieurs articles à la bonne tenue des relais. Elle rappelle ainsi que : « Les Maîtres de poste établis sur les routes peu fréquentées, & qui ont conséquemment peu de chevaux, auront soin de s'en procurer en plus grande quantité, afin de pouvoir fournir aux différens services dont ils sont chargés »⁵⁶. Les relais doivent en effet être dotés d'un nombre suffisant de chevaux pour en fournir à tous les courriers et ainsi pourvoir aux besoins de tous les voyageurs et de toutes les voyageuses

⁵⁵ AN, F/90/20236, p. 253-254 : 12 novembre 1773.

⁵⁶ AN, AD/IX/459 : Ordonnance du roi, concernant les Messageries, du 12 août 1775, art. VI.

Conformément à un autre article, ces chevaux devront aussi être assez en forme pour assurer des courses célèbres :

Les Inspecteurs généraux des Diligences & Messageries, seront chargés de l'examen des chevaux qui seront employés à ce service, & ils pourront réformer ceux qui ne sont pas en état de le faire. Ordonne Sa Majesté aux Maîtres de Poste, de ne pas garder plus de trois semaines un cheval réformé, & de s'en procurer un autre pendant cet intervalle, à peine de cent cinquante livres d'amende pour la première fois, & de plus forte peine en cas de récidive⁵⁷.

Si ce n'est pas le cas, ce qui est vérifié par les inspecteurs, les équidés concernés seront réformés. En filigrane se détache donc le rôle capital des inspecteurs et des contrôleurs pour assurer l'application des prescriptions de l'administration postale, centrale, sur le terrain. Les maîtres de poste ne respectant pas ces prescriptions s'exposent à des amendes importantes : des mesures coercitives sont ainsi prises pour faire en sorte que les relais soient systématiquement bien montés, ce qui est pourtant loin d'être toujours le cas au cours d'un long XVIII^e siècle. Les maîtres de poste doivent également s'assurer de « tenir leurs chevaux prêts pour l'heure de l'arrivée des Diligences, afin que le service n'éprouve aucun retard (...) »⁵⁸. Les relais sont en effet des éléments clefs de l'accélération des transports, d'où l'importance que l'administration postale accorde à leur bon fonctionnement.

Les sources dont nous disposons ne sont malheureusement pas suffisamment systématiques pour nous permettre de savoir si cette ordonnance de 1775 est suivie d'effets ou non. Parmi les cas de retard qui transparaissent dans les correspondances du ministre de l'Intérieur et dans celles du ministre des Finances, qui vont des premières années de la République au XIX^e siècle, un seul est clairement lié à un problème de relais. Le préfet de l'Isère explique les retards du courrier de Lyon à Grenoble par le fait que « les relais de poste sont très mal servis »⁵⁹, sans que l'on sache s'il fait référence aux chevaux, aux postillons ou aux maîtres de poste. Les règlements postérieurs ne semblent cependant évoquer que la préparation des chevaux et non plus le nombre ou l'état de ceux-ci, ce qui pourrait tendre à montrer que l'ordonnance de 1775 et les contrôles annuels des inspecteurs sont efficaces. Au sein des extraits des « lois et règlements concernant le service des postes aux chevaux », réunis en 1818, un passage rappelle en revanche la célérité avec laquelle le relayage doit être effectué : « Aussitôt qu'un postillon en estafette arrivera dans un Relais, le Maître de poste veillera particulièrement à ce que le départ s'effectue avec la plus grande promptitude, et

⁵⁷ *Ibid.*, art. V.

⁵⁸ *Ibid.*, art. III.

⁵⁹ AN, 19860703/4, Isère.

sans discussion ni perte de temps (...) »⁶⁰. Cette promptitude s'obtient à condition que le postillon et son cheval soient prêts à partir :

Conformément à l'article 1^{er} du paragraphe 9 du Règlement du 20 juin 1799, il y aura dans l'écurie de chaque Maître de poste de la lumière pendant la nuit, et un postillon de garde prêt à partir, afin d'éviter le moindre retard dans ce service : le postillon de garde allant en course, un autre devra le remplacer sur-le-champ, et tenir son cheval tout sellé⁶¹.

Les différents règlements et ordonnances promulgués au cours du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle rappellent donc aux maîtres de poste toutes les conditions qu'ils doivent réunir afin de fournir un service à la hauteur des attentes de l'administration postale et du public, sous peine de sanctions et de plaintes.

Une attention particulière est aussi portée en Grande-Bretagne à la célérité lors du relayage, montrant bien l'importance que jouent ces changements. Dans une lettre, non datée, adressée aux entrepreneurs et aux gardes, Thomas Hasker insiste sur le fait que « Much Time is lost at changing Places by Coachmen and Guards not helping the Horse-keeper to put the Horses to the Mail Coach »⁶². Par conséquent, il rappelle que :

The Guards are instructed to give every Assistance consistent with their Duty, and the Safety of their Mails. Therefore, if Horses are changed were Guards have Office Business to perform, they will, as soon as they have done it, give every possible assistance to put the Horses to the Coach, it is a very necessary Part of their Duty, and they are hereby again directed to do it; - and if the Coachmen do not help, to report such Misconduct to me. I have thought it proper to make this Letter general to all Contractors as well as to Guards, whose Interest it is to have Changes made quick, that their Horses may have as much Time as possible to perform their Duty on the Road, - and that they may know Guards have such Instructions, - and whom I hope they will not suffer to stand Idle when the Change is not made⁶³.

Hasker, conscient des retards entraînés par un relayage trop lent, insiste à son tour sur l'importance d'une exécution rapide pour ne pas d'emblée perdre du temps par rapport aux horaires prescrits,

⁶⁰ AN, 19860703/10 : *Extrait des lois et réglemens concernant le service des postes aux chevaux*, 1818, art. X.

⁶¹ *Ibid.*, art. XI.

⁶² Postal Museum, POST 10/5 : « Beaucoup de temps est perdu lors du relayage parce que les conducteurs et les gardes n'aident pas le postillon à attacher les chevaux à la voiture postale » (m. t.).

⁶³ *Ibid.* : « Les gardes ont pour instruction de fournir tout le zèle nécessaire à leur devoir et à la sécurité de leurs lettres. Par conséquent, si le relayage s'effectue pendant que les gardes accomplissent d'autres tâches, ils devront, dès qu'ils les auront terminées, fournir toute l'aide possible pour atteler les chevaux à la voiture, c'est une part très importante de leur devoir, et ils sont de nouveau invités à le faire ; – et si les conducteurs ne les aident pas, ils devront me signaler cette mauvaise conduite. J'ai jugé bon d'adresser cette lettre à tous les entrepreneurs ainsi qu'aux gardes, qui ont intérêt à ce que les changements soient faits rapidement, afin que leurs chevaux aient le plus de temps possible pour accomplir leur devoir sur la route, et pour qu'ils sachent que les gardes ont de telles instructions, et qu'ils ne tolèrent pas, je l'espère, qu'ils restent inactifs lorsque le relayage n'est pas fait » (m. t.).

retard qui ne ferait que s'accumuler en route. Ces mesures témoignent du rôle majeur que joue le relayage dans la vitesse des acheminements, mais aussi du fait que ces lieux peuvent à l'inverse occasionner des retards s'ils ne sont pas correctement équipés et servis, ce dont l'administration a pleinement conscience. Après avoir identifié les causes des retards, deux stratégies sont donc mises en place par l'administration postale afin de les prévenir. Soit, lorsque c'est possible, elle tente d'agir directement sur les causes du retard, soit elle propose des mesures qui visent à limiter le temps perdu lors des situations qui entraînent des retards, par exemple en cas d'incidents, d'obstacles ou d'arrêts forcés.

II. La répression comme outil de contrôle

L'administration postale identifie également, grâce à ses enquêtes, que de nombreux retards sont dus à des facteurs humains et internes. Or, en tant que nouvelle norme, l'horaire s'impose, selon les démonstrations de Michel Foucault, comme un instrument de pouvoir, de discipline ; discipline et ponctualité vont ainsi souvent de pair⁶⁴. De la sorte, pour lutter contre les retards, la discipline s'impose et s'accompagne de mesures coercitives prises par l'administration postale afin d'éviter tout dépassement horaire ou du moins de les limiter.

De telles sanctions ne sont pas une nouveauté du XVIII^e siècle. Dans les cloîtres du Moyen Âge déjà, les retards sont punis proportionnellement à de leur importance, évaluée en fonction du nombre de prières et de psaumes manqués⁶⁵. De même, dans le monde du travail – où la discipline est un outil pour éviter le désinvestissement et les contestations –, et notamment dans le secteur du textile et du bâtiment, le retard est surveillé et parfois puni dès le XIV^e siècle⁶⁶. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, la ponctualité est un enjeu de plus en plus important, surtout dans les grandes manufactures⁶⁷. L'entrepreneur Oberkampff, par exemple, a constaté, dans sa manufacture d'indiennes située à Jouy, que pour obtenir le meilleur rendement possible de ses ouvriers, il fallait établir une discipline stricte, qui passait par la séparation entre le monde extérieur et le lieu de travail⁶⁸. Un portier est alors chargé de contrôler les entrées et les sorties qui ne peuvent se faire en

⁶⁴ FOUCAULT Michel, *Surveiller et punir*, Paris, Gallimard, 1975.

⁶⁵ DOHRN-VAN ROSSUM Gerhard, *L'histoire de l'heure. L'horlogerie et l'organisation moderne du temps*, Paris, Éditions de la Maison de l'homme, 1997, p. 251.

⁶⁶ LE GOFF Jacques, « Le temps du travail dans la « crise » du XIV^e siècle : du temps médiéval au temps moderne », *Le Moyen Âge*, LXIX, 1963, p. 597-613 ; MAITTE Corine, TERRIER Didier, « Conflits et résistances autour du temps de travail avant l'industrialisation (XIV^e-mi-XIX^e siècle) », *Temporalités*, 16, 2012 [En ligne].

⁶⁷ C. MAITTE, D. TERRIER, « Conflits et résistances », *op. cit.*

⁶⁸ CHASSAGNE Serge, *Oberkampff : un entrepreneur capitaliste au siècle des Lumières*, Paris, Aubier-Montaigne, 1980, p. 231.

dehors des horaires de travail, rendus audibles par le son des cloches : les ouvriers arrivant en retard ne peuvent entrer – ils sont exclus pour la journée – et ceux partant en avance s'exposent à une retenue sur salaire⁶⁹. Le référentiel temporel auquel ils doivent se conformer est alors davantage celui du tintement de la cloche que celui d'une heure affichée mécaniquement. Le retard peut en effet être mesuré à partir de différentes sortes de marqueurs temporels, dont la précision varie ; l'essentiel est d'avoir un référentiel commun et partagé par tous les acteurs concernés. La manufacture d'Oberkampf n'en est qu'un exemple parmi d'autres : puisque la ponctualité s'impose comme un prérequis de l'efficacité, les horaires se répandent au cours de l'époque moderne pour rythmer les journées de travail dans les manufactures, tandis que les règlements et les punitions, souvent pécuniaires, deviennent des instruments courants pour s'assurer qu'ils soient respectés⁷⁰. La pratique de contrôle et de sanction du retard comme moyen de répression en cas de non-respect des horaires n'est donc, bien sûr, ni l'apanage du domaine des transports ni une invention du XVIII^e siècle.

Dans le cadre des mobilités, et plus précisément de services postaux, les tentatives de surveillance de la ponctualité en Europe datent du XV^e siècle : les premières feuilles de contrôle semblent avoir été utilisées dans le duché de Milan, avant de s'étendre progressivement à d'autres pays européens au cours du XVI^e siècle⁷¹. En France, au XVII^e siècle, Louvois, surintendant général des postes de 1668 à 1691, attache également une importance particulière à la régularité et à la ponctualité des services postaux, comme en attestent de nombreuses lettres et ordonnances de cette période⁷². Il fait cependant une différence, comme toutes les législations par la suite, entre les retards liés à des problèmes d'organisation ou à des intempéries et ceux dus à la négligence ou à la mauvaise volonté des courriers, et plus largement des agents œuvrant sur le terrain, qui sont alors punis⁷³. Les pratiques que l'on observe dans les transports terrestres au XVIII^e siècle et du début du XIX^e siècle sont donc issues de cette tradition, d'un terreau où la ponctualité est valorisée et le retard puni. Avec l'importance croissante de la vitesse, la diffusion du temps mesuré et la multiplication des horaires au siècle suivant, le retard est alors davantage contrôlé avec non seulement plus de sévérité, mais aussi plus de précision qu'aux siècles précédents. Cette discipline temporelle montre l'importance accordée au fonctionnement du service, à sa célérité.

⁶⁹ *Ibid.*, p. 233-243.

⁷⁰ MAITTE Corine, TERRIER Didier, *Les rythmes du labeur. Enquête sur le temps de travail en Europe occidentale, XIV^e-XIX^e siècles*, Paris, La Dispute, 2020, p. 114.

⁷¹ BEHRINGER Wolfgang, « Communications Revolutions: A Historiographical Concept », *German History*, 24-3, 2006, p. 333-374, p. 339.

⁷² VAILLÉ Eugène, *Histoire générale des Postes françaises*, Tome 4 : *Louvois, Surintendant général des Postes (1668-1691)*, Paris, Presses Universitaires de France, 1951, p. 107-108.

⁷³ *Ibid.*, p. 115.

A) Une surveillance accrue

Pour s'assurer du respect des horaires et surveiller les retards, l'administration postale imagine plusieurs documents pour vérifier les heures de départ, et parfois d'arrivée, des différents services, qui sont mentionnés au gré des archives. Ces différents formulaires et documents, dont le nom varie selon les services et les époques, doivent être remplis lors du transport de personnes, de lettres et de biens : ils ont tous une même finalité de contrôle et de planification. Ces billets d'heure, ces feuilles d'expédition, ces parts, ces *time bills* en Angleterre, dont doivent se munir les transporteurs, les postillons et les courriers, s'inscrivent dans les « écrits de la mobilité », récemment étudiés par Anne Conchon⁷⁴. Certains sont à destination des voyageurs et des voyageuses, comme les guides ou les horaires, d'autres ont des vocations de contrôle des personnes, passagers ou agents postaux, ou des marchandises. Tous servent à organiser les mobilités et se multiplient au XVIII^e siècle.

Ces divers formulaires ne nous sont cependant pas toujours parvenus, ce qui pourrait s'expliquer d'un côté par le fait que les mesures n'ont peut-être pas toujours été correctement appliquées et, de l'autre, comme nous l'avons vu pour les horaires, par leur caractère éphémère : ces documents n'ont pas vocation à être conservés plus longtemps que la vérification de leur conformité aux horaires ne l'exige⁷⁵. Il est tout de même possible de trouver, ponctuellement, certains de ces formulaires de contrôle, notamment ceux liés au transport de marchandises par des entrepreneurs, ce qui s'explique par l'intérêt qu'avaient les entrepreneurs à prouver qu'ils avaient respecté les termes fixés par leurs contrats. Les marchands les ont parfois aussi archivés systématiquement, car ils pouvaient leur être utiles en cas de contentieux⁷⁶.

a) *L'acheminement des dépêches : les parts et autres formulaires*

Bien que le transport de dépêches ait été particulièrement encadré par des formulaires, peu d'exemplaires français nous sont parvenus ; ils semblent n'avoir été que très ponctuellement conservés. Un des rares exemples est une feuille de départ concernant la malle d'Auvergne, qui effectue le trajet entre Moulins et Clermont-Ferrand en transportant des lettres et de petits objets (Annexe 48)⁷⁷. En l'occurrence, ce document vise surtout à surveiller le nombre de paquets de

⁷⁴ CONCHON Anne, « Croissance des échanges et circulation de papiers en France au XVIII^e siècle », *Revue historique*, 695, 2020, p. 59-62, p. 59.

⁷⁵ Ce qu'Anne Conchon constate aussi pour les lettres de voiture, liées au transport de marchandises : *Ibid.*, p. 60-61.

⁷⁶ *Ibid.*, p. 61. Sur les nombreux contentieux dans le cadre du transport de marchandises, voir : SAINT-CAST Benoît de, « “À la garde de Dieu et à la conduite du voiturier.” Recours et litiges face aux aléas du transport de marchandises (Lyon, milieu XVII^e s.-XVIII^e s.), *Clio@Thémis*, 17, 2019 [En ligne].

⁷⁷ AD Puy-de-Dôme, 1 C 5145.

dépêches présents dans la voiture à chacun des cinq bureaux ponctuant le trajet. Cela témoigne, d'une part, d'une peur de perdre des paquets, ce qui arrive parfois, et, d'autre part, d'une volonté de pouvoir identifier, le cas échéant, à quel endroit le problème a eu lieu. Le document mentionne aussi les heures de départ et d'arrivée de la voiture à chaque arrêt, données à la demi-heure près, une précision que les horaires atteignent rarement à ce moment-là. Toutes ces informations sont complétées à la main sur un formulaire imprimé prérempli, ce qui montre qu'il s'agit d'une pratique courante et non pas d'un document isolé. Il n'y a pas ici de comparaison avec les horaires que doit respecter la malle, mais il ne fait nul doute qu'au moins l'heure de départ de Moulins était fixe.

Si de tels exemples sont assez rares en France, nous avons la preuve, grâce aux archives de l'administration postale, qu'ils sont souvent remplis et utilisés par l'administration. En effet, si les parts, les feuilles de route dont sont munis les courriers français, sur lesquelles sont indiquées les heures où chaque courrier passe dans les différents bureaux de la route et qui sont signées par les directeurs ou les sous-inspecteurs du bureau de départ et d'arrivée, ne semblent pas avoir été conservés, plusieurs sources, liées notamment à la surintendance générale des postes, les mentionnent. On en retrouve ainsi la trace dès la fin des années 1730⁷⁸. Le surintendant les mentionne encore dans une lettre du 28 janvier 1742 qui concerne le service entre Paris et Troyes :

Je demandais il y a quelques jours, M., à M. De Gerseuil les parts des courriers de Paris a Troyes que je croïois que vous étiez dans l'usage de me renvoïer (...) mais lorsque j'ai voulu les examiner pour connoître quel avoit été le retard du courrier de Paris a Nogent que vous dites être le seul qui existe sur cette route, je n'ai pû voir de combien d'heures il avoit excédé celles fixées pour sa course parce que le directeur de Nogent ne marque point sur les parts si c'est le matin ou le soir que le courrier est arrivé audit Nogent. (...) vous pouvez l'inviter d'avoir attention a l'avenir en lui écrivant à cet effet.

Vous auriez cependant pu me mettre à portée de juger du dérangement si vous aviez vous-même marqué sur ces parts l'heure et les jours de l'arrivée des courriers de Nogent à Troyes et si vous aviez fait votre observation sur ce retard, ce que je vous prie de faire sur ceux-ci joints que vous me renverrez (..)⁷⁹.

Il est bien attendu des courriers qu'ils soient munis de leur part, mais aussi des directeurs des bureaux qu'ils les remplissent correctement et les envoient à l'administration postale, ce qu'ils devraient faire quotidiennement⁸⁰. Leur usage prouve la volonté de l'administration de prendre des

⁷⁸ La mention la plus ancienne d'un part que nous ayons trouvée dans les archives du XVIII^e siècle date de 1738 : AN, F/90/20238, p. 30-32 : 29 novembre 1738.

⁷⁹ AN, F/90/20235, p. 39 : 28 janvier 1742.

⁸⁰ MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messager. Les transports publics en France au temps des chevaux*, Paris, Belin, 2006, p. 153.

mesures pour contrôler le respect des horaires et donc de s'assurer que les agents se conforment à une discipline temporelle.

Ces parts sont très utiles à l'administration pour comprendre et identifier les causes des éventuels retards, comme le rappelle le surintendant au directeur de Pontarlier, le 7 mars 1773, à la suite d'une plainte de l'office des postes de Berne, concernant « le peu de diligence que fait depuis quelques tems le courrier de Besançon à Pontarlier, ce qui cause des retards dans la correspondance du commerce et dérange les expéditions pour les offices étrangers » :

Je vous prie de me marquer au reçu de la présente, si en effet, le courrier de Besançon arrive à votre Bureau plus tard que de coutume ; quelles en peuvent être les causes, si c'est par négligence de sa part, ou qu'il soit expédié de Besançon plus tard qu'à l'ordinaire ; ce que vous pourrez voir par le part dont il doit être chargé (...) ⁸¹.

Ces parts sont donc un outil très précieux de contrôle pour l'administration à l'échelle de tout le territoire. Leur usage s'inscrit au cœur du système organisationnel qu'elle met en place et des modalités de lutte contre les retards qu'elle instaure. Bien que nous ne puissions mener une étude sur la précision des heures indiquées dans ces parts, les correspondances de la surintendance laissent entendre qu'ils étaient souvent remplis à l'heure près. Ils mentionnent parfois même les demi-heures et les quarts d'heure et ce dès 1773 au moins, comme en atteste une lettre adressée au directeur de Saint-Quentin à propos du retard du courrier venant de Philippeville :

J'ai reçu, Monsieur, avec votre lettre du 20 du courant, le part de Philippeville du 18 qui constate que les courriers de cette route ont employé pour cet ordinaire 22 heures $\frac{1}{4}$ dans leur course, au lieu de 15 heures seulement accordées par le traité du Sieur Dussiez. J'ai écrit à cet entrepreneur pour qu'il leur fasse faire plus de diligence, en les prevenant, que s'ils récidivoient, ils seroient punis (...) ⁸².

Les parts semblent donc plus précis que les horaires, qui ne mentionnent que rarement les minutes. L'administration exige ainsi plus d'exactitude de ses agents que des voyageurs et des voyageuses ou des personnes envoyant des lettres, qui ont des échéances temporelles un peu moins précises. On constate donc, là aussi, la coexistence des pratiques en matière de temps : l'administration postale utilise des degrés de précision différents selon les situations.

Les parts continuent à régir les transports de dépêches dans les décennies qui suivent. L'Instruction générale sur le service des Postes de 1792, dans une section consacrée aux courriers, aux postulants-courriers et aux piétons – en somme au transport des lettres – expose qu'il « sera remis aux Couriers

⁸¹ AN, F/90/20236, p. 28 : 7 mars 1773.

⁸² *Ibid.*, p. 227 : 21 octobre 1773.

au moment de leur départ (...), un Part imprimé, qui contiendra l'heure précise de leur départ, ainsi que le nombre de dépêches dont ils seront chargés (...) »⁸³. En 1821 encore, le directeur général des Postes écrit une lettre au directeur général de l'administration départementale, au sujet de retards fréquents des acheminements postaux entre Lyon à Grenoble qui, comme nous l'avons déjà évoqué, lui ont été signalés par le préfet de l'Isère :

M. Le Préfet désirerait que les dépêches pussent arriver dans cette dernière ville de 8 à 9 heures du matin.

D'après la marche du service, le courrier de Lyon doit être rendu à Grenoble de 6 à 7 heures du matin ; mais dans la saison rigoureuse de l'hiver, le mauvais état des routes ne permet pas d'effectuer le parcours avec une égale et uniforme célérité ; il y a nécessairement, dans le tems employé, une différence qui varie selon les tems et les localités.

Ces différences cependant ne doivent pas, à moins d'accidens graves, dépasser de justes bornes, et je me suis assuré que les entrepreneurs n'avaient pas abusé de la faculté qu'on ne peut leur refuser à cet égard.

J'ai reconnu d'après leurs feuilles de routes, que sur les 312 courses du mois de Décembre dernier, 29 arrivées avaient eû lieu à 8 heures du matin ; deux seulement n'ont été effectuées qu'à 9 ; et, comme les Directeurs des Postes ont ordre de délivrer la correspondance de M. Les Préfets, au moment même de sa réception, comme le courrier en retour Grenoble sur Lyon ne part qu'à 2 heures du soir, vous serez sans doute persuadé, comme je le suis, Monsieur le Baron, que pendant tout ce dernier mois, un des moins favorables de l'année, pour la facilité et la rapidité des communications, il ne s'est pas trouvé un seul jour où M. le Préfet de l'Isère et même les habitants de Grenoble, n'aient pû répondre par le même ordinaire aux lettres qu'ils avaient reçues dans la matinée⁸⁴.

À la suite des réclamations du préfet, le directeur général des Postes s'appuie sur les feuilles de route des courriers pour vérifier ses dires. Si ces formulaires sont utilisés pour contrôler les agents, ils peuvent aussi être des outils pour éventuellement les défendre contre des plaintes abusives. En l'occurrence, le directeur général des postes reconnaît qu'il y a un problème : sur 312 courses, 31 sont arrivées au moins une heure plus tard que prévu au mois de décembre 1820. Il tient toutefois à relativiser ces retards – qui ne représentent d'ailleurs qu'une petite part de la totalité des acheminements –, en rappelant que les intempéries et les conditions hivernales peuvent faire varier le temps nécessaire pour effectuer le trajet. Si l'administration instaure donc bien des horaires et met en place des moyens pour les contrôler, elle peut également, parfois, faire preuve de

⁸³ AN, AD/IX/561 : Instruction Générale sur le service des Postes, 1792.

⁸⁴ AN, 19860703/4, Isère.

compréhension selon les saisons et les difficultés rencontrées en route, à condition, bien sûr, que le retard ne « dépasse pas de justes bornes », une appréciation somme toute relative.

Pour que les parts puissent remplir leurs fonctions, il est nécessaire qu'ils soient complétés avec exactitude, comme le rappelle en 1826 une lettre de la direction générale des postes au directeur et au contrôleur des postes à Nantes :

L'accélération donnée au transport des dépêches, messieurs, exige de nouveaux soins & une surveillance plus active sur la marche des courriers de Paris. L'Administration n'obtiendra ce résultat & ne pourra apprécier le zèle et l'intelligence des courriers qu'autant que les chefs de service constateront eux-mêmes sur les Parts & avec la plus scrupuleuse attention, l'heure à laquelle les courriers arriveront à leur destination.

Par excès d'indulgence pour certains courriers, il a été quelque fois inscrit sur les Parts une heure qui précédoit celle de l'arrivée : une condescendance aussi blâmable que nuisible au service ne se renouvellera pas, sans doute lorsqu'un de vous, Messieurs, portera sur les Parts l'heure réelle de l'arrivée du courrier & mentionnera au besoin les événements qui auront occasionné des retards⁸⁵.

S'il est essentiel pour l'administration que les parts soient remplis scrupuleusement, il semble néanmoins que les informations ne sont pas toujours indiquées ou qu'elles sont parfois mal complétées. Dans le monde du travail, une constatation similaire a été faite par Corine Maitte et Didier Terrier : tous les papiers censés être remplis chaque jour ne le sont que ponctuellement, que partiellement et souvent peu rigoureusement⁸⁶. Il peut ainsi y avoir une différence entre la pratique et les règlements en matière de surveillance du temps, ce que l'on constate également dans le cadre des mobilités françaises. Toutefois, malgré l'absence des parts dans les archives et le manque de zèle de certains agents pour les remplir, les sources de l'administration postale centrale montrent bien que cet outil, dont l'utilisation s'inscrit dans le temps long, lui est indispensable pour s'assurer du bon fonctionnement du système organisationnel instauré à des fins de vitesse.

En Angleterre, des procédures administratives similaires existent : les *time bills*, qui doivent être complétés à chaque relais avec l'heure d'arrivée, permettent de surveiller le trajet des voitures postales. À l'inverse du cas français, les archives postales anglaises regorgent de ces documents riches en renseignements, datés pour la plupart de la fin du XVIII^e siècle ou du début du XIX^e siècle, et qui permettent à l'administration postale de contrôler ses agents⁸⁷. Il semblerait que cette

⁸⁵ Musée de La Poste, 450/2 : Lettre du 26 février 1826.

⁸⁶ C. MAITTE, D. TERRIER, *Les rythmes du labeur*, op. cit., p. 125.

⁸⁷ Par exemple : The Postal Museum, POST 10/7 ; POST 10/24 ; POST 10/366 ; POST 10/367.

différence soit davantage liée aux aléas de la conservation qu'à un écart quant à l'application des mesures similaires qui sont en vigueur dans les deux pays.

Ces *time bills* sont généralement des formulaires préimprimés, où il faut indiquer le nom des arrêts, la distance en *miles* et le temps accordé pour relier les différentes destinations. Ce ne sont donc pas juste les horaires de départ qui sont surveillés par ce biais, mais bien le respect des échéances à chaque étape du voyage. Il est alors possible d'identifier l'endroit où du retard a été pris et par conséquent les coupables. À la fin de ces formulaires est souvent reproduite une même formule :

The Time of working each Stage is to be reckoned from the Coach's Arrival. Five Minutes for changing four Horses, is as much as is necessary, and as the Time whether more or less, is to fetched up in the Course of the Stage, it is the Coachman's Duty to be as expeditious as possible, and to report the Horse-keepers if they are not always ready when the Coach arrives, and active in getting it off⁸⁸.

Aucune minute ne doit donc être perdue ni au cours du trajet ni lors de l'arrêt et du relayage, étape, nous l'avons vu, très importante. Si le conducteur ne veut pas être tenu pour responsable en cas de retard, et que celui-ci est imputable au maître de poste ou à l'un des acteurs du relais, il faut qu'il le dénonce. En Grande-Bretagne, ce sont des entrepreneurs privés qui assurent les transports. Chaque voiture est accompagnée par des gardes qui sont, eux, des employés postaux. Ils ont non seulement pour mission de protéger le véhicule, mais aussi de s'assurer de l'exactitude du service proposé⁸⁹. Ils sont par conséquent tenus pour responsables de la ponctualité des véhicules qu'ils accompagnent, ce qui assure à l'administration qu'ils vont fournir tous les efforts nécessaires pour s'assurer que les entrepreneurs se plient aux horaires imposés. Pour ce faire, les gardes postaux sont équipés d'une horloge, souvent mentionnée dans les *time bills*. Elle est prérégulée au bureau principal avant le départ de la voiture et est transportée dans une boîte en bois fermée⁹⁰. Ainsi, ni les gardes ni les conducteurs ne peuvent la dérégler, ce qui permet de s'assurer qu'ils utilisent toujours la même heure pour remplir les formulaires, en dépit des différences horaires qu'il peut y avoir d'une localité à l'autre. Il s'agit donc d'un moyen de contourner cette pluralité du temps. L'heure indiquée par ces garde-temps est alors considérée comme étant fiable, ce que confirment les formulaires préimprimés, où il faut remplir l'heure indiquée « With a Time-Piece safe », avec une montre sûre. La

⁸⁸ « Le temps accordé à chaque étape doit être calculé à partir de l'arrivée de la voiture. Cinq minutes pour changer quatre chevaux, c'est tout ce qui est nécessaire, et comme ce temps, qu'il soit plus ou moins long, doit être rattrapé au cours de l'étape, il est du devoir du cocher d'être aussi rapide que possible, et de dénoncer les maîtres de poste s'ils ne sont pas toujours prêts à l'arrivée de la diligence et efficaces pour la décharger » (m. t.). Cette mention figure par exemple sur le *time bill* reproduit en annexe 50.

⁸⁹ Sur ce fonctionnement, voir : POST 10/366, volume 2.

⁹⁰ ANDERSON Roy Charles, ANDERSON Joy Mary, *Quicksilver. A Hundred Years of Coaching, 1750-1850*, Newton Abbott, David & Charles, 1973, p. 164. L'une de ces montres, datée des années 1820, est conservée au Postal Museum à Londres et y est exposée de manière permanente (inv. 2009-0060/14).

mention est censée être suivie du numéro du garde-temps qui a été confié aux gardes : on imagine qu'ainsi, en cas de retard ou de contestation, il est possible de faire vérifier par un horloger la montre concernée afin de s'assurer de son bon fonctionnement⁹¹. Ce champ n'est toutefois que rarement complété, sans que l'on ne sache si c'est parce que l'information n'est retranscrite qu'en cas de problèmes, parce que tous les gardes ne possèdent pas une telle horloge (on imagine le coût de tels achats pour l'administration postale) ou parce qu'ils n'appliquent simplement pas les consignes. De plus, certains *time bills* prévoient les heures que soient renseignées, d'une part, « by the Time Piece » et, d'autre part, « by the Clock », selon l'horloge de la localité ou la pendule du relais. Cette double mention est une deuxième précaution prise pour qu'une heure la plus exacte possible – et ainsi la plus contrôlable – soit indiquée sur ces formulaires. Peut-être que l'heure donnée par les deux garde-temps est très proche et que les gardes estiment qu'il n'est alors pas nécessaire de d'écrire deux fois l'information. En 1808, pour un trajet quotidien en Irlande, allant de Belfast à Wicklow, le *time bill* – dont la présentation diffère par rapport à la majorité des documents similaires – permet de constater un écart de quelques minutes entre les heures indiquées respectivement par la montre et par l'horloge (Annexe 51)⁹². La semaine du 14 au 19 juillet 1808 par exemple, il y a de cinq à quinze minutes d'écart selon les deux garde-temps. Les *time bills* témoignent donc d'un souci très important accordé à la ponctualité, qui est contrôlée avec beaucoup d'exactitude.

b) Le contrôle du transport de personnes

Les services de transport de personnes, à l'image des diligences, le moyen le plus rapide d'arriver à destination, sont aussi encadrés par de tels formulaires. Le deuxième article d'une ordonnance sur l'organisation de messageries de 1775 en atteste :

Chaque Diligence sera accompagnée d'un Commis-conducteur, lequel sera porteur d'un billet d'heure qui lui sera remis par le Directeur de la Diligence du lieu du départ. Ce billet sera rempli de poste en poste par les Maîtres de poste qui écriront l'heure de l'arrivée & celle du départ de la Diligence, & y mettront leur signature : ces mêmes billets seront encore visés des Directeurs ou Receveurs des Diligences, dans les lieux où il y en aura d'établies ; & ce, afin d'assurer l'exactitude du service qui doit se faire avec assez de célérité, pour que dans les chemins les plus difficiles, les Diligences puissent parcourir une poste dans l'espace d'une heure⁹³.

⁹¹ Des exemples de *time bills* sont reproduits en annexe : cf. Annexes 50 et 51.

⁹² The Postal Museum, POST 10/17.

⁹³ AN, AD/IX/459 : Ordonnance du roi, Concernant les Messageries. Du 12 août 1775.

Ce n'est donc pas au postillon, qui dirige le véhicule en montant l'un des chevaux de l'attelage, que le billet d'heure est confié – à la différence du transport de dépêches, où, en France, le courrier est muni lui-même du part –, mais bien à un commis-conducteur, dont la position dans la voiture n'est pas précisée. Sans doute est-il soit à cheval, pour ne pas occuper une précieuse place à l'extérieur, qu'il est plus rentable de louer à un passager, soit sur le toit. Il accompagne la diligence pour toute la durée du voyage et a la charge de ce « billet » qui doit être complété à chaque relais par le maître de poste avec les heures d'arrivée et de départ de la voiture, selon le même principe que les parts qui encadrent le transport de dépêches. La mission est si importante que l'administration est prête à employer une personne supplémentaire pour la remplir. L'objectif est clair : il faut « assurer l'exactitude du service » et sa « célérité ». La vitesse s'obtenant essentiellement grâce à une stricte conformité aux horaires et à une perte de temps minimale lors du relayage, ces formulaires visent à vérifier le respect de ces consignes. Le contrôle horaire permet en outre d'évaluer la vitesse à laquelle la diligence a circulé entre deux postes, afin, là aussi, d'identifier d'éventuels problèmes sur l'itinéraire. L'existence de ces formulaires et l'obligation de les remplir à chaque bureau ou à chaque relais impliquent qu'il y ait en ces lieux des garde-temps mécaniques fiables⁹⁴.

Dans le cadre des services de messagerie, des billets existent aussi, mais ils sont donnés aux passagers. Ils servent à la fois de titre de transport, de reçu pour les biens transportés et d'information. Le Musée de La Poste conserve par exemple un bulletin d'enregistrement des messageries Touchard, qui sont établies dans les environs de Paris (Annexe 49). Il s'agit d'un petit billet imprimé prérempli, qu'il faut compléter avec certaines données, comme l'itinéraire, la date, l'heure de départ, mais aussi la somme payée pour réserver la place, ainsi que le nom de la personne à qui elle a été réglée. En l'occurrence, ce bulletin d'enregistrement concerne la diligence allant de Paris à Compiègne, qui part le samedi 19 septembre 1821, à « 9 heures précis du soir ». Il s'agit cependant visiblement de l'heure prévue et non de l'heure réelle de départ. La colonne de gauche est un avertissement qui rappelle le fonctionnement du service :

Messieurs les Voyageurs sont avertis qu'ils doivent se rendre au bureau au moins une demi-heure avant celle du départ, pour régler les places.

Les Hardes et Paquets doivent être apportés avant 7 heures du soir, la veille, sans quoi ils seront remis au départ suivant.

Faute de se trouver à l'heure indiquée ci-contre les places seront perdues⁹⁵.

⁹⁴ Ce dont de rares sources témoignent : Cf. Chapitre 4.

⁹⁵ Bulletin d'enregistrement des établissements Touchard, 1821. Musée de La Poste, Paris, inv. MP AE 951.4.1.

Les usagers et les usagères de ces services doivent par conséquent se conformer à des échéances temporelles précises pour l'envoi de paquets, mais également pour voyager. La voiture n'attend pas les retardataires ; il est indispensable d'être ponctuel pour ne pas manquer le départ. Il en va de même pour la dépose des paquets : si le délai n'est pas respecté, ils seront envoyés un jour plus tard. Ces mesures sont celles assez généralement appliquées par toutes les messageries⁹⁶. En Suisse aussi, du moins dans le canton de Vaud, le billet des personnes souhaitant emprunter la diligence allant de Pontarlier à Orbe, partant le 25 juin 1824 à 9 heures du matin comporte au verso un extrait du règlement, imprimé sur les billets de toutes voitures des Postes et Messageries du Canton de Vaud, quel que soit le trajet, que « Le départ a lieu du Bureau des Postes ; les Voyageurs qui manqueront l'heure indiquée, ne pourront prétendre à aucun remboursement »⁹⁷. À cette échelle, l'enjeu est donc d'éviter tout retard, grâce à des mesures dissuasives, pour ne pas perturber l'organisation du service ni le ralentir.

c) *La surveillance de l'acheminement de marchandises : d'autres enjeux*

Dès le XVI^e siècle, des lettres de voiture encadrent également le transport de marchandises excédant 50 livres⁹⁸. En France, il n'est pas pris en charge par les services postaux : il emprunte la voie du roulage et des voituriers – à savoir toute personne possédant une voiture et acheminant des biens, mais qui n'a pas le droit de partir à jours fixes. Ces lettres sont rédigées après l'établissement d'un contrat de transport et certifient l'état des marchandises au départ, ainsi que leur réception par le transporteur qui a la charge de les acheminer selon les termes fixés entre les parties. La responsabilité du voiturier peut par conséquent être engagée en cas de dommages causés par sa négligence⁹⁹. Le retard, qui va de pair avec la vitesse d'acheminement, est une préoccupation majeure pour les marchands, car certains produits sont susceptibles de s'abîmer au cours du temps. Plus largement, les retards peuvent perturber tout le circuit commercial et compromettre les ventes, c'est pourquoi des délais d'acheminement sont souvent – mais pas systématiquement¹⁰⁰ – fixés par les lettres de voiture. Sur ce point, elles peuvent être différentes : il y a celles qui stipulent une date précise de livraison et celles qui donnent un délai par rapport à la date d'établissement du contrat¹⁰¹. La mention du délai, ou du moins l'espace laissé à cet effet dans les formulaires imprimés

⁹⁶ A. CONCHON, « Croissance des échanges », *op. cit.*, p. 65-68.

⁹⁷ Musée de La Poste, 450/5.

⁹⁸ A. CONCHON, « Croissance des échanges », *op. cit.*, p. 63 ; B. de SAINT-CAST, « “À la garde de Dieu” », *op. cit.*

⁹⁹ B. de SAINT-CAST, « “À la garde de Dieu” », *op. cit.*

¹⁰⁰ Sans que l'on ne puisse expliquer ce qui justifie parfois l'absence de délais, puisque cela ne semble ni corrélér à la distance ni à la nature des produits : A. CONCHON, « Croissance des échanges », *op. cit.*, p. 82.

¹⁰¹ *Ibid.*, p. 81.

préremplis, est de plus en plus courante, ce qui tend à montrer l'importance croissante accordée à la rapidité et au respect des échéances¹⁰². Usuellement, en cas de retard, les lettres imposent que le voiturier perde un tiers du prix fixé, mais cela peut varier d'un quart à la moitié de ce dernier¹⁰³. Les rouliers doivent donc également respecter les échéances temporelles prévues par les contrats établis avec les marchands.

Les quelques exemples de lettres de voiture conservés au Musée de La Poste, tous datés du début du XIX^e siècle, permettent de constater que, bien que cela soit prévu par le formulaire, le délai d'acheminement n'est pas toujours indiqué, comme pour le transport de « deux balles envoy de Daniel père et fils », confiés à la maison de roulage de Bourely Gaussen & C^{ie} le 18 mars 1828 au départ de Nîmes et à destination d'Aix (Annexe 54)¹⁰⁴. Dans d'autres lettres, la durée du trajet est mentionnée : pour le transport d'une bannette de rubans au départ de Drucourt le 25 mars 1829 et à destination de Paris, elle est de cinq jours, « sous peine de perdre, en cas de retard, un tiers du prix de sa Voiture » (Annexe 52)¹⁰⁵. La mention ou non du délai d'acheminement à respecter ne semble toutefois pas influencée par la nature des biens transportés.

La question du retard, et surtout le contrôle des horaires, est donc présente plus ou moins fréquemment pour tous les types de transports terrestres au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle. Toutes ces formalités administratives, qui témoignent de l'importance des échéances temporelles et qui se veulent des moyens de contrôle du respect de la ponctualité, ont néanmoins aussi pour conséquence de ralentir les déplacements, puisqu'il faut faire viser ces documents ou les remplir avec l'heure lors des différentes étapes du trajet.

B) La pénalisation du retard

Les procédures prévues pour contrôler le respect des horaires et éviter tout retard dans les mobilités ne se limitent pas à une simple surveillance : des sanctions sont également prévues. Pour comprendre comment le retard est pénalisé, il nous faut rapidement évoquer le cadre législatif qui régit les postes et les messageries. Depuis Louis XI, des privilèges en matière de justice sont accordés à l'administration postale¹⁰⁶. La justice postale fonctionne de manière complexe puisque

¹⁰² *Ibid.*, p. 83.

¹⁰³ A. CONCHON, « Croissance des échanges », *op. cit.*, p. 82.

¹⁰⁴ Musée de La Poste, 450/4.

¹⁰⁵ *Ibid.*

¹⁰⁶ PHYTILIS Jacques, « Une commission extraordinaire du Conseil du Roi : la commission des postes et messageries et le contentieux des messageries », dans PHYTILIS Jacques, KISLIAKOFF Nadia, SPITTERI Henri, FRÊCHE Georges, *Questions administratives dans la France du XVIII^e siècle*, Paris, PUF, 1965, p. 1-150, p. 19.

des instances différentes sont compétentes en fonction des fautes commises, alors que les procédures évoluent fortement au cours du temps. Il nous faut simplement rappeler ici les grands principes qui la régissent au cours d'un long XVIII^e siècle : trois sortes de juridictions peuvent intervenir en matière de transport : le surintendant, les intendants et le Conseil d'État¹⁰⁷. Le surintendant, qui est à la tête de l'administration postale et qui joue un rôle de liaison entre le roi et la ferme générale des postes, conserve la connaissance des incidents d'ordre purement administratif, les intendants, celle des conflits locaux, et le Conseil d'État, celles des affaires qui lui sont soumises en dernier recours¹⁰⁸.

Édouard Laferrière explique ainsi, dans son *Traité de la juridiction administrative*, que les intendants ont « la compétence la plus large pour juger les difficultés relatives au service des postes, soit qu'il s'agisse des faits de charge des officiers, commis, courriers, postillons et les contraventions par eux commises, soit qu'il s'agisse des réclamations des voyageurs et des expéditeurs »¹⁰⁹. Nommés par le souverain et représentant ce dernier, les intendants ont en effet un pouvoir de police et une fonction de juge qu'ils exercent au nom du roi, qui est symboliquement et juridiquement la source de toute justice¹¹⁰. En matière postale aussi, il a donc, tout comme le surintendant, le droit de condamner au nom du monarque¹¹¹.

En cas de manquement à leurs devoirs, les maîtres de poste et les postillons ne relèvent par conséquent pas de la justice ordinaire : ils ne sont pas jugés par des instances locales, mais par un intendant, le surintendant, ou éventuellement, une commission dépendante du Conseil d'État. Ce dernier se dote en effet d'une première commission en 1676 pour juger les contestations nées de l'exploitation des messageries¹¹². Elle est réunie, en 1777, à une seconde commission, qui avait été créée en 1775 pour liquider les indemnités dues aux anciens propriétaires et fermiers des carrosses et messageries du royaume lors du regroupement de ces services¹¹³. Dans le dernier tiers du XVIII^e siècle, la connaissance et les liquidations d'indemnités, ainsi que les contestations sur le fait des messageries sont confiées à une seule et même commission, la Commission extraordinaire du Conseil¹¹⁴. Mais elle n'a de compétence que celle qui lui est attribuée par les arrêts du Conseil, c'est-

¹⁰⁷ E. VAILLÉ, *Histoire générale des Postes françaises*, Tome 4, *op. cit.*, p. 243.

¹⁰⁸ VAILLÉ Eugène, *Histoire générale des Postes françaises*, Tome 6 : *La Ferme générale et le groupe Grimod-Thiroux (1738-1789)*, Paris, Presses Universitaires de France, 1953-1955, p. 3 ; J. PHYTILIS, « Une commission extraordinaire », *op. cit.*, p. 19.

¹⁰⁹ LAFERRIÈRE Édouard, *Traité de juridiction administrative et des recours contentieux*, Tome 1 : *Notions générales et législation comparée*, Paris, Berger-Levrault et c^{ie}, 1887, p. 143-144.

¹¹⁰ Sur le rôle des intendants en matière judiciaire, voir : WEIDENFELD Katia, *Histoire du droit administratif. Du XIV^e siècle à nos jours*, Paris, Economica, 2010, p. 18-20.

¹¹¹ VAILLÉ Eugène, *Histoire générale des Postes françaises*, Tome 5 : *La Ferme générale et le groupe Pajot-Rouillé (1691-1738)*, Paris, Presses Universitaires de France, 1951, p. 193.

¹¹² J. PHYTILIS, « Une commission extraordinaire », *op. cit.*, p. 20-24.

¹¹³ *Ibid.*, p. 25-29.

¹¹⁴ *Ibid.*, p. 81.

à-dire qu'elle ne peut juger une affaire que si le roi la lui soumet¹¹⁵. Il semble qu'elle intervienne surtout dans des affaires de biens perdus ou avariés, de contraventions au privilège des messageries ou encore de vols¹¹⁶.

Dans les cas de retard, les correspondances de la surintendance générale des postes tendent à montrer que les responsables de ces dépassements – qui sont souvent attribués aux postillons ou aux courriers – sont directement punis par le surintendant, sans autre forme de consultation, et selon les règlements en vigueur. Certaines affaires ont peut-être également été jugées par des intendants, sans que nous n'en n'ayons la trace. Les sources de la surintendance, ainsi que celles de la ferme générale, sont cependant suffisamment riches pour nous permettre d'étudier la question qui nous préoccupe, à savoir la manière dont évolue la pénalisation du retard. La Ferme intervient en effet pour régler des différends entre ses agents et les particuliers, qui ne relèvent par conséquent pas du pénal, ce qui explique qu'elle soit parfois aussi sollicitée en cas de retards¹¹⁷. Elle propose alors une punition, mais n'a pas la compétence de la faire appliquer : elle demande donc l'envoi d'un ordre du roi pour la faire exécuter.

Néanmoins, à partir de la démission de Turgot en 1776, la surintendance des postes est définitivement rattachée au contrôle général des finances et le surintendant disparaît. Après la Révolution française – période de grands remaniements du système judiciaire, qui ne sera stabilisé qu'après l'Empire¹¹⁸ –, le ministre des Finances a donc la charge de l'administration postale. Les situations de retard tombent par conséquent, en théorie, sous le coup de la justice administrative, bien que nous n'ayons pas de trace de tels jugements. Quelques règlements postérieurs à la Révolution prouvent pourtant que des punitions sont toujours prévues en cas de dépassements horaires, sans toutefois que nous n'ayons la preuve qu'elles aient été appliquées. Un changement s'opère dans tous les cas en matière de législation postale à partir des lois des 16 et 24 août 1790, qui décident de la séparation des fonctions judiciaires et administratives, principe dont hérite l'Empire, puisque les tribunaux n'ont plus à connaître les questions administratives¹¹⁹. Il s'avère alors difficile de suivre la trace des affaires postales, non seulement parce que la justice administrative est mal connue en raison d'une lacune historiographique par rapport à la justice pénale, mais également parce que l'histoire postale telle qu'elle a été faite s'arrête souvent avant la Révolution lorsqu'elle traite du XVIII^e siècle, à l'image du travail d'Eugène Vaillé, tandis que les

¹¹⁵ *Ibid.*, p. 72.

¹¹⁶ *Ibid.*, p. 94-116.

¹¹⁷ E. VAILLÉ, *Histoire générale des Postes françaises*, Tome 6, *op. cit.*, p. 209.

¹¹⁸ ROYER Jean-Pierre, DERASSE Nicolas, ALLINNE Jean-Pierre [et al.], *Histoire de la justice en France : du XVIII^e siècle à nos jours*, Paris, PUF, 2016 [1995], p. 223-239.

¹¹⁹ *Ibid.*, p. 244-275, p. 405-406.

ouvrages s'intéressant au XIX^e siècle ont tendance à débiter après l'Empire. S'il est plus difficile d'appréhender le cadre législatif de la pénalisation du retard à la fin de la période étudiée, les ordonnances conservées nous permettent tout de même de suivre son évolution.

a) Une sanction privilégiée jusqu'à dans les années 1770 : les peines de prison

Les correspondances de la surintendance générale des postes, dont seules les années 1742 à 1744 et 1773 nous sont parvenues, et ponctuellement les Mémoires de la Ferme Générale des Postes, qui ont été conservés de 1738 à 1761, nous donnent à voir l'application concrète de sanctions en cas de retard¹²⁰. Le corpus est néanmoins lacunaire, tout comme semble l'être celui des textes normatifs, puisque le premier règlement que nous avons retrouvé date de 1771, alors que nous avons la trace dès 1738 de peines infligées par l'administration postale aux retardataires. Cependant, les punitions étant plus arbitraires jusqu'à dans les années 1770, il est possible qu'il n'y ait simplement pas eu de prescription institutionnelle avant celle de 1771. Pour essayer de comprendre la manière dont est sanctionné le retard, et les éventuelles évolutions au cours d'un long XVIII^e siècle, il nous faut alors croiser les sources qui évoquent les peines effectivement infligées aux agents avec les rares textes normatifs qui abordent le sujet. Dans le premier tiers du XIX^e siècle, nous n'avons que rarement la preuve de l'application de ces mesures, mais puisque des règlements sanctionnent encore les dépassements horaires, nous pouvons supposer que la pratique s'est poursuivie, sans doute dans le cadre de la justice administrative et non plus d'un processus interne aux services postaux. Si tous les documents attestant de l'exécution des peines ne nous sont sans doute pas parvenus, il est aussi possible que tous les retards n'aient pas été constatés ou dénoncés à l'administration ; la menace même de punition était peut-être suffisante dans la majorité des cas pour encourager les agents à respecter les horaires, sans que l'administration n'ait besoin d'intervenir.

Notons d'emblée que ce qui semble surtout importer à l'administration tout au long de la période étudiée est l'existence de pièces justificatives fournies par le retardataire pour décider s'il est fautif ou non afin d'avoir un coupable à punir. Pour se prémunir de toute sanction, les courriers et les postillons doivent rapporter tous les incidents retardant le service et les justifier, voire désigner les coupables le cas échéant. Dans de rares cas, les fautifs n'expliquent pas leur retard, à l'instar du courrier allant de Caen à Saint-Malo, dont la course du 30 juillet 1773 n'a été faite, d'après le part, « qu'en 29 heures ; ce qui fait un retard de 9 heures, bien excessif pour cette saison, ce qui n'est

¹²⁰ Respectivement AN, F/90/20235 et 20236 ; AN, F/90/20238 à 20241.

justifié par aucun certificat »¹²¹. Mais, en général, les courriers se prémunissent des foudres de l'administration en présentant les pièces nécessaires. Ainsi, en janvier 1739, le courrier d'Italie, « dont les dépêches ne sont arrivées à Paris que le 26 de ce mois » justifie « des causes de son retardemens par diferens procès verbaux et certificats des juges et maîtres de poste de la route »¹²². En l'occurrence, son retard est dû à la neige, ce qui est corroboré par l'arrivée également tardive du courrier du roi de Sardaigne, qui est « arrivé avec lui muni de pareils certificats n'ayant pu faire une plus grande diligence »¹²³. Pour ne pas être punis, ces deux courriers présentent à l'administration des certificats prouvant que leur retard ne leur sont pas imputables ; ils sont dus aux conditions météorologiques. Le peu de sources où ces justificatifs sont mentionnés ne nous permet malheureusement pas d'étudier plus systématiquement les motifs utilisés par les retardataires pour se disculper.

Le même principe est appliqué en Grande-Bretagne : quelle que soit la raison du non-respect des horaires, il faut systématiquement envoyer un rapport à l'administration en complément du *time bill* pour relater l'événement. En 1792, Thomas Hasker, le surintendant des postes, rappelle que : « When any Accident happens, write what it was on the Time-Bill, at the next Stage, and the next Day give a more particular Description of it, by Letter to me, - how it happened – the Cause, - what was broke, - and what Damage done; - mind, and do not neglect this »¹²⁴. Toute irrégularité par rapport au *time bill*, quelle qu'en soit la cause, doit donc être rapportée, expliquée, justifiée. Mais, là non plus, les archives conservées ne nous permettent pas d'étudier plus en détails l'application de cette mesure, ni les arguments utilisés.

Nous ne savons pas non plus comment ce système de répression des dépassements horaires était perçu par les personnes concernées. L'absence de sources relatant des mécontentements à ce sujet pourrait montrer que les sanctions sont bien acceptées, expliquant qu'il ne s'agisse pas d'un motif de revendication. Cette hypothèse est corroborée par le constat similaire qui a été fait dans le monde du travail : la rigidité des cadres temporels n'y est pas remise en cause. Maitte et Terrier l'expliquent en partie par le fait que les travailleurs et les travailleuses ont de nombreux moments au cours de la journée où ils ne sont pas à l'œuvre, mais où ils se reposent, discutent, s'amusent, etc.¹²⁵. Ainsi, l'intransigeance des heures de début et de fin de la journée de travail est compensée par ces temps

¹²¹ AN, F/90/20236, p. 167-168 : 12 août 1773.

¹²² AN, F/90/20238, p. 41-42 : 30 janvier 1739.

¹²³ *Ibid.*

¹²⁴ The Postal Museum, POST 10/5, 15, 29 août 1792 : « Lorsqu'un accident se produit, décrivez-le sur le *time bill* à l'étape suivante, et le jour suivant, donnez-en une description plus détaillée, par écrit, en me disant, - comment est-ce que ça s'est produit, - la cause, - ce qui a été cassé, - quels dommages ont été causés ; - pensez à cela et ne le négligez pas » (m. t.).

¹²⁵ C. MAITTE, D. TERRIER, *Les rythmes du labeur, op. cit.*, p. 120-121, p. 123-127.

de pause. Si les courriers et les postillons n'ont pas vraiment d'horaires de travail, seulement des échéances temporelles de départ et d'arrivée à respecter selon les trajets qu'ils effectuent, il ne fait aucun doute qu'ils interrompent parfois leur course, pour s'arrêter à l'auberge par exemple, et ce, malgré les risques encourus en cas de retard. Une logique similaire s'appliquerait donc au monde du travail et à celui des transports postaux.

Quels sont donc ces risques ? Malgré l'absence apparente de règlements précis sur les sanctions en cas de dépassement des horaires, les sources montrent que, dès les années 1740, elles sont usuellement de deux sortes. Tout d'abord, des amendes sont parfois infligées aux courriers retardataires. Ces peines pécuniaires semblent être une étape entre l'avertissement et l'emprisonnement. Ainsi, lorsqu'en octobre 1743, alors que « depuis quelques tems les courriers » de la route de Troyes à Langres « retardent considérablement et excitent les justes plaintes du public », « il a été écrit au nommé Raoul a ce sujet et il a été prevenu que s'il ne faisoit pas faire le service dans le tems marqué qui est de 13 heures en été et de 14 heures en hyver, il seroit pris un ordre du Roy pour les faire mettre en prison lorsqu'ils ne feroient pas la diligence requise »¹²⁶. Face à des retards répétés, le nommé Raoul, probablement un sous-fermier ou un arrière-sous-fermier, est donc rappelé à l'ordre par l'administration, mais ce sont bien les courriers qui sont menacés. Ces « avis réitérés n'aïant produit aucun effet le fermier general des postes vient de faire faire une retenue de 70^l pour raison de 7 retardemens dans le mois dernier », ce qui fait une somme de 10 livres par retard, quelle qu'en soit la durée. Raoul est donc puni par une amende. L'administration, « comme le desordre continue » va encore plus loin en décrétant que :

puisque ses courriers n'arrivent point aux heures prescrites, il paroît convenable d'en punir un pour l'exemple. Été choisi pour cet effet le nommé Jean Dorchamp parti de Troyes le premier du courant a 2 h ½ du soir qui n'est cependant arrivé a Langres que le lendemain a huit heures du matin, ce qui fait un retardement de 5 heures et demie¹²⁷.

Dorchamp, un courrier, est alors emprisonné quatre jours pour l'exemple. Cette idée que la sanction a une valeur d'exemple afin de contenir les autres courriers, très fréquente dans la pensée judiciaire sous l'Ancien régime, laisse entendre que les problèmes de retard dus à la négligence des courriers sont courants et difficiles à contrôler. Ce cas montre, en outre, que les courriers, qui occupent une place relativement basse dans la hiérarchie, sont plus sévèrement punis que les sous-fermiers.

¹²⁶ AN, F/90/20239, p. 58 : 14 octobre 1743.

¹²⁷ *Ibid.*

En effet, les courriers sont régulièrement emprisonnés pour retard, à un moment où, jusqu'aux années 1770, la peine de prison est fréquente, davantage même que les amendes, pour punir les dépassements horaires. Elle semble toutefois n'être infligée qu'aux courriers, plus rarement aux postillons, mais jamais aux agents plus hauts dans la hiérarchie. L'administration n'y a recours que dans trois situations particulières : lors de retards fréquents et répétés ; quand le fautif cumule plusieurs torts ; et lorsqu'elle souhaite faire un exemple, ce dernier motif s'ajoutant souvent aux deux premiers. L'autre faute généralement commise par les courriers est le chargement excessif de leur voiture avec des marchandises qu'ils revendent à leur profit, ce qui est, d'une part, interdit et qui, d'autre part, ralentit l'acheminement des dépêches. Luzarches, courrier de Paris à Fontainebleau, se rend coupable d'une telle surcharge en octobre 1740. Alors qu'il devait arriver à destination à « 5 heures du matin, [il] n'arrivat ici le 13 qu'à 7 heures ^{1/4}. Sa charrette étoit chargée de 8 paquets et de 4 paniers d'un poids énorme, en sorte qu'il n'est pas étonnant qu'il n'aye pas pû arriver au tems marqué »¹²⁸. L'auteur de la lettre, dont on ne connaît pas l'identité, demande par conséquent au surintendant, « comme il est extrêmement important de contenir les courriers », de punir Luzarches : un ordre du roi est envoyé en réponse pour l'emprisonner quinze jours. Le surintendant est ainsi fréquemment sollicité pour sanctionner les responsables des retards. Les auteurs des dénonciations demandent parfois simplement, comme dans cet exemple, à ce que le courrier soit puni, mais d'autres fois, ils suggèrent d'emblée une peine précise, qui est systématiquement celle qui est appliquée. Plus généralement, les ordres du roi appliquent toujours la sanction prescrite par l'administration postale, ce qui tend à montrer que la monarchie suit simplement les recommandations sans chercher à s'impliquer davantage dans ces affaires mineures. En 1741 par exemple, le courrier aspirant Jean Vigneron, exerçant sur la route de Paris à Lyon, se rend coupable de plusieurs délits pour lesquels il est dénoncé. En plus d'être arrivé tardivement – sans que l'on ne sache de combien de temps exactement :

Il étoit chargé de plus de 250^l pesant en truffes et marrons, en sorte qu'il n'est pas extraordinaire qu'il n'ait pas pû faire la diligence convenable. Il n'a point rapporté les paquets de Riom, Bouvy, Briare, Come, Gien, Venoy, Ousson, Pouilly, St Pierre le moutier, Sancerre, St Fargeau et Aubigny. On ne sait s'il les a perdu ou si pressé d'arriver il a négligé de les prendre dans la route. Une pareille conduite devant être réprimée Mgr est supplié de faire expédier un ordre du Roy pour faire arrêter et tenir en prison le dit Jean Vigneron pendant un mois¹²⁹.

En plus de son retard et du chargement excessif de sa voiture, le courrier s'est présenté sans les dépêches d'un certain nombre de bureaux. Cumulant les fautes, il est condamné à un mois de

¹²⁸ AN, F/90/20238, p. 137 : 17 octobre 1740.

¹²⁹ AN, F/90/20239, p. 13 : 27 décembre 1741.

prison, la peine demandée par l'auteur de la lettre dont l'identité n'est pas précisé dans le registre des Mémoires de la ferme générale des postes. La durée des peines semble ici davantage liée au nombre de torts et à la gravité de ceux-ci qu'à l'importance du retard constaté.

Les courriers sont ainsi très souvent tenus pour responsables des retards des dépêches, ce qui est parfois attesté par des directeurs de bureau, des contrôleurs ou par les parts. Mais leur responsabilité peut parfois être mise en cause un peu trop rapidement, comme en témoigne une affaire du mois de janvier 1742 :

Le Controleur des Postes du Bureau de Montpellier mande que le nommé Pavier courrier chargé des dépêches de Paris qui devoit arriver a Montpellier le 21 a 8 heures du matin n'y est cependant arrivé que le 22 à midi ; qu'il n'a apporté d'autres raisons de son retardement que les mauvais chemins, mais qu'il étoit chargé d'un quintal au moins de paquets pour diferens particuliers, ce qui l'a empeché de faire la diligence ordinaire.

Comme ce désordre interesse le bien public, Son Eminence est suppliée de donner ses ordres pour que ce courrier soit chatié et que par cet exemple les autres courriers puissent être contenus¹³⁰.

À la réception de cette lettre, un ordre est envoyé pour faire mettre en prison ledit courrier pendant six semaines, condamnation qui semble sévère pour un peu plus d'un jour de retard. Mais un mois plus tard, le 26 février 1742, ce même Pavier réapparaît dans les correspondances du surintendant, car :

Le Directeur de Montpellier observe que ce retardement ne provient point de la faute de Pavier mais bien du nommé Tourre courrier de Lyon a La Pallu qui parti de Lyon le 19 janvier a 3 heures après midi et n'arriva a la Pallu que le 21 a six heures ½ du soir, en sorte qu'il retarde de 27 heures sans avoir apporté d'autre raison de ce retardement que l'état des chemins ; raison à laquelle on ne peut avoir aucun égard, puisque les autres courriers ont fait cette course dans les tems marqués.

Ce que le Directeur de Montpellier dit a l'avantage de Pavier et à la charge du nommé Tourre est prouvé par la feüille de part qu'il a renvoïée¹³¹.

Le part avait bien été correctement rempli, mais n'avait pas été contrôlé avant d'accuser le courrier. Celui-ci est alors remis en liberté et gratifié de trente livres en guise d'indemnité. L'autre courrier est emprisonné à son tour pour six semaines, tandis que le contrôleur de Montpellier est sévèrement réprimandé – mais n'est pas puni – pour « avoir écrit legerement contre Pavier et sans avoir pris auparavant des informations plus sures ». L'application et la sévérité des sanctions

¹³⁰ AN, F/90/20239, p. 16 : 29 janvier 1772.

¹³¹ *Ibid.*, p. 18 : 26 février 1742.

semblent ainsi parfois soumises à l'arbitraire de l'instance qui écrit à l'administration postale, sans s'appuyer sur une législation précise, et faisant parfois porter la faute sur le coupable le plus plausible, sans davantage enquêter. La durée des peines de prison pour retard va, entre les années 1730 et les années 1770, de 24 heures à plusieurs jours et même plusieurs semaines dans les cas les plus sévèrement punis. Ces sanctions amènent à s'interroger sur la corrélation entre la durée de la peine et celle du retard. L'absence de règlements et la disparité des sources rendent néanmoins difficile une telle étude et les cas que nous avons tendent plutôt à montrer une part d'aléatoire et d'arbitraire dans le choix des punitions.

La question du seuil de tolérance se pose également. Du point de vue du public, nous avons vu que des plaintes sont formulées en cas de retard à partir de plusieurs jours pour les plus longs et pouvant aller jusqu'à quelques heures seulement. Les sanctions appliquées par l'administration postale tendent à montrer qu'elle est plus exigeante : dès la fin des années 1730, les retards d'acheminement des dépêches semblent systématiquement dénoncés par les contrôleurs généraux ou provinciaux, les intendants ou encore les directeurs de bureau dès que les courriers dépassent de quelques heures les échéances temporelles préalablement fixées ; elles sont alors immédiatement sanctionnées par l'administration. Les retards les plus courts sont même d'une heure¹³². Pour ne citer qu'un exemple parmi d'autres, le 28 février 1744, la surintendance fait envoyer aux directeurs à Compiègne et à Saint-Quentin « un ordre du Roy pour faire mettre en prison pendant 8 jours le nommé L'Allemant courrier du Sieur Maréchal, qui le 16 du courant a employé une heure de plus qu'il ne falloit pour faire sa course »¹³³. Un retard d'une heure est par conséquent suffisamment important pour justifier d'emprisonner pendant huit jours le courrier tenu pour responsable. C'est le double de la peine infligée à Dorchamp, reconnu coupable d'un retard de cinq heures et demie, ce qui montre encore une fois l'absence de corrélation entre la durée du retard et la sévérité d'une sanction qui relève par conséquent de l'arbitraire. La lourde peine de L'Allemant semble motivée par la volonté de faire un exemple « pour ramener le bon ordre sur cette route », car « le principal retardement de la course entre Paris et Valenciennes s'est toujours fait entre Compiègne et St Quentin ». Dans plusieurs exemples, le retard est ainsi seulement d'une heure, montrant une tolérance assez faible quant au dépassement horaire, alors même que les trajets s'effectuent souvent en plusieurs jours. Dans les sources françaises qui nous sont parvenues, aucun retard de moins d'une heure n'est néanmoins signalé. En Angleterre en revanche, les minutes sont parfois employées, notamment dans le cadre

¹³² Comme nous pouvons par exemple le voir dans une affaire traitée le 17 octobre 1740, concernant la route de Paris à Fontainebleau, sur laquelle un retard de deux heures et quart a été constaté : AN, F/90/20238, p. 137, cité plus bas.

¹³³ AN, F/90/20235, p. 277 : 28 février 1744.

des *time bills* et de la surveillance exercée par la surintendance, comme dans les rapports de Thomas Hasker cités précédemment, où il note des retards de cinq, dix ou encore quarante minutes.

Les courriers ne sont cependant pas les seuls à pouvoir être privés de liberté en cas de retard : quelques cas montrent que les postillons peuvent également être emprisonnés. En mars 1744, un ordre est envoyé au directeur en poste à Breteuil pour « faire mettre en prison le postillon de vôtre relais qui devoit arriver mardi matin et y arriva cependant qu'a 8 heures du soir aïans perdu la malle »¹³⁴. En l'occurrence, le postillon a donc aussi cumulé les torts : en plus d'être en retard, il a perdu les dépêches. La durée de sa peine n'est toutefois pas précisée. Le surintendant ajoute encore à l'intention du directeur : « En mettant cet ordre en exécution contre lui vous prendrez les mesures nécessaires pour que le relais soit monté pour le lendemain et les jours suivans pendant tout le tems de sa détention ». Cette mention met en exergue l'un des problèmes qui va de pair avec les peines d'emprisonnement : en privant certains itinéraires des agents qui effectuent concrètement les acheminements, c'est-à-dire les courriers et les postillons, ces sanctions désorganisent les transports qui, on l'a vu, souffrent parfois déjà d'un manque d'agents.

Si nous avons évoqué jusqu'à maintenant des sanctions punissant les agents les plus bas dans la hiérarchie, il nous faut noter que, très ponctuellement, les maîtres de poste et les entrepreneurs peuvent également être tenus pour responsables des retards. Le 20 novembre 1743, un ordre est envoyé pour faire mettre en prison le sieur de La Garde, entrepreneur de la route de Chartres au Mans¹³⁵. En effet, des plaintes fréquentes étaient adressées à l'administration depuis un an à propos du mauvais service de ses courriers, sans toutefois qu'il ne soit possible « de savoir lequel des trois courriers mérite d'être puni »¹³⁶. Bien qu'il ait été enjoint à De La Garde à plusieurs reprises de faire effectuer la course par un seul et même courrier, conformément à son traité, il a continué à ne pas respecter les clauses de ce dernier, occasionnant des retards. Ce sont donc autant les retardements que la désobéissance et la non-conformité au contrat qui sont ici sanctionnés. La peine est néanmoins plus légère que celles généralement infligées aux courriers, qui sont de surcroît punis immédiatement après leur faute, et non après un an de mauvais services.

Nous n'avons pas retrouvé de cas où les maîtres de poste sont pareillement punis, mais une ordonnance de 1775 prouve qu'ils peuvent également être inquiétés en cas de retard :

Les Maîtres de postes auront soin de tenir leurs chevaux prêts pour l'heure de l'arrivée des Diligences, afin que le service n'éprouve aucun retard ; ils auront soin de même d'avoir de bons chevaux & des postillons en état de conduire ces voitures : Sa Majesté déclarant qu'ils

¹³⁴ AN, F/90/20235, p. 228 : 5 mars 1744.

¹³⁵ *Ibid.*, p. 202 : 20 novembre 1743.

¹³⁶ AN, F/90/20239, p. 59 : 18 novembre 1743.

seront responsables des retards & des accidents qui pourroient arriver par leur faute ou celle de leurs postillons¹³⁷.

Ils sont donc non seulement responsables des retards dus à une mauvaise gestion de leur relais ou à des problèmes d'organisation – ils doivent alors s'assurer de connaître les heures d'arrivée des diligences et que les chevaux et les agents soient prêts à leur arrivée –, mais aussi de ceux imputables aux postillons qu'ils emploient. C'est pourquoi ils ont tout intérêt à ce que ceux-ci aient des conduites irréprochables et respectent les horaires imposés. La sanction à laquelle ils s'exposent n'est toutefois pas précisée.

Des années 1730 aux années 1770, si des amendes sont parfois infligées, la peine privilégiée pour punir les retardataires semble donc être la prison. L'arbitraire qui entoure la durée des emprisonnements, qui ont pour l'administration une valeur d'exemplarité, tend à montrer qu'il n'existait probablement pas encore de règlements rationnels fixant strictement une échelle de peine, selon la gravité des retards par exemple.

b) Vers une rationalisation des sanctions

Malgré les lacunes importantes dans les archives entre les années 1740 et les années 1770, qui rendent difficiles l'étude précise des évolutions dans les peines, il semble que dans le dernier tiers du XVIII^e siècle, les sanctions ont changé : il n'est plus question de prison. Cette évolution difficile à dater est peut-être due à une prise en compte par l'administration des conséquences trop importantes que les emprisonnements avaient sur le bon fonctionnement des services. Deux types de peines se succèdent alors : la mise à pied, qui gêne cependant tout autant le service, et des amendes, qui, si elles existaient déjà dans les faits dans les années 1740, s'imposent largement à la fin du XVIII^e siècle. En 1771, par exemple une délibération relative à la police des grands courriers ne punit pas le retard d'une peine de prison :

Tous les courriers qui perdront une depeche et qui ne justifieront pas de leur innocence à cet égard quand même ce ne serait que par oubli, seront punis de la prison pour le temps qui sera ordonné. Ceux qui seront coupables de negligence ou retard non justifié, d'insolence ou autres fautes pareilles seront punis par la privation d'un certain nombre de courses qui seront faites a leur place par les courriers postulants¹³⁸.

Parmi les fautes que les courriers peuvent commettre, la perte d'une dépêche est donc plus grave et plus sévèrement punie qu'un retard, qui est traité sur le même plan que l'insolence. Le retard

¹³⁷ AN, AD/IX/459.

¹³⁸ AN, F/90/20004, f°21-22 : Délibération du 26 avril 1771.

n'est toutefois sanctionné que s'il est « non justifié », une notion récurrente dans les sources, sans qu'une définition claire et juridique n'en soit donnée. En filigrane, il semble apparaître que le retard n'est pas justifié s'il est de la responsabilité d'une personne, d'un courrier, d'un postillon ou d'un maître de poste, qui aurait commis une faute ou qui aurait été négligent. À l'inverse, s'il est dû à des causes extérieures difficilement contrôlables, comme des intempéries ou des attaques, il est excusable et excusé. En l'occurrence, le retard est puni par une privation de courses – leur nombre étant sans doute fixé en fonction de la gravité du tort –, engendrant une perte de revenus. Pour éviter que cette suspension nuise au service, la délibération prévoit que les absents seront remplacés par des courriers postulants. Il y a donc, à partir des années 1770, une normalisation et une hiérarchisation des infractions qui peuvent être commises, peut-être influencées par l'effort de classification des crimes qui marque la justice du XVIII^e siècle¹³⁹. Une telle peine est effectivement appliquée à plusieurs reprises dans les années qui suivent. Ainsi, le 29 novembre 1773, un courrier négligeant entre Lille et Arras est mis à pied, sans que l'on ne sache pour combien de temps¹⁴⁰.

Ces mises à pied côtoient les amendes dans le registre des sanctions applicables en cas de retard, comme en attestent plusieurs exemples, à l'image de celui d'Havart, courrier entre Rouen et Le Havre, qui s'est arrêté, le 8 mars, pour « boire dans une auberge a St Romain, avant même de se rendre au Bureau de poste de ce lieu »¹⁴¹. Il a « négligé pendant ce tems de veiller sur son cheval, qui s'en étoit allé avec la malle des dépêches, et qu'il n'avoit retrouvé que trois heures après, ce qui avoit retardé d'autant son arrivée à votre bureau [du Havre] ». Il semble en effet courant que les courriers s'arrêtent en route, notamment à l'auberge ou au cabaret ; ces arrêts expliquent sans doute que les courriers soient régulièrement ivres, ce qui perturbe le service en engendrant des retards, dus à des accidents ou des incidents, comme la fuite du cheval ou le vol des dépêches¹⁴². Havart est par conséquent mis en accusation par l'administration pour trois faits :

1° pour s'être arrêté a boire avant de se rendre au bureau des Postes de St Romain

2° Pour n'avoir pas eû l'attention de veiller sur sa malle et son cheval

3° et pour avoir retardé de 3 heures sur son arrivée a votre bureau¹⁴³.

Le surintendant accepte, « par grâce », de « borner la punition relativement à ce dernier objet seulement, pour lequel il payera par forme d'amende, une somme de trente livres, a raison de

¹³⁹ À ce sujet, voir : GARNOT Benoît, « Justice et société dans la France du XVIII^e siècle », *Dix-Huitième Siècle*, 37, 2005, p. 87-100.

¹⁴⁰ AN, F/90/20236, p. 269 : 29 novembre 1773.

¹⁴¹ AN, F/90/20236, p. 44-45 : 19 mars 1773.

¹⁴² Voir par exemple : AN, F/90/20235, p. 48 : 8 mars 1742 ; AN, F/90/20238, p. 5 : 9 juin 1738.

¹⁴³ AN, F/90/20235, p. 44-45 : 19 mars 1773.

10 livres pour chaque heure de retard ». Il applique ici une amende proportionnelle à la durée du retard, ce qui tend à montrer une rationalisation dans le système de sanction. Cette amende sera retenue « sur le quartier courant du prix du traité du Sieur La Louette entrepreneur du service de ladite route de Rouen au Havre, sauf son recours sur ledit courrier pour lui faire supporter cette retenue ». Il s'agit en effet d'une pratique fréquente à cette période qui permet de punir le courrier tout en exerçant une pression sur les entrepreneurs et les sous-fermiers pour qu'ils fassent correctement effectuer le service : la retenue se fait sur le prix du traité de l'entrepreneur, charge à lui d'ensuite la faire supporter au courrier sur ses gages. Il n'existe néanmoins pas de preuve que les entrepreneurs payent bien ces amendes à l'administration ni qu'ils en prélèvent ensuite la somme sur l'argent qu'ils versent aux courriers. Le surintendant ajoute encore que si « le dit Havart retomboit en pareilles fautes », il le ferait « chasser pour toujours du service des postes ». Il n'y a donc que peu de tolérance pour les récidivistes, comme le montre encore la punition, quelques mois plus tard, de Vallon, courrier de la route d'Amiens à Paris, qui est plus sévère car il a récidivé. L'administration postale lui avait infligé « une retenue de 30^l pour un retard de 3 heures sur sa course du 31 juillet dernier », mais « voyant qu'il avoit encore récidivé plusieurs fois, sans justifier de ces retards par des certificats », elle ordonne « qu'il seroit mis à pied »¹⁴⁴. À la suite de cette sanction, ledit Vallon adresse toutefois un mémoire au surintendant, « par lequel il représente qu'il servoit ladite route depuis 23 à 24 ans, et qu'il n'avoit point d'autre état ni d'autres ressources pour soutenir sa famille ». Celui-ci accepte alors, « d'accord en cela avec l'administration, [de] borner sa mise à pied a deux mois seulement, a compter du jour qu'il aura cessé de courir sur cette route », tout en le « prévenant que s'il retardoit encore dans sa marche, sans en rapporter des certificats justificatifs, il seroit chassé pour toujours du service des postes, et n'auroit a espérer aucune nouvelle grâce ». Ponctuellement, l'administration accorde ainsi des grâces au vu de situations exceptionnelles, pratique encore une fois courante dans l'application de la justice au XVIII^e siècle¹⁴⁵. Cet exemple tend également à montrer qu'une amende est perçue comme une peine moins importante que la mise à pied ; il y a bien une gradation en raison de la récidive et les sanctions commencent à perdre le caractère arbitraire qu'elles avaient au début du siècle.

Ainsi, une délibération du 23 septembre 1780 instaure officiellement le système déjà appliqué dans les faits des amendes proportionnelles à la durée du retard, remplaçant la pratique de l'emprisonnement et celle de la mise à pied :

L'Administration Générale des Postes assemblée, voulant prévenir les retards qui arrivent souvent par la négligence des Courriers, et considérant que la règle est que dans ces cas ils

¹⁴⁴ AN, F/90/20236, p. 200-201: 23 septembre 1773.

¹⁴⁵ À ce sujet, voir : B. GARNOT, « Justice et société », *op. cit.*, p. 97-98.

soient punis par une retenue sur leurs gages de dix livres pour chaque heure de retard a délibéré et arrêté qu'à l'avenir et a compter du premier Octobre prochain le montant desdites retenues faites par forme d'amende contre les Couriers servira a gratifier sur les ordres de la Compagnie ceux qui arriveront exactement, en conséquence le Bureau de l'arrivée à Paris doit avoir la plus grande attention a marquer sur tous les parts l'heure a laquelle chaque courier arrivera, et a emettre les dits parts régulièrement tous les jours au Bureau de M. Gazil lequel sera tenu de faire un Etat journalier des retards pour que sur ledit Etat la Compagnie puisse prononcer rigoureusement la retenue de dix livres par chacune heure de retard contre tous les couriers qui seront en retard autrement que par force majeure¹⁴⁶.

Ce type de sanctions montre une rationalisation des peines par rapport à la période précédente, puisque la punition est désormais strictement proportionnelle à la durée du retard et est, par conséquent, moins arbitraire. L'amende est une peine courante dans la justice de l'Ancien Régime, sans doute la plus fréquente avec les châtimens corporels, mais également la plus légère des peines principales qui puisse être infligée¹⁴⁷.

Cette délibération prévoit également de récompenser des agents particulièrement consciencieux dans leur service. Là aussi, cette pratique était ponctuellement appliquée avant qu'elle ne soit officiellement instaurée. Lorsque la titulaire de la direction de la Poste à Guingamp et son époux font tout leur possible pour « procurer le passage au courrier de Morlaix » et « faciliter la distribution des dépêches » dans la nuit du 18 au 19 août 1773 alors que la ville est inondée, le surintendant leur fait part de sa « satisfaction de [leur] conduite dans cette circonstance critique » et l'administration des Postes les gratifie d' « un ordre de 300^{lt} par forme de secours dans le malheur qui [leur] est arrivé »¹⁴⁸. La délibération de 1780 institutionalise en revanche la pratique. L'amende infligée aux retardataires permet de récompenser les courriers qui respectent très scrupuleusement les horaires, d'où l'importance de remplir les parts avec minutie et exactitude. La discipline temporelle ne passe donc pas seulement par la punition, mais aussi par la récompense. Des cas similaires existent en Angleterre : des sollicitations argumentées peuvent être soumises aux directeurs des postes pour gratifier les agents zélés. Dans une lettre écrite entre 1794 et 1796, Thomas Hasker demande par exemple :

I beg leave to solicit a small reward for some Guards who have particularly executed themselves to forward the Mail in time in consequence of impediments occasioned by the precocious weather is the list enclosed.

¹⁴⁶ AN, F/90/20006, f°126 : Délibération du 23 septembre 1780.

¹⁴⁷ GARNOT Benoît, *Histoire de la justice. France, XVI^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 2009, p. 428, p. 470-474.

¹⁴⁸ AN, F/90/20236, p. 182 : 3 septembre 1773.

Many other guards have suffered very much from the intense cold but as they are resting and some attended by surgeons I shall have the honor to submit their cases to your lordships hereafter¹⁴⁹.

Hasker liste ensuite les différentes personnes concernées, relate leur comportement remarquable et propose une récompense en conséquence, d'une à cinq guinées en l'occurrence. Par exemple, Johann Reed, un garde, « in consequence of the Waters being so rapid was obliged to proceed by horse and near Bridgend was wet to his Shoulders & in that condition in the night did not wait to change his clothes but proceeded on his duty. I propose a Guinea »¹⁵⁰. La même logique de récompense pour motiver les agents à effectuer au mieux leurs missions se retrouve donc en France et en Angleterre. Cette nouvelle politique montre une réflexion de la part des administrations postales qui ne cherchent plus simplement à dissuader en appliquant des peine disproportionnées « pour l'exemple », mais qui tentent de mettre en place les sanctions les plus efficaces possibles afin de limiter les retards. Les retardataires sont pénalisés sans que la punition ne perturbe le service, alors que les récompenses incitent les agents à être ponctuels.

Ces nouveaux principes semblent étendus à tous les agents dans le dernier tiers du XVIII^e siècle, comme en atteste une délibération du 12 décembre 1783 :

Les Commis qui arriveront trop tard au Bureau payeront une amende de vingt sols par chaque heure de retard (...). Les distributeurs qui arriveront trop tard ou qui s'absenteront pendant le cours du travail payeront une amende de 3 s chaque heure. (...) Les facteurs qui arriveront trop tard, soit au service en la Cour, soit au travail de chaque envoi, seront punis par une amende de 6s par chaque retard ou absence pendant le travail¹⁵¹.

Tous les employés de bureau, de même que les facteurs, qui distribuent le courrier à pied, surtout en ville, doivent donc respecter les horaires, au risque d'être punis. Le retard est aussi grave qu'une absence : les deux nuisent au service. Si une seule étape est retardée, toute la distribution en est affectée.

Puisque toutes les personnes créant des retards s'exposent à des sanctions, il en va de même pour les voyageurs et les voyageuses. Un décret relatif aux indemnités des maîtres de poste du 3 germinal an III [23 mars 1795] en témoigne, puisque son article 4 instaure que : « Les courriers et

¹⁴⁹ The Postal Museum, POST 10/26 : « Je demande l'autorisation de solliciter une petite récompense pour certains gardes qui se sont particulièrement investis pour acheminer le courrier à temps en dépit des obstacles occasionnés par le froid précoce, c'est la liste ci-jointe. Beaucoup d'autres gardes ont énormément souffert du froid intense mais comme ils se reposent et que certains sont suivis par des chirurgiens, j'aurai l'honneur de soumettre leurs cas à vos seigneuries par la suite » (m. t.).

¹⁵⁰ The Postal Museum, POST 10/26 : « En raison de la rapidité des eaux, il a dû se déplacer à cheval et, près de Bridgend, il a été trempé jusqu'aux épaules et, dans cet état, il n'a pas voulu changer de vêtements pendant la nuit, mais a poursuivi son travail. Je propose une Guinée » (m. t.).

¹⁵¹ AN, F/90/20007, f°138 : Délibération 12 décembre 1783.

voyageurs qui retarderont de plus d'une heure le départ des chevaux » par rapport à l'heure prévue « paieront, par chaque heure de retard, une demi-poste »¹⁵². Les passagers sont par conséquent soumis au même risque d'amende que les courriers : il ne s'agit plus seulement de punir les personnes qui ne respectent pas des horaires, mais bien toutes celles qui empêchent la ponctualité du service. Si cette punition n'a peut-être pas souvent été appliquée, elle témoigne néanmoins de l'importance que l'administration attache au bon fonctionnement du service, qui ne doit être retardé sous aucun prétexte. Le dernier tiers du XVIII^e siècle est donc marqué par une normalisation et une rationalisation des peines qui s'appliquent à toute personne retardant les acheminements : les sanctions prises à la fin du siècle sont par conséquent beaucoup moins arbitraires que celles qui étaient appliquées avant les années 1770. En cela, l'administration postale semble suivre la même évolution que le système judiciaire en général à cette période.

c) Des sanctions efficaces ?

Il semble toutefois que les sanctions et les encouragements proposés ne suffisent pas à contenir les retards, puisqu'en 1792 encore, l'Instruction générale sur le service des postes rappelle que les courriers qui ne peuvent justifier leur retard « seront punis par une retenue de dix livres pour chaque heure de retard, & par la révocation s'ils tombent plusieurs fois dans cette faute »¹⁵³, montant instauré dès 1780. Il n'est ici plus question de récompenser les courriers consciencieux, seulement de punir les coupables, qui doivent payer une amende proportionnelle au nombre d'heures de retard et qui risquent, en plus, en cas de faute répétée, d'être renvoyés.

La menace est la même au début du XIX^e siècle pour les postillons récidivistes – qui, la première fois ne sont pas punis d'une amende comme les courriers, mais d'une mise à pied – : « Tout postillon qui aura causé du retard dans le service, sera mis à pied pendant un mois ; et, en cas de récidive, il sera renvoyé des Relais sans certificats, et perdra tous droits à la pension »¹⁵⁴. La sanction est à la hauteur du préjudice pour l'administration et se veut suffisamment grave pour décourager tout comportement nuisant au bon respect des échéances temporelles. Néanmoins, la répétition des sanctions dans un long XVIII^e siècle, tant pour les postillons que les courriers permet de douter de leur efficacité réelle.

¹⁵² Cité dans BOLE Jean-Baptiste, *Le code des postes et relais de France depuis 1789*, Paris, Chez Warée et chez Gustave Thorel, 1839, p. 138.

¹⁵³ AN, AD/IX/561 : Instruction générale sur le service des postes, « Des Courriers, des postulants-courriers, & des piétons », article VI, 1792.

¹⁵⁴ AN, 19860703/10 : « Service des estafettes », art 6. *Extraits des lois et réglemens concernant le service des Postes aux chevaux*, 1818.

De plus, les sanctions peuvent aussi engendrer des effets pervers, ce qui remet en partie en cause leur efficacité. En effet, puisque les postillons et les courriers, qui sont ceux qui transportent concrètement les personnes et les dépêches, mais aussi ceux qui sont au plus bas de la hiérarchie, peuvent être tenus pour responsables des retards et être sanctionnés en conséquence, ils accordent parfois plus d'importance à la conformité aux échéances temporelles qu'à la sécurité. Le respect des horaires n'est alors pas synonyme de sûreté comme ce sera le cas lors des déplacements en train, mais engendre au contraire des situations potentiellement dangereuses, menant parfois à des accidents parfois mortels¹⁵⁵. De même, les postillons privilégient la vitesse au confort des passagers, ce que dénonce la quatrième lithographie de la série de *Le Prince*, qui montre le peu de temps qu'ont les passagers pour se restaurer ou se reposer lors des arrêts (Annexe 53)¹⁵⁶. Les malheureux, « à jeun depuis avant-hier », n'ont guère le temps de se restaurer, car la malle-poste, prête à partir, les attend déjà. Peut-être que les horaires prévus étaient difficilement tenables ou peut-être avaient-ils pris un peu de retard, d'où l'urgence du conducteur. Une lithographie représentant un relais allemand dresse une scène similaire : un voyageur fumant tranquillement sa pipe à l'intérieur semble être sommé de regagner la malle-poste que l'on aperçoit par la porte entrouverte (Annexe 30)¹⁵⁷. Pour tenir les horaires imposés, les passagers seraient donc pressés au possible, ce qui se comprend dans la mesure où les postillons peuvent être tenus pour responsables des retards et être punis par l'administration. Cette pression horaire pourrait également expliquer les comportements parfois décrits comme agressifs des postillons sur la route, lorsqu'ils font claquer leur fouet pour que les autres usagers et usagères de la route leur cèdent le passage¹⁵⁸ : certes ils font ici respecter leur privilège, mais leur empressement est sans doute aussi lié aux sanctions encourues en cas de dépassement des échéances temporelles.

d) *De l'application des sanctions au début du XIX^e siècle*

Une autre question relative à l'efficacité des sanctions est celle de la réalité de leur application. En effet, après 1780, et ce malgré la normalisation de la punition des retards, il est très rare de trouver mention de punitions appliquées en cas de retard dans les sources conservées et, le cas échéant,

¹⁵⁵ CORBETT Kenneth Joseph Robert, *The Importance of Being Punctual: Time, Trust and Virtue in Britain, c. 1700-1900*, thèse de doctorat, University of British Columbia, 2020, p. 185-230.

¹⁵⁶ ENGELMANN Godefroy, d'après l'œuvre d'Auguste-Xavier LE PRINCE, *4^{ème} inconvénient : Plaisantez-vous ? Nous sommes à jeun depuis avant-hier*, 1826, Musée de La Poste, Paris, inv. 7459.

¹⁵⁷ BÜLOW, d'après une œuvre de BISOLD, *Die Reise mit der Schnell-Post*, 1^{ère} moitié du XIX^e siècle, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1482.

¹⁵⁸ L'une de ces situations est décrite dans le registre d'ordre et de discipline du relais de Bar-sur-Seine : le 27 avril 1823, un voyageur s'y plaint de la conduite à son égard du postillon d'un autre relais, qui a fait claquer plusieurs fois son fouet « avec tant de violence » que son cheval a pris peur : Musée de La Poste, 450/8.

elles manquent de précision. Une lettre de 1827 concernant les difficultés de coordination entre Besançon et Pontarlier en raison d'un retard d'une heure quarante-cinq minutes est l'un des rares exemples où une peine est prononcée pour punir un retard. En effet, les administrateurs, pensant « que les Conducteurs par leur lenteur en route étaient seuls la cause des retards », les ont « provisoirement mis a l'amende »¹⁵⁹. Le conducteur, qui dépend de l'entreprise de messagerie et accompagne les passagers dans la voiture, les accueille et contrôle l'état du véhicule, n'est toutefois pas celui qui conduit l'attelage, rôle qui incombe toujours aux postillons. Les administrateurs remarquent que : « malgré notre sévérité a leur égard », « ils arrivent toujours apres l'heure indiquée ». Face à ces retards mettant à mal l'organisation du transport, les conducteurs sont donc sévèrement punis, mais aucun détail ne subsiste quant à la nature de ladite punition.

Nous ne pouvons donc affirmer que les retards des courriers continuent à être sanctionnés selon les règlements, mais le fait que ceux-ci soient régulièrement réitérés, réaffirmant le principe des amendes proportionnelles à la durée du retard, ainsi que les rares mentions de punitions tendent à montrer qu'il s'agit plus probablement d'un biais de conservation des sources que d'une non-application des peines. Cette hypothèse est renforcée par le fait que les entrepreneurs continuent, quant à eux, à être punis. Ils ont en effet aussi l'obligation de respecter les échéances temporelles souvent fixées par les contrats établis avec l'administration postale. Ainsi, un marché passé le 6 octobre 1812 stipule que les lettres du bureau de Ahaus à celui de Steinfurt, tous deux situés dans le département français de la Lippe, qui se trouve aujourd'hui en Allemagne, doivent être portées à pied en six heures. L'un des articles précise que : « Les retards dont l'entrepreneur ne pourra pas justifier seront punis d'une amende, exercée par forme de retenue sur le prix de son service, fixée à *deux* francs pour la première heure de retard, et *quatre* francs pour chacune des autres »¹⁶⁰. L'amende s'applique donc dès la première heure de retard et est proportionnelle à la durée de celui-ci. Si ce document concerne un trajet spécifique, il est mentionné sur un formulaire imprimé prérempli, où seules certaines informations sont à compléter, ce qui tend à prouver que son contenu est habituel. D'autres articles précisent que l'entrepreneur « est rendu personnellement et solidairement responsable des dépêches qui seront confiées à lui ou à ses agents » et qu'il « ne devra employer au service qui lui est confié que des individus d'une moralité reconnu ». En cas de retard, l'entrepreneur endosse la responsabilité : c'est pourquoi il a tout intérêt à ce que ses employés effectuent correctement l'acheminement. La bonne exécution du transport est directement liée à la moralité des personnes ; le fait d'être en retard, au même titre que la négligence, devient, dans l'imaginaire collectif, un signe d'immoralité.

¹⁵⁹ Musée de La Poste, 450/4 : 26 mai 1827.

¹⁶⁰ Musée de La Poste, 450/4 : Marché pour le transport.

Si les échéances temporelles et la sanction en cas de retard sont fixées dans le cas précédent à l'échelle d'une seule route, le manifeste de la chambre des comptes du roi, daté de 1816, présente un règlement concernant le service des diligences, qui stipule notamment que :

Les Expéditionnaires et propriétaires des Diligences devront fixer de concert avec la Direction des Postes, et ensuite notifier au Public, le jour et heure du départ et retour des Diligences, et ils seront tenus de partir et d'arriver au jour et à l'heure déterminée, sauf dans le cas de force majeure, sous peine de l'amende de 100 livres, et des dommages et intérêts envers les Voyageurs et autres personnes intéressées¹⁶¹.

Cette obligation de respecter les échéances temporelles préalablement fixées et communiquées au public, sous peine d'amendes assez importantes, auxquelles s'ajoutent des dommages et intérêts à payer aux passagers, est donc fixée à l'échelle nationale. Si les entrepreneurs sont toujours punis, tout laisse à penser que les courriers et les postillons le sont aussi.

La comparaison avec l'Angleterre, où l'on a jusqu'à présent montré des logiques similaires en matière de souci accordé au temps dans les transports et où les *time bills* ont été conservés beaucoup plus systématiquement, va aussi en ce sens: les punitions, qui prennent généralement, comme sur le continent, la forme d'une amende, y sont encore exécutées dans le premier tiers du XIX^e siècle. Certains extraits des correspondances et des rapports des surintendants des postes ou du secrétariat de l'administration postale centrale en attestent. Ainsi, en 1814, un conducteur comparaît en justice :

Caution to Mail Coachmen. Whereas on Monday the 18th Day of July, 1814. Thomas Williams the Driver of the Carmarthen Mail Coach, in obedience to Summons appeared before Sackville Gwynne, Esq. one of His Majesty's Justices of the Peace for the Counties of Brecon and Carmarthen, and on the Evidence of Thomas Hart, Guard to the said Mail, was fined in the Penalty of FIVE POUNDS, for Negligence in losing Time between Abergavenny and Llandovery, agreeable to the Act of Parliament passed in the 50th Year of the Reign of His Majesty George the Third, - Authorising any Magistrate to punish the Driver of any Mail Coach with Fine or Imprisonment, if he shall not, in all possible Cases, convey such Mail at the speed of such a number of Miles an Hour, as are fixed by the Postmaster-General for the conveyance thereof¹⁶².

¹⁶¹ Musée de La Poste, 450/4 : « Manifeste de la chambre des comptes de S. M., portant Notification du Règlement approuvé par S. M. et dont elle en a ordonné l'observance par ses Lettres-Patentes du 23 février dernier, concernant le Service des Diligences, en date du 1^{er} avril 1816 », art. 5.

¹⁶² The Postal Museum, POST 10/5, 96 : « Avertissement aux courriers. Attendu que le lundi 18 juillet 1814, Thomas Williams, conducteur de la diligence postale de Carmarthen a, en réponse à une convocation, comparu devant M. Sackville Gwynne, l'un des juges de paix de Sa Majesté pour les comtés de Brecon et de Carmarthen, et, sur la foi du témoignage de Thomas Hart, garde dudit courrier, a été condamné à une amende de CINQ LIVRES, pour avoir perdu du temps par négligence entre Abergavenny et Llandovery, conformément à la loi du Parlemant adoptée en

Ce bref rapport, qui semble surtout destiné à rappeler à l'ordre les autres employés postaux en leur montrant qu'ils s'exposent réellement à des peines en cas de retard, met ainsi en avant le cas d'un garde étant puni d'une amende pour avoir fait perdre du temps à la voiture qu'il accompagnait, sans que plus d'informations sur l'évènement ne soient données. Le jugement s'appuie sur un règlement de 1811, qui ne semble pas extrêmement précis quant à la vitesse à laquelle les dépêches doivent être acheminées, mais qui montre une fois encore ce souci accordé à la célérité et à la ponctualité. Il semble qu'en plus d'une amende, les coupables de retards doivent présenter des excuses publiques :

Caution. Whereas I, Thomas Berry, have been convicted before John Ireland, Esquire, one of His Majesty's Justices for the County of Oxford, in the mitigated Penalty of £5, for wilfully neglecting to drive the *Gloucester Mail* on the Night of the 10th instant, in the time fixed by the Way Bill, between Benson and Oxford; And Whereas another Information was laid against me, before the Worshipful the Mayor of Oxford, for being absent from the Coach when the Guard was ready at the Angel Inn, on the Night of the 11th instant, which the Postmaster-General have consented to withdraw on my making a Public Apology, and expressing Contrition for such neglect and disobedience; Now I hereby make such acknowledgment and Apology, as a Caution to all Drivers of Mail Coaches in future. (Signed) Thomas Berry.
Witness, John Bull. General Post-Office, Nov. 18th, 1818¹⁶³.

Thomas Berry, un conducteur, a ainsi lui aussi été puni, quelques années plus tard, d'une amende de 5 livres, puisque, à cause de sa négligence, il n'a pas pu respecter les échéances fixées par le *time bill*. Cet avertissement a explicitement pour but de rappeler aux autres employés les règlements et leur montrer qu'ils sont appliqués, tout en soulignant la bonté de la direction générale des Postes, qui a accepté ici de diminuer les charges et la sanction à l'encontre de cet agent fautif, pratique qui, nous l'avons vu, existe pareillement en France.

On constate ainsi une évolution, au cours d'un long XVIII^e siècle, vers davantage de rationalisation et d'équité dans la manière dont sont punis les retards en France, passant d'une peine de prison à la mise à pied pour en arriver aux amendes calculées en fonction de la durée du retard, pratique

l'an 50 du règne de Sa Majesté George III, – Autorise tout magistrat à punir d'une amende ou d'une peine d'emprisonnement le conducteur d'une voiture postale qui ne transporterait pas, dans n'importe quelle situation, le courrier à la vitesse de plusieurs *miles* par heure fixée par le directeur général des Postes pour le transport de ce courrier. » (m. t.).

¹⁶³ The Postal Museum, POST 10/6, 116 : « Avertissement. Attendu que moi, Thomas Berry, j'ai été reconnu coupable devant M. John Ireland, l'un des juges de Sa Majesté pour le comté d'Oxford, d'une pénalité atténuée de 5£, pour avoir délibérément négligé de conduire le Gloucester Mail, dans le délai fixé par le *time bill*, la nuit du 10 octobre entre Benson et Oxford ; Attendu qu'une autre plainte a été déposée contre moi, devant le maire d'Oxford, pour avoir été absent de la voiture alors que le garde était prêt à l'auberge Angel, dans la nuit du 11 octobre, dénonciation que le directeur général des Postes a consenti à retirer après que j'ai présenté des excuses publiques et exprimé ma contrition pour cette négligence et cette désobéissance ; je présente par cette lettre ma reconnaissance et mes excuses, à titre d'avertissement pour tous les conducteurs de voitures postales à l'avenir. (Signé) Thomas Berry. Témoin : John Bull. Bureau de poste général, 18 novembre 1818. » (m. t.).

toujours en vigueur dans le premier tiers du XIX^e siècle. Elle témoigne, d'une part, d'une intériorisation du temps progressive : si le retard est très tôt sanctionné, il est progressivement mesuré avec plus de justesse et le dépassement horaire est davantage encadré, en s'appuyant sur un temps mesuré mécaniquement, alors qu'auparavant, des retards de différentes durées étaient sanctionnés arbitrairement. D'autre part, cette évolution montre peut-être aussi l'inefficacité de l'application des peines de prison pour contenir les courriers, mais surtout le tort qu'elles causent au service : mettre un courrier ou un postillon en prison prive la route ou le relais qu'il desservait d'un agent, alors qu'infliger une amende n'empêche pas le courrier ou le postillon de continuer ses courses. Au contraire, si la somme doit être remboursée sur ses gages, il est obligé de travailler pour l'entrepreneur au moins jusqu'à ce que sa dette soit payée, et l'argent peut soit servir à récompenser de bons courriers, soit être utilisé par l'administration à d'autres fins utiles. Dans tous les cas, il y a dans les amendes un principe de compensation proportionnelle à la faute. Dans la justice du XVIII^e siècle, l'amende, qui se situe en bas de l'échelle de la hiérarchie des peines, est la punition la plus répandue¹⁶⁴. Peut-être l'administration postale s'inspire-t-elle du principe pénal pour punir les cas de retard. L'évolution de la sanction des retards s'inscrit en effet dans un contexte judiciaire et philosophique plus large, qui l'influence sans doute. À cette période émerge, dans le sillage des Lumières, un souci de clarification et de hiérarchisation des crimes, certes encore peu suivi d'effets, et une volonté de substituer au libre arbitre des juges une légalité précise, qui s'appuie sur la proportionnalité de la peine et du crime¹⁶⁵. En instaurant une peine fixe selon une durée mesurée mécaniquement, l'administration postale va en ce sens, en clarifiant ses attentes en matière de ponctualité et en remplaçant l'arbitraire de la sanction par une peine précise, calculée en fonction d'un référentiel temporel objectif. Cette évolution des sanctions, d'une punition individuelle d'un délit moral matérialisé par une peine d'enfermement, à une amende, sanctionnant la responsabilité d'un agent par rapport à un système mis à mal par ses fautes, semble également confirmer la conception et l'appréhension du retard au cours de la période étudiée, qui ne relève plus seulement de la moralité, mais qui se présente comme une défaillance dans un système organisationnel.

L'administration postale, pour lutter contre les retards si préjudiciables à la célérité de ses services, imagine un éventail de solutions adaptées aux différentes causes identifiées comme étant à l'origine

¹⁶⁴ *Ibid.*, p. 98.

¹⁶⁵ *Ibid.*, p. 87, p. 99. Sur l'influence des idées des Lumières sur la justice, voir aussi : ROYER Jean-Pierre, DERASSE Nicolas, ALLINNE Jean-Pierre [et al.], *Histoire de la justice en France : du XVIII^e siècle à nos jours*, Paris, PUF, 2016 [1995], p. 155-168.

de ces dépassements horaires. Elle met en place aussi bien des dispositions générales que des mesures plus ponctuelles pour essayer de restreindre les facteurs de retards. Lorsqu'elle ne peut éliminer un des problèmes, elle tente de limiter ses effets, quel que soit le montant des frais engagés pour atteindre cet objectif.

L'administration postale instaure également un contrôle strict des horaires, qui concerne toutes les personnes impliquées dans les mobilités et qui s'accompagne de mesures coercitives et punitives à destination de ses agents, essentiellement des courriers et des postillons, jugés responsables d'une grande partie des retards. Si elle dispose d'une certaine autonomie en matière judiciaire, l'État intervient parfois aussi, toujours pour soutenir ses décisions et leur donner davantage de poids. Le caractère hybride du retard se constate par conséquent aussi à travers l'étude des solutions imaginées pour limiter ces dépassements horaires : le fait de très souvent faire peser la faute sur les individus s'inscrit dans une dimension morale de manquement à leurs obligations, tandis que la réflexion autour des pièces de rechange ou de l'amélioration des infrastructures relève d'une dimension technique. L'administration postale agit donc, en complément des dispositions prises par l'État pour l'aider à remplir au mieux ses missions de service public, financièrement, techniquement, administrativement et judiciairement, aussi bien à l'échelle locale qu'à l'échelle nationale, pour lutter contre les retards. Ce système de lutte contre le retard pensé par l'administration française présente d'importantes similitudes avec les mesures instaurées par son homologue anglais, montrant un même souhait d'accélération et des réflexions très proches quant aux facteurs empêchant ce gain de vitesse.

Les sanctions auxquels s'exposent les agents en France évoluent au cours du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, mais elles visent toujours à maintenir une forme de pression sur les agents et servent d'exemple lorsqu'elles sont appliquées. L'administration postale met donc en place un contrôle temporel et force ses agents à une discipline liée au respect de ces échéances, avant même de concevoir une standardisation horaire qui simplifiera l'application de ces principes et qui rendra beaucoup plus évidents les retards.

Malgré les dispositions et mesures punitives instaurées, nous avons pu constater que les dépassements des horaires et les ralentissements perdurent au cours d'un long XVIII^e siècle ; les nombreux moyens mis en place, s'ils limitent le nombre et l'ampleur des retards, ne suffisent pas complètement à faire régner la ponctualité. Cette lutte pour le respect des horaires dans le cadre des mobilités se poursuit au XIX^e siècle et de manière plus importante encore avec la naissance des

trains, où des accidents gravissimes peuvent se produire en cas de non-respect des échéances temporelles préétablies pour régler les circulations¹⁶⁶.

¹⁶⁶ Sur les accidents ferroviaires, voir notamment : ALDRICH Mark, *Death Rode the Rails. American Railroad Accidents and Safety, 1828-1965*, Baltimore, John Hopkins University Press, 2006.

La ponctualité et son pendant, le retard, jouent un rôle majeur dans les mobilités du XVIII^e siècle et du début du XIX^e siècle. Le respect des horaires, indispensable à la bonne efficacité du système organisationnel mis en place, est en effet un souci constant pour l'administration postale française, ce qui montre non seulement l'intérêt qu'elle porte à la célérité de ses acheminements, mais aussi l'attention qu'elle accorde aux plaintes des usagers et des usagères en cas de retard, à un moment où les transports se construisent progressivement comme un service public et doivent par conséquent être continus et répondre aux attentes des utilisateurs et des utilisatrices. Si les horaires permettent de régler les activités de plusieurs personnes – dans une perspective d'accélération des mobilités –, la ponctualité assure non seulement leur bon fonctionnement, mais s'impose aussi comme une forme de respect des autres personnes impliquées : en prenant en compte les plaintes et les exigences du public, l'administration postale reconnaît aussi la valeur et l'importance de leur temps. Au cours d'un long XVIII^e siècle, la ponctualité et le retard sortent néanmoins de la sphère strictement morale pour s'inscrire en plus dans une dimension organisationnelle : ils sont désormais respectivement perçus et traités par l'administration postale comme une valeur dans ce système permettant d'en assurer l'efficacité ou, à l'inverse, comme une défaillance technique.

Sur ces points, les quelques incursions anglaises que nous avons opérées tendent à montrer d'importantes similitudes entre les préoccupations de l'administration postale française et celles de son homologue outre-manche. Pour faire face à un même enjeu, l'accélération des mobilités, les deux administrations imaginent un système organisationnel s'appuyant sur la coordination temporelle, dont la mise en place est facilitée par un environnement temporel où l'heure mesurée mécaniquement est largement diffusée. Et dans les deux pays, pour assurer le succès de cette coordination temporelle est donc introduite une surveillance stricte du temps, notamment des acteurs de ces mobilités. Ces éléments vont donc dans le sens de la révision de l'héritage historiographique franco-anglais, qui écrivait une histoire de la rivalité entre les deux pays et insistait sur le retard de la France. Elle a été entamée par Patrick O'Brien et Caglar Keyder qui, à partir de travaux statistiques, reconnaissent la pluralité et la singularité et non la supériorité ou l'infériorité des voies de croissance, et largement reprise dans d'autres travaux au cours de deux dernières décennies¹.

¹ O'BRIEN Patrick, KEYDER Caglar, *Economic Growth in Britain and France, 1780-1914. Two Paths to the Twentieth Century*, Londres, George Allen & Unwin, 1978. Sur la révision de cette tradition historiographique et le dynamisme de ces recherches, voir notamment : APRILE Sylvie, BENSIMON Fabrice (dir.), *La France et l'Angleterre au XIX^e siècle : échanges, représentations, comparaisons*, Paris, Éditions Créaphis, 2006 ; GENET Jean-Philippe, RUGGIU François-Joseph (dir.), *Les idées passent-elles la Manche ? Savoirs, représentations, pratiques (France-Angleterre, X^e-XX^e siècles)*, Paris, PUPS, 2007 ; PÉREZ

Les deux administrations postales, pour lutter contre les retards si préjudiciables aux acheminements et après avoir enquêté sur leurs causes, cherchent des solutions et instaurent, outre des dispositifs visant à limiter le temps perdu lors d'arrêts accidentels ou administratifs, des mesures coercitives et punitives. Les différents acteurs assurant les transports de personnes, de dépêches et même de marchandises, ainsi que les utilisateurs et les utilisatrices de ces services doivent donc se conformer à ces échéances temporelles, sous peine de punitions. Celles-ci témoignent d'un souci croissant pour la ponctualité au nom de la vitesse, mais aussi d'un système dans lequel la faute pèse largement sur l'individu. L'administration postale, aussi bien en France qu'en Angleterre, estime en effet que les retards sont souvent de la responsabilité d'une personne, en l'occurrence les agents les plus en bas dans l'échelle hiérarchique, à savoir, en France, les postillons, rattachés à un maître de poste et à un relais, ou les courriers, engagés par un entrepreneur ou un (arrière-)sous-fermier. Pour les punir, l'administration postale dispose d'une certaine autonomie, puisque des privilèges en matière de justice lui sont accordées par la monarchie. Le roi se contente de soutenir ses décisions en fournissant un ordre royal lorsque le type de peine proposé par l'administration l'impose. S'il est difficile d'appréhender le fonctionnement de la justice postale après la Révolution par manque de source, il est probable que l'administration ait continué à établir et à infliger elle-même les sanctions. L'administration postale tente donc de régir les activités et le temps des acteurs, de les coordonner, ce qui montre bien le pouvoir qu'elle prétend avoir sur eux. Dans le contexte des transports, la « discipline temporelle » – qui s'appuie sur la connaissance du temps mais aussi l'obéissance à celui-ci² – s'acquiert donc, au moins en partie, par la force, le contrôle et la sanction. La maîtrise du temps est donc bien l'apanage du pouvoir, en l'occurrence de l'État par le biais de l'administration postale. La répétition des règlements tend toutefois à montrer que ce processus est loin d'être achevé dans le premier tiers du XIX^e siècle³.

La mise en place d'horaires au cours du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle dans le cadre des mobilités ne suffit ni à prouver que les instruments de mesure du temps et les échéances temporelles sont effectivement utilisés, ni qu'il y a bien une intériorisation du temps, puisque la diffusion de l'information n'indique pas que les acteurs y obéissent. En revanche, l'attention portée par l'administration postale, mais aussi par les usagers et les usagères au retard montrent que les acteurs des mobilités comme les utilisateurs et les utilisatrices des services ont une conscience du temps aiguë, qui repose sur une mesure mécanique du temps et qui se traduit par des exigences de

Liliane, « Technique, économie et politique entre la France et l'Angleterre (XVII^e-XIX^e siècles) », *Documents pour l'histoire des techniques*, 19, 2010, p. 9-29.

² LANDES David S., *L'heure qu'il est. Les horloges, la mesure du temps et la formation du monde moderne*, Paris, Gallimard, 1987 [1983], p. 24.

³ ROSA Hartmut, *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010 [2005], p. 26.

respect des impératifs horaires, assurant le bon fonctionnement d'un système technique et organisationnel.

CONCLUSION

Pour étudier la diffusion d'une nouvelle culture de la mesure du temps, il faut interroger, d'une part, son intériorisation et, d'autre part, sa dimension plus praxéologique. Le cas des transports terrestres dans un long XVIII^e siècle permet d'explorer ces deux aspects. En effet, si la propagation des dispositifs mécaniques d'enregistrement du temps, au cours de la période étudiée, est indéniable, aussi bien dans l'espace public que dans l'espace privé, elle ne suffit pas à prouver qu'ils sont réellement utilisés pour leur fonction première, à savoir lire l'heure. Les objets, en tant que tels, ne nous permettent pas d'avancer les modalités et les caractéristiques de leurs usages : ainsi, acquérir une montre ou une horloge peut à la fois traduire une volonté de distinction sociale, l'envie d'observer le temps qui passe ou la nécessité de suivre précisément l'écoulement des heures pour se conformer à des échéances temporelles. Ces usages sont d'autant plus difficiles à restituer que ces « comportements temporels » sont, comme l'ont mis en évidence Paul Glennie et Nigel Thrift, « *taken for granted* », considérés comme allant de soi et, à ce titre, souvent passés sous silence par les contemporains et les contemporaines et par conséquent invisibilisés¹. Toutefois, en croisant la diffusion matérielle et technique des instruments de mesure mécaniques du temps avec la multiplication des horaires instaurés dans le cadre des mobilités, qui régissent désormais les services postaux, il est possible de montrer que les informations temporelles communiquées par les horloges et les montres sont usitées pour connaître l'heure, même s'il ne s'agit pas du seul moyen de se repérer dans le temps. Dire le temps et l'utiliser dans le cadre d'une coordination temporelle montrent une pénétration, certes peut-être encore intermittente, mais concrète et tangible, des pratiques de mesure du temps mécanique et témoignent des usages de celui-ci, non seulement dans le domaine du travail, mais aussi dans la vie quotidienne de celles et ceux qui voyagent ou envoient des lettres et paquets.

Cependant, ces normes temporelles ne s'appliquent, dans le cas des transports, qu'aux acteurs concernés et aux personnes qui ont recours aux services postaux pour se déplacer ou envoyer des lettres et de petits paquets. Tout en affirmant que les transports terrestres sont bien l'un des domaines où l'on voit se dessiner une nouvelle conscience du temps, nous reconnaissons aussi que cette intériorisation de nouvelles normes temporelles n'est ni un processus linéaire, ni le fruit d'une conception unique et absolue. Non seulement toute la société n'est pas concernée par ces horaires de transport, mais en plus coexistent aussi, au sein de ce système d'échéances temporelles, différents

¹ GLENNIE Paul, THRIFT Nigel, *Shaping the Day. A History of Timekeeping in England and Wales, 1300-1800*, Oxford, Oxford University Press, 2009.

degrés de précision, différents moyens de connaître l'heure – puisque le temps mécanique ne fait pas disparaître d'autres moyens de se repérer temporellement –, qui relèvent tous d'une forme de conscience du temps. En parallèle donc de ce temps mesuré mécaniquement, la lune et le soleil, le « soir » ou le « matin », les repères quotidiens des voitures postales qui passent à heure fixe, bref tous ces indices temporels directs et indirects, continuent à scander le temps des individus, parfois de manière très précise². En somme, les temps cohabitent. Cette étude souhaite donc aussi souligner l'hétérogénéité et la multiplicité du temps social, la « pluritemporalité » de la société d'un long XVIII^e siècle, où chaque individu adapte la manière de le mesurer et le degré de précision à ses activités et à ses besoins. Cette coexistence des techniques, que l'on retrouve dans la mesure du temps, mais aussi dans la manière de présenter les horaires, de construire les véhicules ou encore les routes, invite aussi à repenser, comme le font des travaux d'histoire des techniques depuis quelques années, à l'instar de ceux de David Edgerton, la temporalité des techniques³. Nous traitons donc ces enjeux depuis une fenêtre réduite, entrouverte, même si, dans le cadre des transports, le temps mécanique s'impose en tant que référentiel commun et outil organisationnel.

Les instruments de mesure du temps jouent en effet un rôle dans la coordination temporelle des transports et dans l'accélération des mobilités : en complément des innovations techniques améliorant les routes et les véhicules, la mise en place d'horaires permet une célérité croissante des déplacements dans le cadre d'une organisation des services postaux. Les étapes des trajets sont de plus en plus pensées en système : leur organisation en aval, leur coordination temporelle, et son corollaire, la prise en compte des obstacles possibles lors de leur accomplissement et des actions nécessaires pour les régler, conduisent progressivement à un gain de vitesse. La mesure du temps mécanique, en tant que référentiel commun largement partageable et partagé, est ainsi l'une des expériences techniques utilisée dans un processus d'accélération des déplacements souhaité par différents acteurs, essentiellement pour des motifs politiques, militaires et économiques. L'importance croissante de ces horaires indique une intériorisation du temps, tant individuelle qu'institutionnelle, dès le XVIII^e siècle. Les transports sont ainsi l'un des domaines privilégiés où l'on voit lentement émerger une nouvelle conception du temps, avant la discipline temporelle dans le cadre du travail à l'usine telle qu'identifiée par Edward Thompson : il n'est plus seulement une durée, mais il devient un temps mesuré mécaniquement, de plus en plus précis, engendrant des

² Sur les indices temporels indirects, voir : *Ibid.*, p. 116-122. Sur les possibilités de connaître précisément l'heure sans horloge : *Ibid.*, notamment chapitres 2 et 3.

³ EDGERTON David, *Quoi de neuf ? Du rôle des techniques dans l'histoire globale*, Paris, Seuil, 2013 [2007]. Voir aussi, entre autres : VAN DER STRAETEN Jonas, WEBER Heike, « Technology and its Temporalities – A Global Perspective », dans CARNINO Guillaume, HILAIRE-PÉREZ Liliane, LAMY Jérôme, ZAKHAROVA Larissa (éd.), *Global History of Technology (19th-21st Centuries)* (à paraître).

échéances qu'il faut respecter⁴. En tant que culture technique, qu'outil permettant d'organiser le temps des transports et donc des différents acteurs impliqués, l'horaire se définit désormais comme une forme de contrainte sociale, une nouvelle norme à laquelle il faut se conformer pour se déplacer et envoyer des lettres ou des paquets. Tout comme le laboratoire est un lieu d'assemblage des techniques (littéraires, matérielles et sociales), tout comme l'usine est un endroit où sont réunis des « cocktails de techniques », les horaires sont de véritables dispositifs mobilisant plusieurs techniques, tant pour leur conception que pour leur utilisation⁵. Les horaires participent de la culture matérielle de la mobilité et leur étude suggère que l'histoire des mobilités s'inscrit aux confins de la culture et de la technique et doit s'écrire en (ré-)intégrant l'histoire des techniques⁶.

Les horaires enseignent, d'une part, plusieurs savoir-faire nécessaires à leur compréhension et à leur utilisation et, d'autre part, créent de nouveaux gestes et de nouvelles pratiques, comme le fait d'être à l'heure. En somme, la ponctualité prend un sens nouveau, qui a de plus en plus à voir avec la précision des horaires, qui s'affirmera avec le chemin de fer et ses heures de départ à la minute près, et rend également possible l'émergence d'une conscience sociale partagée. En plus de permettre la coordination de plusieurs personnes, les horaires sont en cela aussi l'une des dimensions de la discipline temporelle, telle qu'elle se met en place de manière systématique au XIX^e siècle⁷.

Les mobilités terrestres sont l'un des domaines où l'on peut observer les formes d'organisation naissantes, qui sont les prérequis à la mise en place de l'État moderne (notamment en permettant la concrétisation de la centralisation), et qui visent en l'occurrence à répondre à une recherche de vitesse. L'intégration de cette volonté d'accélération par le pouvoir se traduit, d'une part, par des travaux entrepris au niveau des infrastructures routières qui sont désormais pensées dans le cadre d'un réseau hiérarchisé et qui s'inscrivent dans une politique publique naissante, visant à améliorer les voies de circulation. La pensée réticulaire, la mise en réseau des transports est, entre autres, engendrée par la volonté de vitesse et rendue possible par des actions concrètes à l'échelle du territoire. D'autre part, elle prend la forme d'un souci croissant d'organisation, sous l'égide de l'administration postale, des services de transport de personnes et d'acheminement de dépêches, qui sont dorénavant pensés comme un service public, dont l'efficacité, la régularité et la continuité doivent être assurés en toutes circonstances et à tout prix. Une approche au plus près des pratiques,

⁴ THOMPSON Edward P., « Time, Work-Discipline, and Industrial Capitalism », *Past & Present*, 38, 1967, p. 56-97.

⁵ SHAPIN Steven, SCHAFER Simon, *Leviathan et la pompe à air. Hobbes et Boyle entre science et politique*, Paris, La Découverte, 1993 [1985] ; COHEN Yves, *Organiser à l'aube du taylorisme. La pratique d'Ernest Mattern chez Peugeot, 1906-1916*, Besançon, Presses universitaires franc-comtoises, 2001, notamment p. 18-19.

⁶ NEUBERT Christoph, SCHABACHER Gabriele, « Verkehrsgeschichte an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien. Einleitung », dans NEUBERT Christoph, SCHABACHER Gabriele (dir.), *Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien*, Bielefeld, Transcript, 2013, p. 7-45.

⁷ GLENNIE Paul, THRIFT Nigel, « Reworking E.P. Thompson's "Time, Work-Discipline and Industrial Capitalism" », *Time & Society*, 5-3, 1996, p. 275-299, p. 285-286.

des acteurs « sur le terrain » a permis de montrer que pour remplir ces missions si importantes pour le fonctionnement même du pays, l'État, tout en soutenant et en rendant possible cette accélération des communications par le développement des infrastructures routières, laisse à l'administration postale une grande autonomie. Elle planifie, structure, coordonne temporellement – et c'est bien là que réside la nouveauté – toutes les personnes impliquées dans ses services et celles et ceux qui les utilisent, aux différentes étapes, de la réception des plis à leur distribution en passant par les arrêts aux relais, ainsi qu'au sein des bureaux et lors des correspondances, dans le but toujours plus pressant d'aller plus vite, de ne pas perdre de temps. Cette histoire est donc aussi celle de la genèse de la maîtrise du temps par l'administration postale. À travers la mise en place d'un service public et de son organisation, de l'émergence de nouvelles considérations, comme la crainte du retard, désormais sanctionné, l'anticipation des situations qui en sont la cause, ou bien sûr, d'horaires, cette culture de la mesure du temps prend une signification concrète. Mais, en plus de ces améliorations systémiques, elle prend également corps par la création d'un réseau d'infrastructures hiérarchisé et d'un réseau de desserte par les services postaux, dans le but d'accélérer les mobilités pour répondre à certains impératifs économiques, politiques et militaires. Ces différents registres de l'accélération attestent l'émergence d'un dispositif au sens foucaldien instauré et organisé par un État en voie de centralisation et, de manière presque indépendante mais en complément des actions de ce dernier, par l'administration postale, qui impose une disciplinarisation des différents acteurs, notamment par l'injonction de la ponctualité à grande échelle.

La multiplication des échéances temporelles réglant les mobilités s'accompagne en effet d'un souci de ponctualité et plus encore, d'une peur du retard. Celle-ci peut se comprendre dans plusieurs perspectives, visibles à des échelles variées. D'abord, elle s'inscrit comme un aboutissement d'une dimension religieuse au long cours, qui investit le temps d'une valeur divine, et dans une dimension morale, qui attache à la ponctualité des qualités telle que la fiabilité. Mais le respect des échéances temporelles devient surtout une condition *sine qua non* de l'efficacité des horaires : si les acteurs impliqués dans les mobilités, ainsi que les utilisateurs et les utilisatrices des services ne respectent pas les heures prescrites, la coordination temporelle ne peut fonctionner, mettant à mal tous les efforts d'organisation et de planification de l'administration postale. La ponctualité s'impose alors comme un prérequis du bon fonctionnement d'un mode de système organisationnel, tandis que le retard est une défaillance dans la perspective technique, empêchant l'accélération recherchée. Ces ralentissements et ces arrêts, ces perturbations dans les échéances prévues, sont particulièrement préjudiciables à la gestion politique et administrative du pays. Elles entraînent également des conséquences pour le commerce et peuvent nuire au bien public, alors que les utilisateurs et les utilisatrices sont de plus en plus placés au cœur des services fournis par l'administration postale.

Les nombreuses plaintes en cas de retard, et donc de dysfonctionnement des services postaux, montrent la place qu'occupe désormais la ponctualité dans ce système, ainsi que le fait que les personnes y ayant recours s'organisent en fonction de ces horaires : si elles se doivent de les respecter pour ne pas ralentir les mobilités, elles attendent en retour que les acheminements soient tout aussi ponctuels. Les usagers et les usagères, le public de ces services – des membres du gouvernement, des militaires, des marchands et des négociants, mais aussi des particuliers, qui deviennent, avec la Révolution, des citoyens et des citoyennes qu'aucun privilège ne doit distinguer les uns des autres – ont donc des attentes en matière de ponctualité, de fiabilité, de régularité et de vitesse et ils exercent une forme de pression sur l'administration postale pour qu'elle respecte ces exigences.

Le changement de paradigme dans les représentations sociales portées sur le retard est manifeste dans les sources : on passe d'un retard relatif, aux échelles de temps et aux unités de mesures variables, et revêtant une forte dimension morale ou religieuse, à un retard absolu, mesuré mécaniquement, et garant du bon fonctionnement d'un système technique. C'est pourquoi l'administration postale lutte contre ces dépassements horaires, en particulier ceux qui sont imputables à certains agents. Parmi eux, les postillons, au bas de l'échelle hiérarchique, sont les plus souvent accusés de ces défaillances et punis en conséquence. L'administration repère ainsi ceux qui sont considérés comme grippant les engrenages du temps. Elle ne parvient toutefois pas, comme en témoignent les doléances reçues encore au début du XIX^e siècle, à les faire disparaître, notamment en raison du caractère imprévisible de certaines causes du retard. Il y a donc encore au XVIII^e siècle un hiatus considérable entre la théorie de l'accélération et sa mise en œuvre matérielle, même si ces efforts organisationnels, en complément des développements infrastructurels, conduisent à un gain de vitesse réel dans le cadre du transport de personnes et plus encore de dépêches. Cette articulation entre le temps et l'espace permet à l'administration postale, malgré les imperfections du système, de remplir, au moins partiellement, ses objectifs de célérité et de régularité : le courrier doit arriver à destination au plus vite, son passage doit être privilégié et assuré. L'administration postale, dans une forme de modernité, conjugue donc déjà, dans un long XVIII^e siècle, les paramètres qui caractérisent aujourd'hui encore les contraintes des entreprises postales et de logistique.

Les plaintes formulées lors du non-respect de ces nouvelles normes temporelles prouvent non seulement l'intériorisation du temps, mais aussi le sens économique que revêt à ce moment-là le retard. Dans un contexte où on attache au temps une valeur économique, le fait d'être en retard revient à perdre de l'argent, à perdre l'avantage sur ses concurrents ou sur ses ennemis. La place centrale qu'occupe le retard dans les mobilités au cours d'un long XVIII^e siècle révèle ainsi un

changement plus large que seulement technique, intellectuel, idéologique : le temps acquiert une nouvelle valeur, une valeur économique. La peur de ces dépassements horaires, tout comme la recherche de la vitesse, de l'accélération, sont les signes avant-coureurs d'une modernité économique. On voit ainsi dans le retard une complexification de la notion de temps : il n'invite plus uniquement à une réflexion des théologiens ou des philosophes, mais bien à une compréhension pratique qui ne relève plus seulement du temps naturel, mais dans laquelle il a une dimension monétaire. Par l'adoption d'une date de dépassement de l'horaire, le temps est désormais conçu comme étant linéaire ; on observe un passage de la notion temporelle de cycle à celle de flux. Par ce mouvement, dans lequel le temps n'est plus compris comme une donnée passive à laquelle il faut s'adapter, mais où au contraire émerge l'idée selon laquelle l'homme peut (et doit) en avoir la maîtrise, le XVIII^e siècle entre dans une conception économiquement moderne. Cette nouvelle relation au temps, visible dans d'autres domaines, notamment le travail, mais aussi dans d'autres pays – des similitudes effleurées qui complètent la relecture du riche héritage historiographique sur le couple franco-anglais et qui plaident pour une approche comparatiste et internationale sur ces sujets – pose les fondements d'une réflexion qui, avec une accélération encore plus poussée, prendra le sens du capitalisme.

Dès le XVIII^e siècle et dans son système de transports hippomobiles, nous constatons donc l'élaboration d'une nouvelle conception du temps, que l'on ne peut réduire à une énième caractéristique d'une pensée rationnelle des Lumières, mais qui relève d'une rénovation plus globale, incluant la dimension économique d'un temps linéaire. Ce processus de linéarisation du temps, lent, qui n'est ni seulement un phénomène social, ni scientifique, ni économique, mais bien une forme hybride qu'on pourrait appeler la constitution d'un temps moderne, agrégeant des représentations sociales, des techniques et des objets de plus en plus précis, des nécessités politiques et des enjeux économiques, va continuer à suivre la voie du chemin de fer. En effet, l'utilisation du temps mesuré n'est bien sûr pas encore à cette période aussi courante ni précise qu'elle le sera au siècle suivant avec la diffusion de la vapeur et la mise au point de la télégraphie électrique : l'horloge mécanique ne permet pas une synchronisation telle qu'elle pourra être obtenue avec l'électricité, les horaires des mobilités d'un long XVIII^e siècle ne demandant pas une telle précision, mais la conscience du temps qui s'installe offre un terreau fertile à ces développements.

Ces nouvelles manières d'appréhender le temps préparent l'arrivée du chemin de fer et sont des conditions préalables nécessaires à sa mise en place. Si le train est donc un bouleversement technique, il n'est en revanche ni une révolution intellectuelle, ni conceptuelle. Il s'inscrit dans la continuité des changements notés au siècle précédent. Il touche néanmoins une part beaucoup plus importante de la population que celle concernée par les transports hippomobiles, offrant certes la

possibilité de se déplacer beaucoup plus vite, mais surtout de faire baisser les prix des transports, engendrant une forte augmentation du nombre de voyageurs et de voyageuses. Face à la densification du système, les transports ferroviaires s'accompagnent d'horaires encore plus précis que ceux mis en place dans l'ère pré-mécanique pour régler tous les déplacements, exacerbant les difficultés liées aux différences d'horaires et demandant, par conséquent, une synchronisation des temps locaux.

INDEX DES NOMS PROPRES

A

Alary, 52
Alembert (Jean Le Rond d'), 209, 217
Amant, 77
Arnould (Ambroise-Marie), 178
Aubert, 82, 83

B

Balzac (Honoré de), 261
Bardin (Étienne-Alexandre), 59
Barentin (Charles Amable-Honoré), 371
Baretti (Joseph), 332, 333
Becquey (François-Louis), 69, 101
Bellangé (Jean-Louis-Hippolyte), 200
Beltante, 263
Berchtold (Leopold), 213
Berry (Thomas), 245, 247, 419
Berthoud (Ferdinand), 197, 198, 199, 207, 208, 224
Brécý (Gauthier de), 49
Breguet (Abraham-Louis), 131
Brioude, 161
Bull (John), 231, 256, 419

C

Calvin (Jean), 283
Carret (Bonaventure), 81, 85
Cary (John), 231
Cessart (Louis Alexandre de), 99
Champdavoine, 350
Chappe (Claude), 53, 54, 295
Chappe d'Auteroche (Jean), 295
Charlton, 376
Clavière (Étienne), 331
Colbert (Jean-Baptiste), 71, 87, 88, 89, 99
Colomb (Romain), 261
Condillac (Étienne Bonnot de), 72
Coquebert de Montbret (Charles), 51, 256

Corset, 296
Couderc (Jaques), 118
Courtin (Sébastien-Michel), 106
Courvoisier (Frédéric-Alexandre), 218
Cugnot (Nicolas Joseph), 133

D

Delisle de Sales (Jean-Baptiste-Claude), 267
Delpech, 252
Demay (Jean-François), 93
Deonna (Isaac), 220
Desnos (Louis-Charles), 172, 180, 231, 237
Diderot (Denis), 15, 209, 217
Dorchamp (Jean), 405, 408
Duclaux (Jean-Antoine), 132
Dudon Frères et Faure, 159, 256, 257, 293
Dutens (Louis), 25, 26, 238

E

Estebe (Pierre), 333

F

Faulcon, 239
Fischer (Frères), 228
Flandres, 338
Fleury (André Hercule de), 88
Franklin (Benjamin), 68
Freeling (Francis), 374
Furetière (Antoine), 79, 144, 147, 264, 282, 283, 284, 289

G

Gallois (Charles), 340
Garsault (François-Alexandre Pierre de), 120, 121, 124, 129

Gauthier (Henri), 49
Gazil, 413
Gray (Georges Carrington), 173
Guibert (Jaques-Antoine-Hyppolite de), 57
Guyot (Edmé-Gilles), 167, 182, 186, 354

H

Hart (Thomas), 418
Hasker (Thomas), 334, 335, 362, 376, 378, 384, 388, 404, 409, 413, 414
Havart, 411, 412
Henot (Jakob), 156
Héroy (Noël), 77, 78, 84, 85
Huygens (Christian), 16, 205

J

Janvier (Antide), 199, 224
Jean, 294, 295
Johnson (Charles), 374
Jouve (Antoine), 253, 255, 257
Jullien (Marc-Antoine), 208

L

La Garde de, 409
La Louette, 412
La Millière (Antoine-Louis Chaumont de), 116, 118
Laferrière (Edouard), 401
Lane, 342
Laurence, 239
Le Prince (Auguste-Xavier), 170, 363, 416
Leclerc, 128
Leschot (Jean Frédéric), 78, 85, 317
Lesieur, 366
Locke (John), 72
Lorme (de), 386
Louis XI, 80, 139, 178, 400
Louis XIV, 80, 139, 178
Louis XV, 18, 69, 88, 95, 170, 178, 243
Louis XVI, 69, 95, 178, 243
Louvois (François-Michel le Tellier de), 139, 156, 363, 390
Lulier, 64
Luzarches, 406
Lyaudet, 340

M

Mac Adam (John Loudon), 98, 99
Mahuet, 102, 112, 113, 114, 115, 116, 118, 330
Maréchal, 408
Margury, 342
Menon, 194
Mercier (Louis-Sébastien), 266, 269
Michel (Claude-Sidoine), 106, 139, 172, 180, 202, 231, 237, 389
Micoïn, 357
Montesson (Dupain de), 178
Morel, 294
Mouffle, 124
Mouta, 263
Murrile, 332

N

Napoléon I^{er}, 61, 106, 304
Navier (Claude), 117
Necker (Jacques), 69

O

Oberkampf (Christophe-Philippe), 389, 390
Orry (Philibert), 18, 88, 91, 93, 96, 99, 107

P

Pavier, 407
Perez (Alonzo), 362
Perronet (Jean-Rodolphe), 97, 104
Piganiol de la Force (Jean-Aimar), 172
Pitrat, 338
Polignac (Armand-Jules-François duc de), 243
Pollard (James), 335
Pommereul (François de), 92, 94, 104, 114

R

Raoul, 405
Reed (Johann), 414
Reeves (G.), 335
Riccoboni (Marie-Jeanne), 320

Roehn (Adolphe), 170
Roubo (André Jacob), 120, 122
Rousseau (Jean-Jacques), 260, 261, 290
Roux (famille), 83, 337

S

Saint Agnan de, 348, 350
Saugrain (Claude-Martin), 172, 229
Schelle (Karl Gottlob), 260, 261
Smith (Adam), 101, 148
Souchard, 339
Sulzer (Johann Georg), 26

T

Telford (Thomas), 98
Thurn und Taxis (famille), 286
Tourre, 407
Trésaguet (Pierre-Marie-Jérôme), 97, 98, 118

Trudaine (Daniel-Charles), 90
Turgot (Anne Robert Jacques), 95, 97, 101,
102, 103, 141, 168, 241, 341, 402

V

Vaches, 342
Valland (Sophie), 15
Vallon, 412
Vatel (François), 80
Veynier, 339
Vignerons (Jean), 406
Viollier (Pierre), 43

W

Watt (James), 133
Wedgwood (Josiah), 155
Williams (Thomas), 418

INDEX DES LIEUX

A

Ahaus, 417
Airolo, 261
Aix, 143, 308, 354, 355, 400
Alençon, 176, 350
Ambleside, 159
Amiens, 240, 349, 412
Amsterdam, 85
Andover, 228
Anse, 162
Antibes, 308, 366, 367
Anvers, 20, 317
Arlon, 183
Arpajon, 94, 172
Arras, 237, 356, 386, 411
Aubigny, 245, 406
Auchy-les-Mines, 183
Augsbourg, 156
Auxerre, 241
Avignon, 49, 181

B

Bagnères, 344
Bâle, 134, 179, 188, 308
Bapaume, 299
Barcelonnette, 130, 336
Barjols, 143
Bar-le-Duc, 188, 305
Bar-sur-Seine, 339, 342
Bath, 291, 335
Bayonne, 229
Beaucaire, 72, 81, 316
Beauvais, 237
Belfast, 397
Belfort, 160, 308
Berkampstead, 231
Berlin, 26, 195, 201
Berne, 179, 188, 229, 393
Besançon, 142, 172, 239, 292, 393, 417
Béziers, 253
Birmingham, 180
Blandford, 227

Blois, 292
Bordeaux, 167, 172, 229, 239, 248, 252, 326, 336
Boroughbridge, 256
Bourges, 313
Bouvy, 406
Brest, 158, 359
Breteuil, 409
Briare, 245, 406
Brignoles, 143
Bristol, 201
Bruxelles, 121, 379
Bulle, 183

C

Caen, 196, 357, 359, 403
Cahors, 155
Calais, 239, 299, 349
Cambrai, 379
Cardon, 379
Cenis (Mont), 335
Châlons-sur-Marne, 49
Chalon-sur-Saône, 67, 117
Chambéry, 159
Champforgeuil, 117
Chantilly, 80
Charente, 300
Charleville, 49
Charlton, 376
Chartres, 409
Châteauroux, 296, 297
Châtel-Saint-Denis, 183
Chatillon, 231
Cheltenham, 134
Clermont-en-Argonne, 229
Clermont-en-Beauvaisis, 329
Clermont-Ferrand, 174, 181, 360, 385, 391
Cockermouth, 159
Collioures, 333
Colmar, 308
Compiègne, 170, 398, 408
Constantinople, 82
Courtenay, 111

Coventry, 180

D

Dijon, 160, 229, 292

Dives, 360

Dorchester, 227

Douai, 264

Drucourt, 400

Dunkerque, 315, 349, 352

E

Édimbourg, 256

Épinal, 305, 306

Exeter, 291

F

Fontainebleau, 406

Francfort, 156

G

Gandelu, 356

Gap, 130, 336

Gênes, 332, 348, 366

Genève, 77, 159, 195, 223, 238, 240, 249, 280, 284

Gien, 245, 406

Givet, 338

Gloucester, 134, 419

Gothard (col du), 261

Grantham, 256

Gray, 173, 294

Grenoble, 240, 318, 336, 387, 394

Guingamp, 413

Gyé-sur-Seine, 231

H

Habsheim, 308

Halton, 332

Hambourg, 51

Hart, 418

Holborn, 231, 256

Hounslow, 376

Huningue, 160, 308

I

Issoire, 161

J

Jarnac, 355

Jouy-en-Josas, 389

K

Kassel, 156

Kendal, 159, 174

Keswick, 159

L

La Chaux-de-Fonds, 84

La Fère, 50

La Pallu, 407

La Queüe (relais de), 303

La Rochelle, 229, 238, 296

Lamballe, 359

Langres, 15, 160, 383, 405

Lausanne, 159, 166, 170, 175, 180, 183, 187, 188

Le Havre, 411, 412

Le Locle, 84

Le Luc, 333

Le Mans, 409

Le Puy-en-Velay, 174

Le Quesnoy, 54

Lens, 356

Liège, 338

Lille, 54, 55, 250, 252, 264, 299, 352, 356, 386, 411

Limoges, 97, 311

Linas, 94

Liverpool, 174, 180, 254

Livourne, 252, 336

Locminé, 161

Londres, 78, 121, 174, 180, 187, 195, 227, 231, 254, 256, 267, 286, 291, 332, 334

Lure, 160
Lyon, 77, 93, 142, 160, 161, 162, 181, 227,
248, 265, 293, 311, 336, 337, 338, 340, 344,
352, 355, 373, 383, 387, 394, 406, 407

M

Magdeleine (col de la), 130, 245, 336
Manchester, 332, 384
Marseille, 54, 83, 142, 159, 167, 181, 252, 337,
355, 373, 385
Meaux, 231, 320
Metz, 229, 249
Milan, 188, 348, 390
Modène, 336
Monflanquin, 52, 309
Monnerville, 172
Montenotte, 313
Montereau, 263, 264, 375
Montesson, 178
Montgaillard, 344
Montluel, 295, 310
Montpellier, 159, 181, 253, 407
Montreuil-sur-Mer, 348, 349, 360, 361, 379
Morlaix, 413
Mortagne-au-Perche, 176
Moulins, 328, 391, 392
Mulhouse, 308

N

Namur, 338
Nancy, 305
Nangis, 231
Nantes, 78, 306, 326, 395
Naples, 50
Neuchâtel, 84, 188, 229, 246, 261
Nevers, 321, 360
Newcastle, 256
Nice, 26
Nîmes, 159, 181, 250, 293, 400
Nissan, 334
Nogent, 392

O

Orbe, 399
Orléans, 94, 108, 235, 292, 361

Ousson-sur-Loire, 406

P

Padoue, 194
Paris, 32, 35, 51, 52, 53, 54, 56, 62, 63, 64, 65,
66, 67, 77, 79, 83, 86, 87, 94, 95, 96, 107,
108, 110, 111, 117, 121, 124, 134, 135, 139,
150, 158, 160, 162, 163, 164, 165, 166, 167,
170, 172, 176, 177, 181, 182, 188, 195, 197,
202, 223, 224, 228, 229, 230, 231, 235, 237,
239, 241, 242, 243, 247, 249, 250, 251, 256,
261, 263, 266, 267, 269, 270, 286, 296, 299,
301, 303, 304, 305, 306, 308, 309, 310, 311,
312, 315, 319, 320, 323, 326, 329, 334, 336,
338, 341, 342, 350, 352, 353, 356, 357, 359,
360, 375, 379, 380, 381, 392, 395, 398, 400,
404, 406, 407, 408, 412, 413
Pau, 326
Penrith, 159, 174
Périgueux, 385
Perpignan, 311, 333
Philippeville, 393
Ploërmel, 161
Poitiers, 239, 306
Pontarlier, 142, 228, 292, 393, 399, 417
Pontivy, 161
Poole, 291
Pouilly, 406
Pré-en-Pail, 328
Provins, 231

Q

Quimper, 53, 297, 309
Quintin, 158

R

Reims, 150, 160, 249, 356
Rennes, 158, 231, 297, 309, 315, 350
Riom, 406
Roanne, 338
Rochefort, 296, 300
Romans, 318
Rome, 50, 348, 366
Rouen, 99, 247, 256, 359, 385, 411, 412

S

Saint Albans, 180
Saint-Brieuc, 158, 310
Saint-Dizier, 188
Sainte-Croix, 317
Saint-Fargeau, 406
Saint-Flour, 161, 174
Saint-Germain-en-Laye, 134
Saint-Laurent-de-Mure, 340
Saint-Malo, 249, 310, 315, 328, 357, 359, 403
Saint-Marcellin, 302
Saint-Maurice, 188
Saint-Pierre-le-Moûtier, 406
Saint-Quentin, 336, 393, 408
Saint-Romain, 411
Saint-Vallier, 337
Sancerre, 313, 406
Schaffhouse, 189
Semsales, 183
Sillery, 249, 250
Simplon (col du), 108
Soissons, 320, 356
Stafford, 180
Stanford, 187
Steinfurt, 417
Stone, 180
Strasbourg, 56, 134, 237, 249, 308
Stratford, 180
Stuttgart, 189
Sutton, 228

T

Tarare, 265, 340
Tarbes, 330, 344, 357
Taunton, 335
Thoury, 172
Toulon, 143
Toulouse, 237, 248, 253, 296, 301, 330, 334,
336, 342, 351

Tours, 110, 117, 238
Tourey, 108
Tring, 231
Troyes, 15, 78, 160, 161, 231, 383, 392, 405
Turin, 159, 238, 348, 352

V

Valangin, 246
Valençay, 292
Valence, 311, 318, 365
Valenciennes, 352, 379, 408
Vannes, 53, 161, 297, 309
Vatan, 342
Venoy, 406
Versailles, 63
Vevey, 183
Vienne, 306, 336, 337
Vierzon, 297
Villefranche, 162
Vitré, 231

W

Walsall, 180
Whitehaven, 159, 174
Wicklow, 397
Workington, 159

Y

York, 187

Z

Zurich, 201

SOURCES

Sources manuscrites

Archives nationales (Paris)

Sous-série AD/IX : Finances (1320-1821)

- AD/IX/458-460 : Postes et Messageries (1743-1789).
- AD/IX/560-561 : Postes et Messageries (1789-an v).

Sous-série AD/XIII : Travaux publics, ponts et chaussées (1546-1867)

- AD/XIII/2/A : Travaux publics, ponts et chaussées (1680-1789).

Sous-série AF/II : Conseil exécutif provisoire et comités de la Convention, dont le Comité de Salut Public

- AF/II/20 : Arrêtés du Comité de Salut Public en matière financière, correspondances et rapports par matière (mai 1793-brumaire an IV).
- AF/II/68 : Généralités, dossiers par denrées.
- AF/II/77 : Commerce extérieur (nivôse an III – 13 brumaire an IV).
- AF/II/78 : Commerce intérieur, industrie, agriculture (1793-an IV).
- AF/II/286/A et B : Guerre. Administration : transports et remonte.
- AF/II/*/34 et 35 : Comité des ponts et chaussées : procès-verbaux (1793-an IV).
- AF/II/*/36 à 38 : Comité des postes, transports et messageries (an – an III).

Sous-série AF/III : Directeur exécutif

- AF/III/35 : Questions de droit.

Sous-série BB/18 : Ministère de la Justice – Cour de cassation

- BB/18/1199 : Bureau des affaires criminelles et correctionnelles (1831-1839).

Sous-série F/1a : Ministère de l'Intérieur – Administration générale

- F/1a/321-F/1a/332/1 : Objets généraux.

Sous-série F/7 : Ministère de l'Intérieur – Police générale

- F/7/9323 à 9327 : Voitures publiques : contraventions.

Sous-série F/11 : Subsistances

- F/11/1408 : Approvisionnement de réserve pour Paris. Transports de grains et farines ; correspondance de la Direction avec diverses administrations et plusieurs de ses préposés (1815-1816).

Sous-série F/12 : Commerce et industrie

- F/12/1510/A et B : Postes et Messageries (1780-1790).
- F/12/1511 : Postes, Messageries, Transports militaires (1790 - an IV).

Sous-série F/14 : Travaux publics

- F/14/1269 et 1270 : Grande enquête sur le commerce et les moyens de transport (1811-1812).
- F/14/1965 : Projets de lois, rapports et circulaires sur la police des routes et des voitures publiques (1814-1843).

Sous-série F/90 : Postes et télégraphes et ministère des PTT

- 19860703/1 à 10 : Administration des Postes.
- F/90/19001 à 19005 : Documents d'Ancien Régime sur l'administration des Postes.
- F/90/19039 : Révolution.
- F/90/19045 : Circulaires imprimées du comte de Lavalette (Directeur général des Postes) et des administrateurs généraux des Postes.
- F/90/19095 : Télégraphie aérienne (1793-1895).
- F/90/19102 : Mélanges.
- F/90/20001 à 20005 : Délibérations du Conseil de la Ferme générale des Postes (1738-1777).
- F/90/20006 à 20011 : Délibérations de l'Administration chargée de la Régie des Postes (1777-1791).
- F/90/20012 à 20015 : Délibérations du Directoire des Postes (1790-an II).
- F/90/20016 à 20021 : Délibérations de l'Assemblée des postes et Messageries (17793-an V).
- F/90/20022 à 20027 : Délibérations des administrateurs de la Ferme des Postes(an VI-an VIII).
- F/90/20028 à 20048 : Délibérations de la Régie des postes aux lettres (an VIII-1815).
- F/90/200049 à 20074 : Délibérations du Conseil des Postes (1815-1830).
- F/90/20235 à 237 : Correspondance de la Surintendance générale des Postes.

- F/90/20238 à 242 : Mémoires de la Ferme générale des Postes.
- F/90/20245 : Lettres et mémoires au ministre sur le service des Postes (1792-1793).

Sous-série G/1 : Ferme générale

- G/1/128 : Almanach des messageries, aux armes des Calonne, Contrôleur général (1785).

Sous-série T/651 : Papiers de Vincent Rouzeau de Mauroy

- T/651/1 : Papiers d'origine privée, Volume 4 (1781-1792).

Sous-série V/7 : Commissions extraordinaires du Conseil

- V/7/522 : 26 février 1785-8 janvier 1789.

Fonds Roeder (1458-1858)

- 29AP/99 : Documentation de travail juridique relative notamment à la ville de Metz et aux Trois-Évêchés.

Transports (1798-1963)

- 19930136/1 : Circulaires (1807-1820).

Musée de la poste (Paris)

- 450/1 : Poste aux chevaux (1650-1936).
- 450/2 : Poste aux chevaux (1650-1936).
- 450/4 : Poste aux chevaux (1604-1891).
- 450/5 : Poste aux chevaux (1604-1891).
- 450/8 : Poste aux chevaux (1686-1879).

Archives de Paris

Section III : Archives judiciaires

- D5B6/705 : Heroy.

École des Mines

- PARI, "EMP 0005.544/20, *Cours de constructions relatives à l'établissement et à l'entretien des communications par terre et par eau*, 1840.

Archives départementales du Puy-de-Dôme

- 1 C 5145 : Feuille de départ de la malle d'Auvergne de Moulins à Clermont (1746).
- 1 C 5163 : Instruction pour l'uniformité dans les registres et feuilles d'expédition des messageries.
- 1 C 5164 : Avis sur les carrosses des messageries royales partant de Clermont pour le Puy-en-Velay et Saint-Flour.

Archives d'État de Neuchâtel

- 72CB-1.1 : Copies diverses de traités de poste concernant Neuchâtel, passés entre Marie de Nemours et MM. Fisher de Reichenbach (1695-1704).
- 72CB-1.7 : Arrêts, lettres, rapports et règlements préparant, puis consacrant la mise en régie des postes (1803-1808).
- 72CB-6.2 : Avis et affichettes imprimées donnant itinéraires, heures de départ et d'arrivée des postes et messageries de Neuchâtel, plus quelques renseignements complémentaires (1819-1843).
- 72CB-6.5 : Rapports et documents divers relatifs aux discussions suscitées par les courses postales entre Neuchâtel, le Locle et la Chaux-de-Fonds (1811).
- 79CB-14.1 : Divers, égrenés, sur l'entretien et le tracé des routes (1703-1839).

Archives cantonales vaudoises

- K XI c 11 : Affaires postales avec Neuchâtel, Fribourg et Genève (1803-1836).
- PP/1052/18 : Pièces diverses.

Musée de la communication (Berne) – Archives historiques et bibliothèque des PTT (Köniz)

- MfK MUS 5661 : Fussboten, Landkutschen und Messagerien der Stadt Basel.

- MfK MUS 5666 : Fussboten, Landkutschen und Messengerien Schaffhausen.
- MfK MUS 5673 : Courriers, coches et messageries de la ville de Lausanne.

The National Archives (Kew)

HO 33/1 : Post Office correspondence

- HO 33/1/113 : folios 413-414 : Letter from Freeling, General Post Office to J. Beckett (7 décembre 1816).

RAIL 981 : Special and Miscellaneous Timetables, etc.

- RAIL 981/611 : York Four Days Stage Coach (1706).
- RAIL 981/612 : George & Blue Boar Inn, Holborn. The Royal Charlotte, Newcastle & Edinburgh Post Coach (1789).
- RAIL 981/617 : *Gore's General Advertiser* (Liverpool), coach notice, etc. (1812-1813).

The Postal Museum (Londres)

POST 10 : Poste Office : Records on Conveyance of Mails by Road (1785-2002)

- POST 10/5 : Instructions and notices, issued mainly by the Surveyor and Superintendent of Mails (1792-1817).
- POST 10/6 : Instructions and notices, issued mainly by the Surveyor and Superintendent of the Mails and the GPO Secretary (1810-1841).
- POST 10/7 : Mail coach, foot post and mail cart time bills (1795-1890).
- POST 10/14 : Mail coach time bills, Scotland (1798-1915).
- POST 10/17 : Returns of daily mail coach arrival times for Ireland (1808-1811).
- POST 10/24 : Copies of reports by Thomas Hasker, Superintendent of the Mail Coaches (1793-1794).
- POST 10/25 : Copies of reports by Thomas Hasker, Superintendent of the Mail Coaches, to the Postmasters General (1793-1794).
- POST 10/26 : Copies of reports by Thomas Hasker, Superintendent of the Mail Coaches, to the Postmasters General (1794-1796).
- POST 10/203 : Mail coach time bills (1826-1827).

- POST 10/239 : Copies of schedules with Postmaster General's payment warrants to Thomas Hasker (1786-1791).
- POST 10/337 : Mail Time Bill Specimens (1790).
- POST 10/366 : Mail Coach & Cart Time Bills (1797).
- POST 10/367 : Mail Time Bills (Specimens), coach, cart, horse and foot posts (1790-1890).

Sources imprimées

Anonyme, *Les assassins, ou Dénonciation au peuple de l'abus tyrannique des voitures*, Paris, 1789.

Anonyme, *Pétition d'un citoyen, ou Motion contre les carrosses et les cabriolets*, Paris, 1790.

Anonyme, *Journal d'un voyage de Genève à Paris, par la Diligence, fait en 1791*, Genève, chez J. E. Didier, 1792.

ARNOULD Ambroise-Marie, *De la balance du commerce et des relations commerciales extérieures de la France dans toutes les parties du globe particulièrement à la fin du règne de Louis XIV et au moment de la Révolution*, Paris, Buisson, 1791-1793.

BARDIN Étienne-Alexandre, *Dictionnaire de l'armée de terre, ou Recherches historiques sur l'art et les usages militaires des anciens et des modernes*, Paris, Librairie militaire, maritime et polytechnique, 1841-1851.

BARETTI Joseph [Giuseppe], *Voyage de Londres à Gênes, passant par l'Angleterre, le Portugal, l'Espagne et la France, vol. 4*, Amsterdam, M. M. Rey, 1777.

BERCHTOLD Leopold, *Essai pour diriger et étendre les recherches des voyageurs qui se proposent l'utilité de leur Patrie*, Tome 1, Paris, chez Du Pont, 1797.

BERTHAULT-DUCREUX Alexandre, *Mémoire sur la nécessité d'une liberté illimitée dans les charges du roulage, et sur les moyens pratiques de maintenir les routes en parfait état, avec cette liberté, sans accroître la dépense*, Paris, Carilian-Goeury, 1833.

BERTHOUD Ferdinand, *L'Art de conduire et de régler les pendules et les montres : à l'usage de ceux qui n'ont aucune connoissance d'Horlogerie*, Paris, chez l'Auteur, 1759.

BERTHOUD Ferdinand, *Histoire de la mesure du temps par les horloges*, Tome Premier, Paris, Imprimerie de la République, an X [1802].

BOLE Jean-Baptiste, *Le code des postes et relais de France depuis 1789*, Paris, chez B. Warée et chez Gustave Thorel, 1839.

BRÉCY Gauthier de, *Mémoires véridiques et ingénus de la vie privée, morale et politique d'un homme de bien*, Paris, Imprimerie de Guiraudet, 1834.

CARY John, *Cary's new itinerary: or An accurate delineation of the great roads, both direct and cross, throughout England & Wales*, 1828.

CHAPPE Ignace Urbain Jean, *Histoire de la télégraphie*, Le Mans, Ch. Richelet, 1840.

Collection officielle des ordonnances de police depuis 1800 jusqu'à 1844, tome II, Paris, Librairie administrative de Paul Dupont, 1844.

COLOMB Romain M., *Journal d'un voyage en Italie et en Suisse, pendant l'année 1828*, Paris, Verdière, 1833.

CONDILLAC Étienne de, *Le commerce et le gouvernement, considérés relativement l'un à l'autre*, Amsterdam, Jombert & Cellot, 1776.

COUDERC Jacques, *Essai sur l'administration et le corps royal des Ponts et Chaussées depuis leur origine jusqu'à nos jours*, Paris, Carilian-Gœury, 1829.

COULOMB Charles-Augustin, *Théorie des machines simples, en ayant égard au frottement de leurs parties et à la roideur des cordages*, Nouvelle édition, Paris, Bachelier, 1821.

COURTIN Sébastien-Michel, *Travaux des Ponts-et-Chaussées depuis 1800, ou tableau des constructions neuves faites sous le règne de Napoléon I^{er}, en Routes, Ponts, Canaux, et des Travaux entrepris pour la Navigation fluviale, les Desséchemens, les Ports de Commerce, etc.*, Paris, Gœury, 1812.

DÉMEUNIER M. (dir.), *Encyclopédie méthodique. Économie politique et diplomatique*, Tome 1, Paris, Panckoucke, 1784, p. 500-535.

Dictionnaire de l'Académie françoise, quatrième édition, Paris, chez la Veuve de Bernard Brunet, 1762.

Dictionnaire de l'Académie françoise, cinquième édition, Paris, chez J. J. Smits et C^{ie}, 1798.

Dictionnaire de l'Académie française, sixième édition, Paris, Firmin-Didot Frères, 1835.

Dictionnaire de l'Académie française, septième édition, Paris, Librairie Firmin-Didot et C^{ie}, 1878.

DIDEROT Denis, *Lettres à Sophie Volland*, Tome 2, Paris, Gallimard, 1950 [1774].

DIDEROT Denis, D'ALEMBERT Jean Le Rond, *L'Encyclopédie*. [22] *Horlogerie : recueil de planches sur les sciences, les arts libéraux et les arts mécaniques*, Paris, 1751-1780.

DIDEROT Denis, D'ALEMBERT Jean Le Rond, *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, Tome 10, Paris, 1765.

Direction générale des postes de France, *Recherches statistiques sur le service des Postes, de 1815 à 1829*, 1830.

DU TEIL Jean, *De l'usage de l'artillerie nouvelle dans la guerre de campagne : connaissance nécessaire aux officiers destinés à commander toutes les armées*, Metz, Marchal, 1778.

DUTENS Louis, *Itinéraire des routes les plus fréquentées ou journal d'un voyage aux villes principales de l'Europe. Où l'on a marqué, en heure et minutes, le temps employé pour aller d'une poste à l'autre*, Paris, Théophile Barrois, 1775.

DUVERNEUIL, LA TYNNA Jacques de, BOTTIN Sébastien, *Almanach du commerce et de toutes les adresses de la ville de Paris, pour l'an VII*, Paris, chez Favre et B. Duchesne, 1798.

EXCHAQUET Abram Henri, *Dictionnaire des ponts et chaussées*, Lausanne/Paris, chez Mourer/chez La Grange, 1789.

FÉRAUD Jean-François, *Dictionnaire critique de la langue française*, Tome troisième : O-Z, Marseille, Jean Mossy, 1787.

FRANKLIN Benjamin, « Advice to a Young Tradesman », 1748.

FURETIÈRE Antoine, *Dictionnaire universel, contenant généralement tous les mots françois tant vieux que modernes (...)*, Tome Premier, La Haye, A. et R. Leers, 1690.

GAFFIOT Félix, *Dictionnaire latin-français*, Paris, Hachette, 1934.

GALLON Jean-Gaffin, *Machines et inventions approuvées par l'Académie royale des sciences*, Tome troisième, Paris, chez Gabriel Martin, Jean-Baptiste Coignard, Hippolyte-Louis Guerin, 1735.

GALLON Jean-Gaffin, *Machines et inventions approuvées par l'Académie royale des sciences*, Tome sixième, Paris, chez Gabriel Martin, Jean-Baptiste Coignard, Hippolyte-Louis Guerin, 1735.

GARNIER François Xavier Paul, *Traité des chemins de toutes espèces, comprenant les grandes routes, chemins de balage, chemins vicinaux et particuliers, arbres et fossés qui les bordent, les rues et les places publiques*, Paris, chez l'auteur, 1823.

GARSAULT François-Pierre-Alexandre de, *Traité des voitures, pour servir de supplément au Nouveau Parfait Maréchal*, Paris, Leclerc, 1756.

GAUTHEY Émiland Marie, NAVIER Claude, *Traité de la construction des ponts*, 3 tomes, Paris, chez Firmin Didot, 1809-1816.

GAUTIER Henri, *Traité de la construction des chemins*, Toulouse, Jean-Dominique Camusat, 1693.

GAUTIER Henri, *Traité des ponts [...]*, Paris, chez André Cailleau, 1716.

GRAY George Carrington, *Gray's New Book of Roads. The Tourist and Traveller's Guide tot he Roads of England and Wales, and part of Scotland (...)*, Londres, Sherwood, Jones, and Co. Paternoster Row., 1824.

GUIBERT Jacques-Antoine-Hippolyte de, *Essai général de tactique*, Londres, chez les Libraires Associés, 1772.

GUYOT Edmé-Gilles, *Guide des lettres contenant l'ordre général du départ et de l'arrivée des courriers des postes, dans toutes les principales villes de France*, Paris, chez l'auteur, 1770.

Instruction générale sur le service des Postes, s. l., 1792.

Instruction générale sur le service des Postes, Premier Volume, 2^e tirage, Paris, Imprimerie royale, 1832.

JANVIER Antide, *Étrennes chronométriques pour l'an 1811, ou précis de ce qui concerne le tems, ses divisions, ses mesures, leurs usages, etc.*, Paris/Genève, Courcier, Janvier, Paschoud, 1810.

JULLIEN Marc Antoine, *Essai sur l'emploi du tems ; ou Méthode qui a pour objet de bien régler l'emploi du tems (...)*, Deuxième édition, Paris, Firmin Didot, 1810.

KRÜNTZ Johann Georg, *Ökonomisch-technologische Enzyklopädie*, Tome 193, Berlin, 1847.

LAFERRIÈRE Édouard, *Traité de juridiction administrative et des recours contentieux*, Tome 1 : *Notions générales et législation comparée*, Paris, Berger-Levrault et c^{ie}, 1887.

LA MARE Nicolas de, *Traité de la police (...)*, Tome Second, Paris, chez Pierre Cot, 1710.

LA MILLIÈRE Chaumont de, *Mémoire sur le département des Ponts et Chaussées*, Paris, Imprimerie Royale, 1790.

LANÖE A., *Code des maîtres de poste, des entrepreneurs de diligences et de roulage, et des voituriers en général par terre et par eau*, Seconde partie, Paris, Roret, 1827.

LECREULX François-Michel, *Mémoire sur la construction des chemins publics et les moyens de les exécuter*, s. l., 1782.

LE VERRIER Urbain, « Rapport sur l'Observatoire impérial de Paris et projet d'organisation », *Annales de l'Observatoire impérial de Paris*, Paris, Mallet-Bachelier, 1855.

Loi sur la police du roulage — pétition aux chambres présentée par les entrepreneurs de messageries, Paris, P. Dupont et Laguionie, 1834.

MARALDI Jean-Dominique, *Connoissance des temps pour l'année 1755 au Meridien de Paris*, Paris, Imprimerie Royale, 1754.

MCADAM John Loudon, *A Practical Essay on the Scientific Repair and Preservation of Public Roads*, Londres, McMillan, 1819.

MERCIER Louis-Sébastien, *L'An deux mille quatre cent quarante. Rêve s'il en fût jamais*, Londres, 1771.

MERCIER Louis-Sébastien, *Tableau de Paris. Nouvelle édition. Tome I*, Amsterdam, 1782.

MICHEL Claude-Sidoine, DESNOS Louis-Charles, *L'indicateur fidèle, ou Guide des voyageurs (...)*, Paris, À l'enseigne du Globe, 1765.

MINARD Charles-Joseph, *Tableau des progrès de la dépense du pavé de Paris pendant les deux derniers siècles (1632-1820)*, s.l., E. Thunot, 1822.

Ministère de l'Intérieur, Administration générale des Ponts et Chaussées et des Mines, *Statistique des routes royales de France*, Paris, Imprimerie royale, 1824.

MONTESON Dupain de, *L'art de lever les plans appliqué à tout ce qui a rapport à la guerre, à la navigation et à l'architecture civile et rurale*, Paris, chez Barrois l'aîné & fils, 1804.

NAVIER Claude, *Considérations sur les travaux d'entretien des routes en Angleterre, procédés de M. Mac Adam*, Paris, Carilian-Goeury, 1831.

NAVIER Claude, *Considérations sur les principes de la police du roulage et sur les travaux d'entretien des routes*, Paris, Carilian-Goeury, 1835.

NECKER Jacques, *Œuvres complètes de M. Necker, publiées par M. le Baron de Staël*, Tome 5, Paris, Treuttel et Würtz, 1820.

Œuvres complètes de Christiaan Huygens publiées par la Société hollandaise des Sciences, tome 7 : *Correspondance 1670-1675*, La Haye, Martinus Nijhoff, 1897.

Ordonnance du roi, concernant la maréchaussée, du 28 avril 1778, Paris, Imprimerie Royale, 1778.

PIGANIOL DE LA FORCE Jean-Aymar, *Nouveau voyage de France avec un itinéraire, et des cartes faites exprès (...)*, Paris, chez Théodore Legras, 1740.

RICCOBONI Marie-Jeanne, *Histoire de Miss Jenny, écrite et envoyée par elle à Miladi, comtesse de Roscomond*, Tome 1, Paris, Foucault, 1818 [1764].

ROUBO André Jacob, *L'Art du menuisier*, 3^{ème} partie, Paris, Saillant et Nyon, 1771.

ROUSSEAU Jean-Jacques, *Émile, ou de l'Éducation*, tome 4, La Haye, Jean Néaulme, 1762.

SALES Delisle de, *Lettre de Brutus, sur les chars anciens et modernes*, Londres, 1771.

SAUGRAIN Claude-Marin, *Nouveau voyage de France, géographique, historique, et curieux. Disposé par différentes routes, à l'usage des Étrangers et des François*, Paris, chez Saugrain, 1720.

SCHELLE Karl Gottlob, *L'Art de se promener*, Paris, Éd. Rivages et Payot, 1996 [1802].

SCOTT John, *Digest of the General Highway and Turnpike Laws*, Londres, Edward & Charles Dilly, 1778.

SMITH Adam, *Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations*, Paris, Guillaumin et C^{ie}, 1859 [1776].

VIOLLIER Pierre, *L'usage de la sphère du Globe et des Cartes pour la Géographie*, Genève, De-Tournes & Jaquier, 1704.

ZEHENDER Friedrich Gabriel, *Memoriale über die Construction, Reparation und Conservation der hohen Land-Strassen*, Berne, 1740.

Périodiques

Les dates mentionnées entre parenthèses indiquent les périodes retenues pour le dépouillement des périodiques.

Almanach royal (1700-1791).

Bulletin de la Société d'encouragement pour l'industrie nationale (1822).

Evening Post (1724).

Journal de Paris (1777-1827).

Gazette nationale, ou Le moniteur universel (1794).

Mercure de France, dédié au Roi (1763, 1783).

BIBLIOGRAPHIE

A

ABAD Reynald, *Le grand marché. L'approvisionnement alimentaire de Paris sous l'Ancien Régime*, Paris, Fayard, 2002.

ABAD Reynald, « Aux origines du suicide de Vatel : les difficultés de l'approvisionnement en marée au temps de Louis XIV », *Dix-septième siècle*, 4-217, 2002, p. 631-641.

ACKERMANN Hans Christoph, *Sammlung Carl und Lini Nathan-Rupp. Die Kutschenuhren*, Bâle, Historisches Museum Basel, 1983.

ADAM Barbara, *Timewatch: The Social Analysis of Time*, Cambridge, Polity Press, 1995.

ADAM Barbara, « Comment on 'social acceleration' by Hartmut Rosa », *Constellations*, 1, 2003, p. 49-52.

AKRICH Madeleine, CALLON Michel, LATOUR Bruno, *Sociologie de la traduction : textes fondateurs*, Paris, Les Presses, 2006.

ALBERT William, *The turnpike Road System in England, 1643-1840*, Cambridge, Cambridge University Press, 1972.

ALDCROFT Derek Howard, FREEMAN Michael J. (éd.), *Transport in the Industrial Revolution*, Manchester, Manchester University Press, 1983.

ALDER Ken, *Mesurer le monde. 1792-1799 : l'incroyable histoire de l'invention du mètre*, Éditions Flammarion, 2005 [2002].

ALDER Ken, *Engineering the Revolution. Arms and Enlightenment in France, 1763-1815*, Chicago, The University of Chicago Press, 2010 [1997].

ALDRICH Mark, *Death Rode the Rails. American Railroad Accidents and Safety, 1828-1965*, Baltimore, John Hopkins University Press, 2006.

ALLARD Paul, « Éléments pour une problématique de l'histoire du risque. Du risque accepté au risque maîtrisé. Représentations et gestion du risque d'inondation en Camargue, XVIII^e-XIX^e siècles. Mémoire pour l'Habilitation à la direction de recherches », *Revue d'histoire du XIX^e siècle*, 23, 2001, p. 289-294.

ALLARD Paul, PAILHÈS Sigolène, « Les conflits pour l'eau : l'exemple de la Camargue », dans DRAIN Michel (dir.), *Les conflits pour l'eau en Europe méditerranéenne*, Montpellier, Laboratoire de géographie rurale de l'Université Paul-Valéry, 1996, p. 149-170.

ALLIX Charles, *Carriage clocks: their history & development*, Suffolk, Antique Collectors' Club, 1974.

AMBLARD Henri, BERNOUX Philippe, HERREROS Gilles, LIVIAN Yves-Frédéric, *Les nouvelles approches sociologiques des organisations*, Paris, Seuil, 1996.

ANDERSON Roy Charles, ANDERSON Joy Mary, *Quicksilver. A Hundred Years of Coaching, 1750-1850*, Newton Abbott, David & Charles, 1973.

ANDREAU Jean, VIRLOUVET Catherine (dir.), *L'information et la mer dans le monde antique*, Rome, École française de Rome, 2002.

ANDRO Gaïd, *Une génération au service de l'État. Les procureurs généraux syndics de la Révolution française, 1780-1830*, Paris, Société des études robespierristes, 2015.

APRILE Sylvie, BENSIMON Fabrice (dir.), *La France et l'Angleterre au XIX^e siècle : échanges, représentations, comparaisons*, Paris, Éditions Créaphis, 2006.

ARBELLOTT Guy, « La grande mutation des routes de France au milieu du XVIII^e siècle », *Annales ESC*, 3, 1973, p. 765-791.

ARBELLOTT Guy, « Les barrières de l'an VII », *Annales. Économies, sociétés, civilisations*, 30-4, 1975, p. 745-772.

ARBELLOTT Guy, « Le réseau des routes de poste », dans Congrès national des sociétés savantes, *Les transports de 1610 à nos jours*, Paris, Bibliothèque nationale, 1980, p. 97-115.

ARBELLOTT Guy, « Arthur Young et la circulation en France », *Revue d'Histoire Moderne & Contemporaine*, 28-2, 1981, p. 328-334.

ARBELLOTT Guy, « Les problèmes de la route française à l'entrée du XIX^e siècle », *Histoire, économie et société*, 9-1, 1990, p. 9-18.

ARBELLOTT Guy, *Autour des routes de poste. Les premières cartes routières de la France, XVII^e-XIX^e siècles*, Paris, Bibliothèque nationale/Musée de la Poste, 1992.

ARBELLOTT Guy, LEPETIT Bernard (dir.), *Atlas de la Révolution française*, Tome 1 : Routes et communications, Paris, EHESS, 1987.

ARIÈS Philippe, « Pour une histoire de la vie privée », dans ARIÈS Philippe, DUBY Georges (dir.), *Histoire de la vie privée*, Tome 3 : CHARTIER Roger (dir.), *De la Renaissance aux Lumières*, Paris, Seuil, 1986, p. 7-19.

ASQUITH Ivon, « Advertising and the Press in the Late Eighteenth and Early Nineteenth Centuries: James Perry and the *Morning Chronicle*, 1790-1821 », *The Historical Journal*, XVIII-4, 1975, p. 703-724.

ASTOUL Guy, « Réseau routier et “ouverture” du monde rural en Quercy entre 1780 et 1850 », dans DELVIT Philippe, TAILLEFER Michel (dir.), *À la conquête du temps et de l'espace : les révolutions des transports*, Toulouse, Presses de l'Université des sciences sociales de Toulouse, 1998, p. 11-22.

ATWOOD Emma Katherine, « Fashionably Late: Queer Temporality and the Restoration Fop », *Comparative Drama*, 47-1, 2013, p. 85-111.

B

BAGLA Lusin (éd.), *Sociologie des organisations*, Paris, La Découverte, 2003.

BAGWELL Philip, *The Transport Revolution from 1770*, Londres, B.T. Batsford, 1974.

BAILLAUD Lucien, « Les chemins de fer et l'heure légale », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 35, 2006, p. 25-40.

BAILLY Antoine, BEGUIN Hubert, SCARIATI Renato, « Temps et sociétés », dans BAILLY Antoine, BEGUIN Hubert, SCARIATI Renato, *Introduction à la géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 2016, p. 73-88.

BAKER Alexi, « “Precision”, “Perfection”, and the Reality of British Scientific Instruments on the Move during the 18th Century », *Material Culture Review*, 74-75, 2012, p. 14-29.

BALVAY Lucien C., *Évolution de l'horlogerie, du cadran solaire à l'horloge atomique*, Paris, Éd. Du Tambourinaire, 1968.

BANKS Kenneth J., *Chasing Empire across the Sea. Communications and the State in the French Atlantic, 1713-1763*, Montreal, McGill-Queen's University Press, 2002.

BARBICHE Bernard, *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne, XVI^e-XVIII^e siècle*, Paris, PUF, 2012.

BARKER Theodore Cardwell, GERHOLD Dorian, *The Rise and Rise of Road Transport, 1700-1990*, Cambridge, Cambridge University Press, 1993.

BÄRTSCHI Hans-Peter, « Chemins de fer », *DHS*, 2015.

BASCHET Jérôme, *Défaire la tyrannie du présent. Temporalités émergentes et futurs inédits*, Paris, La Découverte, 2018.

BASSERMANN-JORDAN Ernst von, BERTELE Hans von, *Montres, pendules et horloges*, Paris, PUF, 1964.

BAVOUX Jean-Jacques, « Le relais : une composante trop méconnue des réseaux de transport », dans BLETON-RUGET Annie, COMMERÇON Nicole, VANIER Martin, *Réseaux en question : utopies, pratiques, prospectives*, Macon, Institut du Val de Saône-Mâconnais, 2009, p. 255-261.

BAYARD Françoise, « L'Europe de Bonaventure Carret et de ses associés, marchands lyonnais au XVIII^e siècle », dans BUKARDT Albrecht, BERTRAND Gilles, KRUMENACKER Yves, *Commerce, voyage et expérience religieuse, XVI^e-XVIII^e siècles*, Rennes, PUR, 2007, p. 55-86.

BEAUREPAIRE Pierre-Yves, *L'Autre et le Frère. L'Étranger et la Franc-maçonnerie en France au XVIII^e siècle*, Paris, Honoré Champion, 1998.

BEAUREPAIRE Pierre-Yves (dir.), *La plume et la toile. Pouvoirs et réseaux de correspondance dans l'Europe des Lumières*, Arras, Artois Presses Université, 2002.

BEAUREPAIRE Pierre-Yves, MARZAGALLI Silvia, *Atlas de la Révolution française. Circulations des hommes et des idées, 1770-1804*, Paris, Autrement, 2010.

BEHRINGER Wolfgang, *Thurn und Taxis: die Geschichte ihrer Post und ihrer Unternehmen*, Munich, Piper Verlag, 1990.

BEHRINGER Wolfgang, « Der Fahrplan der Welt. Anmerkungen zu den Anfängen der europäischen Verkehrsrevolution », dans TRISCHLER Hellmut, DIENEL Hans-Liudger (éd.), *Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert*, Francfort-sur-le-Main/New York, Campus, 1997, p. 40-57.

BEHRINGER Wolfgang, *Im Zeichen des Merkur. Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2003.

BEHRINGER Wolfgang, « Communications Revolutions: A Historiographical Concept », *German History*, 24-3, 2006, p. 333-374.

BELIN Olivier, FERRAN Florence, « Préface », dans BELIN Olivier, FERRAN Florence (dir.), *Les éphémères et l'événement*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 2018, p. 11-26.

BELISSA Marc, SCHNAKENBOURG Éric, « Les circulations diplomatiques en Europe au XVIII^e siècle : représentation, information, diffusion des modèles culturels », dans BEAUREPAIRE

Pierre-Yves, POURCHASSE Pierrick (dir.), *Les Circulations internationales en Europe, années 1680-années 1780*, Rennes, PUR, 2010, p. 279-295.

BÉLY Lucien (dir.), *L'Information à l'époque Moderne*, Paris, PUPS, 2001.

BÉLY Lucien, *La France au XVIII^e siècle. Puissance de l'État, contrôle de la société*, Paris, PUF, 2009.

BÉLY Lucien, « Louis XIV et le plaisir de l'information », *Dix-septième siècle*, 269, 2015, p. 671-684.

BENIGER James R., *The control revolution: technological and economic origins of the information society*, Cambridge, Harvard University Press, 1986.

BENNETT Jim, « The Mechanical Arts », dans PARK Katharine, DASTON Lorraine (éd.), *The Cambridge History of Science*, Vol. 3, *Early Modern Science*, Cambridge, Cambridge University Press, Cambridge, 2006, p. 673-695.

BENOIT Paul, « La formation mathématique des marchands français à la fin du Moyen Age : l'exemple du Kadran aux marchands (1485) », *Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public*, 12, 1981, p. 209-224.

BERG Maxine, « New Commodities, Luxuries and their Consumers in Eighteenth-Century England », dans BERG Maxine, CLIFFORD Helen (éd.), *Consumers and Luxury in Europe, 1650-1850*, Manchester, Manchester University Press, 1999, p. 63-85.

BERGERON Louis, « Le négoce international en France à la fin du XVIII^e siècle », dans CROUZET François (dir.), *Le Négoce international, XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Economica, 1989, p. 199-203.

BERNARD Alain, « La guerre des farines », dans COLLART DUTILLEUL François, RIEM Fabrice (dir.), *Droits fondamentaux, ordre public et libertés économiques*, Bayonne, Institut Universitaire Varenne, 2013, p. 153-237.

BERNASCONI Gianenrico, *Objets portatifs au Siècle des lumières*, Paris, CTHS, 2015.

BERNASCONI Gianenrico, « L'objet comme document », *Artefact*, 4, 2016, p. 31-47.

BERNASCONI Gianenrico, « Pour une archéologie des pratiques. Mesure du temps, corps et prestation (XVIII^e-XX^e siècle) », *Socio-anthropologie*, 40, 2019, p. 247-262.

BERNASCONI Gianenrico, NELLEN Stefan (éd.), *Das Büro: Zur Rationalisierung des Interieurs, 1880-1960*, Bielefeld, Transcript, 2019.

BERNASCONI Gianenrico, THÜRIGEN Susanne (éd.), *Material histories of time: objects and practices, 14th-18th centuries*, Berlin, De Gruyter, 2020.

BERNOUX Philippe, *La sociologie des organisations : initiation théorique suivie de douze cas pratiques*, Paris, Seuil, 1985.

BERTAUD Jean-Paul, *La presse et le pouvoir de Louis XIII à Napoléon I^{er}*, Paris, Perrin, 2000.

BERTHO-LAVENIR Catherine, « Le territoire national et la mise en place des réseaux publics de transport de l'information (poste, télégraphe, téléphone), 1750-1940 », dans PERTUÉ Michel (éd.), *L'administration territoriale de la France (1750-1940)*, Orléans, Presses de l'Université d'Orléans, 1998, p. 15-26.

BERTRAND Gilles (dir.), *La culture du voyage : pratiques et discours de la Renaissance à l'aube du XX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 2004.

BERTRAND Gilles, « La place du voyage dans les sociétés européennes (XVI^e-XVIII^e siècle) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 121-3, 2014, p. 7-26.

BESSON Grégoire, *Le temps du voyage : rythmes et perceptions du temps dans les pratiques du voyage en Europe entre Lumières et romantisme (1750-1850)*, thèse de doctorat, Université Grenoble Alpes (ComUE), 2019.

BETHENCOURT Francisco, EGMOND Florike (éd.), *Cultural Exchange in Early Modern Europe*, Tome 3 : MUCHEMBLE Robert (dir.), *Correspondence and Cultural Exchange in Europe, 1400-1700*, Cambridge, Cambridge University Press, 2007.

BIARD Michel, « Paris/provinces. Le fil conducteur des pouvoirs, rouages et dysfonctionnements », dans MARTIN Jean-Clément (dir.), *La Révolution à l'œuvre. Perspectives actuelles dans l'histoire de la Révolution française*, Rennes, PUR, 2005, p. 57-76.

BIARD Michel, *Les lilliputiens de la centralisation. Des intendants aux préfets : les hésitations d'un « modèle français »*, Seyssel, Champ Vallon, 2007.

BIARD Michel, *Missionnaires de la République. Les représentants du peuple en mission (1793-1795)*, Paris, Vendémiaire, 2015 [2002].

BILOGHI Dominique, *Logistique et Ancien Régime : de l'étape royale à l'étape languedocienne*, Montpellier, Université Paul-Valéry, 1998.

BIRD Anthony, *Roads and Vehicles*, Londres/Harlow, Longmans, 1973.

BLACK Jeremy, *The English Press in the 18th Century*, Philadelphie, University of Pennsylvania Press, 1987.

BLACK Jeremy, *The British Abroad: The Grand Tour in the Eighteenth Century*, Stroud/New York, A. Sutton/St. Martin's press, 1992.

BLAMONT Jacques, « La mesure du temps et de l'espace au XVII^e siècle », *Dix-septième siècle*, 213, 2001, p. 579-611.

BLAY Michel, *La science du mouvement. De Galilée à Lagrange*, Paris, Belin, 2002.

BLOMAC Nicolas de, « Élite et généalogies au XVIII^e siècle : cheval de course, cheval de sang, la naissance d'un nouveau concept en France », *Revue d'Histoire Moderne & Contemporaine*, 36-3, 1989, p. 497-507.

BLOMAC Nicolas de, *La Gloire et le Jeu. Des hommes et des chevaux, 1766-1866*, Paris, Fayard, 1991.

BLOND Stéphane, « L'atlas des routes royales de Trudaine. La carte, instrument de la politique routière des Lumières », *Siècles*, 25, 2007, p. 66-82.

BLOND Stéphane, « N'oubliez pas le guide ! L'itinéraire d'une partie de l'Europe de Louis Dutens », dans BEAUREPAIRE Pierre-Yves, POURCHASSE Pierrick (dir.), *Les Circulations internationales en Europe, années 1680 – années 1780*, Rennes, PUR, 2010, p. 259-278.

BLOND Stéphane, *L'atlas de Trudaine. Pouvoirs, administration et savoirs techniques au siècle des Lumières*, Paris, CTHS, 2014.

BLOND Stéphane, « Les infrastructures du voyage en Europe à l'âge classique et aux Lumières », dans BEAUREPAIRE Pierre-Yves (dir.), *La Communication en Europe. De l'âge classique au siècle des Lumières*, Paris, Belin, 2014, p. 11-22.

BLOND Stéphane, « De long en large : voyages et séjours dans l'Europe des Lumières », dans BEAUREPAIRE Pierre-Yves (dir.), *La Communication en Europe. De l'âge classique au siècle des Lumières*, Paris, Belin, 2014, p. 23-42.

BLOND Stéphane, « Former les ingénieurs du territoire : le règlement des Ponts et Chaussées (1775) », dans BLOND Stéphane, HILAIRE-PÉREZ Liliane, VIROL Michèle, *Mobilités d'ingénieurs en Europe, XV^e-XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2017, p. 159-183.

BLONDÉ Bruno, « At the cradle of the transport revolution? Paved roads, traffic flows and economic development in eighteenth century Brabant », *The Journal of Transport History*, 3^e série, 31-1, 2010, p. 89-111.

BLONDÉ Bruno, « Entre cheval et choses banales. Anvers et les paradoxes de la naissance de la consommation, XVII^e-XVIII^e siècle », dans MILLIOT Vincent, MINARD Philippe, PORRET Michel (dir.), *La grande chevauchée. Faire de l'histoire avec Daniel Roche*, Genève, Droz, 2011, p. 181-203.

BLONDÉ Bruno, BRIOT Eugénie, COQUERY Natacha, VAN AERT Laura (dir.), *Marchands et consommateurs : les mutations de l'Europe moderne. Angleterre, France, Italie, Pays-Bas*, Tours, Presses universitaires François-Rabelais, 2005.

BLONDÉ Bruno, VERHOEVEN Gerrit, « Against the Clock: Time Awareness in Early Modern Antwerp, 1585-1789 », *Continuity and Change*, 28-2, 2013, p. 213-244.

BOEHLER Jean-Michel, « Du carrefour rhénan au cloisonnement de l'espace vécu : immigration et micromobilité rurale en Alsace (1648-1789) », dans VOGLER Bernard (éd.), *Les migrations : de l'Antiquité à nos jours*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 1996, p. 41-58.

BOGART Dan, « Turnpike Trusts and the Transportation Revolution in 18th Century England », *Explorations in Economic History*, 42-4, 2005, p. 479-508.

BOGART Dan, « De la rentabilité des routes à péages : les conditions locales et les rendements financiers des routes à péages en Angleterre en 1820 », dans CONCHON Anne, PLUVIEZ David, SZULMAN Éric (dir.), *Le financement des infrastructures de transport, XVII^e-début XIX^e siècle*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2018, p. 261-280.

BOISSIÈRE Jean, « La grande disette de bois à Paris des années 1783-1785 », dans Centre culturel de l'Abbaye de Flaran, *L'Approvisionnement des villes de l'Europe occidentale au Moyen Âge et aux Temps modernes*, Auch, Comité départemental du tourisme du Gers, 1985, p. 237-248.

BOISTEL Guy, « Pour la gloire de M. de La Lande ». *Une histoire matérielle, scientifique, institutionnelle et humaine de la Connaissance des temps, de 1679 à 1920*, IMCCE, Paris, 2022.

BOLLÈME Geneviève, « Littérature populaire et littérature de colportage au 18^e siècle », dans BOLLÈME Geneviève, EHRARD Jean, FURET François, ROCHE Daniel, ROGER Jacques, *Livre et société dans la France du XVIII^e siècle*, Paris/La Haye, Mouton, 1965, p. 61-92.

BOLLÈME Geneviève, *Les almanachs populaires aux XVII^e et XVIII^e siècles. Essai d'histoire sociale*, Paris/La Haye, Mouton & Co, 1969.

BOND Elizabeth Andrews, « Diffusion du courrier des lecteurs dans la presse régionale française : l'exemple des « affiches » », dans BAUDRY Samuel, REYNAUD Denis, *Nouvelles formes du discours journalistique au XVIII^e siècle*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 2018, p. 77-96.

BOS Henk Jan Maartens, RUDWICK Martin John Spencer, SNELDERS Henricus Adrianus Marie, VISSER R. P. W. (éd.), *Studies on Christiaan Huygens*, Lisse, Swets & Zeitlinger, 1980.

BOTHEREAU Benjamin, « Jeux de lumières et d'obscurités de la lanterne publique : entre renforcements sécuritaires, extinctions par économie et limites des innovations techniques (Paris, Barcelone, 18^e siècle) », *Journal of Energy History/Revue d'Histoire de l'Énergie*, 2, 2019 [En ligne].

BOTTIN Jacques, « Information commerciale et prise de décision au début de l'époque moderne : le marché hispano-américain, Rouen et l'Europe du Nord-Ouest (1580-1640) », dans MARGAIRAZ Dominique, MINARD Philippe (dir.), *L'information économique (XVI^e-XIX^e siècle)*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2008, p. 37-61.

BOUCHARD Julie, *Comment le retard vient aux Français. Analyse d'un discours sur la recherche, l'innovation et la compétitivité, 1940-1970*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2008.

BOUCHET Ghislaine, « La traction hippomobile dans les transports publics parisiens (1855-1914) », *Revue Historique*, 271-1 (549), 1984, p. 125-134.

BOURDIEU Pierre, PASSERON Jean-Claude, *La Reproduction. Éléments pour une théorie du système d'enseignement*, Paris, Les Éditions de Minuit, 1970.

BOURDIEU Pierre, *La Distinction. Critique sociale du jugement*, Paris, Les Éditions de Minuit, 1979.

BOURDIEU Pierre, « Les trois états du capital culturel », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 30, 1979, p. 3-6.

BOURDIEU Pierre, « Le capital social », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 31, 1980, p. 2-3.

BOURGUET Marie-Noëlle, LICOPPE Christian, « Voyages, mesures et instruments. Une nouvelle expérience du monde au Siècle des Lumières », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 52-5, 1997, p. 1115-1151.

BOURGUET Marie-Noëlle, LICOPPE Christian, SIBUM Otto H. (éd.), *Instruments, Travel and Science. Itineraries of precision from the seventeenth to the twentieth century*, Londres/New York, Routledge, 2002.

BOURGUINAT Nicolas, *Les grains du désordre. L'État face aux violences frumentaires dans la première moitié du XIX^e siècle*, Paris, EHESS, 2002.

BOURGUINAT Nicolas, « L'État et l'information économique pendant les crises frumentaires, de la fin de l'Ancien Régime au milieu du XIX^e siècle », dans MARGAIRAZ Dominique, MINARD Philippe (dir.), *L'information économique (XVI^e-XIX^e siècle)*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2008, p. 253-269.

BOUTIER Jean, DEWERPE Alain, NORDMAN Daniel, *Un Tour de France royal : le voyage de Charles IX (1564-1566)*, Paris, Aubier, 1984.

BOUTIER Jean, LANDI Sandro, ROUCHON Olivier (dir.), *La politique par correspondance. Les usages politiques de la lettre en Italie (XIV^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2009.

BOUTON Cynthia A., « L'« économie morale » et la guerre des farines de 1775 », dans THOMPSON Edward P., BERTRAND Valérie, BOUTON Cynthia A. [et al.], *La Guerre du blé au XVIII^e siècle*, Montreuil, Éditions de la Passion, 1988, p. 93-110.

BRAUDEL Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle*, Tome 1 : *Les structures du quotidien. Le Possible et l'impossible*, Paris, Armand Colin, 1979.

BRAUDEL Fernand, *Civilisation, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle*, Tome 2 : *Les jeux de l'échange*, Paris, Armand Colin, 1979.

BRENNAN Thomas, *Public Drinking and Popular Culture in Eighteenth Century Paris*, Princeton, Princeton University Press, 1988.

BRETAGNOLLE Anne, « Analyse morphodynamique du réseau des routes de poste en France (16^e-19^e siècles) », dans BLETON-RUGET Annie, COMMERÇON Nicole, VANIER Martin, *Réseaux en question : utopies, pratiques, prospectives*, Macon, Institut du Val de Saône-Mâconnais, 2009, p. 117-128.

BRETAGNOLLE Anne, VERDIER Nicolas, « La mesure postale. Reflet des évolutions dans le rapport au temps et à la distance au siècle des Lumières », *Cahiers de métrologie*, 22-23, 2006, p. 63-74.

BRETAGNOLLE Anne, VERDIER Nicolas, « L'extension du réseau des routes de Poste en France, 1708-1833 », dans LE ROUX Muriel (dir.), *Postes d'Europe, XVIII^e-XXI^e siècle. Jalons d'une histoire comparée*, Paris, Comité pour l'histoire de La Poste, 2007, p. 155-193.

BRISLIN Richard W., KIM Eugene S., « Cultural Diversity in People's Understanding and Uses of Time », *Applied Psychology*, 52, 2003, p. 363-382.

BRIZAY François (dir.), *Les formes de l'échange. Communiquer, diffuser, informer de l'Antiquité au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2012.

BROAD John, MANTECÓN Tomás A., SAUPIN Guy, « Aux marges de la société : pauvres et pauvreté », dans ANTOINE Annie, MICHON Cédric, *Les sociétés au 17^e siècle. Angleterre, Espagne, France*, Rennes, PUR, 2006, p. 179-195.

BRONDEL Nicole, « L'almanach royal, national, impérial : quelle vérité, quelle transparence ? (1699-1840) », *Bibliothèque de l'École des Chartes*, 166-1, 2008, p. 15-87.

BRUNOT André, COQUAND Roger, *Le corps des Ponts et Chaussées*, Paris, CNRS, 1982.

BUMANN Peter, *Der Verkehr am Simplon*, Viège, Verlag Neue Buchdruckerei Visp, 1974.

BUTEL Paul, *Les négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974.

BUTEL Paul, « Le négoce international en France au XVIII^e siècle », dans CROUZET François (dir.), *Le Négoce international, XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Economica, 1989, p. 139-152.

BUTEL Paul, *L'économie française au XVIII^e siècle*, Paris, CDU-SEDES, 1993.

C

CAILLOU François, *Une administration royale d'Ancien Régime : le bureau des finances de Tours*, Tours, Presses universitaires François-Rabelais, 2005.

CALLON Michel, « L'innovation technologique et ses mythes », *Gérer et comprendre. Série trimestrielle des Annales des Mines*, 34, 1994, p. 5-17.

CAPDETREY Laurent, NELIS-CLÉMENT Jocelyne (dir.), *La circulation de l'information dans les États antiques*, Bordeaux, Ausonius, 2006.

CAPP Bernard, *Astrology and the Popular Press. English Almanacs, 1500-1800*, Londres/Boston, Faber and Faber, 1979.

CARACAUSI Andrea, « Mesurer et contrôler. Les temps de l'organisation du travail dans les manufactures de laine de Padoue (XVI^e-XVII^e siècles) », *Genèses*, 85-4, 2011, p. 6-26.

CARDINAL Catherine, *La montre des origines au XIX^e siècle*, Fribourg, Office du Livre, 1985.

CARDINAL Catherine, PIGUET Jean-Michel, *Catalogue d'œuvres choisies du musée international d'horlogerie*, La Chaux-de-Fonds, Institut L'homme et le temps, 1999.

CARON François, *Histoire des chemins de fer en France*, Tome 1 : 1740-1883, Paris, Fayard, 1997.

CARON François, « À propos de la rationalisation du travail dans les ateliers des compagnies de chemins de fer en France, 1880-1936 », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 28-29, 2003, p. 190-206.

CARRIÈRE Charles, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, 2 tomes, Marseille, Institut historique de Provence, 1973.

CASPARD Pierre, « Le temps scolaire à l'époque moderne : économies et politiques villageoises. Neuchâtel, XVII^e-XIX^e siècle », dans COMPÈRE Marie-Madeleine (dir.), *Histoire du temps scolaire en Europe*, Paris, Institut national de recherche pédagogique, Éditions Économica, 1997, p. 209-242.

CAVAILLÈS Henri, *La route française, son histoire, sa fonction*, Paris, Colin, 1946.

CERTEAU Michel de, *L'invention du quotidien*, Tome 1 : *Arts de faire*, Paris, Gallimard, 2020 [1980].

CHABAUD Gilles, COHEN Évelyne, COQUERY Natacha, PENEZ Jérôme (dir.), *Les guides imprimés du XVI^e au XX^e siècle : villes, paysages, voyages*, Paris, Belin, 2000.

CHAMBON Grégory, MARTI Lionel, « L'homme et la mesure. Nouvelles approches en sciences humaines et sociales des pratiques et représentations des poids et mesures », *Histoire & mesure*, 35-1, 2020, p. 3-14.

CHAMBOREDON Robert, « Temps perdu, temps retrouvé : l'activité des négociants français à Cadix dans la seconde moitié du XVIII^e siècle », dans MAZAURIC Claude (dir.), *Temps social, temps vécu. 129^e congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Besançon 2004*, Paris, CTHS, 2007 [Édition électronique].

CHARBON Paul, *Au temps des malles-postes et des diligences : histoire des transports publics et de poste du XVII^e au XIX^e siècle*, Obernai, Éditions Jean-Pierre Gyss, 1979.

CHARBONNIER Pierre (dir.), *Les anciennes mesures locales du Massif Central d'après les tables de conversion*, Clermont-Ferrand, Institut d'études du Massif Central/Université Blaise Pascal, 1990.

CHARTIER Roger, « Les pratiques de l'écrit », dans ARIÈS Philippe, DUBY Georges (dir.), *Histoire de la vie privée*, Tome 3 : CHARTIER Roger (dir.), *De la Renaissance aux Lumières*, Paris, Seuil, 1986, p. 113-161.

CHARTIER Roger, LÜSEBRINK Hans-Jürgen (dir.), *Colportage et lecture populaire : imprimés de large circulation en Europe, XVI^e-XIX^e siècles*, Paris, IMEC éditions/Éditions de la Maison des Sciences de l'homme, 1996.

CHARTIER Roger, MARTIN Henri-Jean (dir.), *Histoire de l'édition française*, tome 2 : *Le livre triomphant, 1660-1830*, Paris, Fayard, 1990, p. 521-558.

CHASSAGNE Serge, *Oberkampf : un entrepreneur capitaliste au siècle des Lumières*, Paris, Aubier-Montaigne, 1980.

CHASSAGNE Serge, « Les voyages d'un marchand de soie catholique à la fin du XVIII^e siècle. Joseph-Marie Guérin », dans BUKARDT Albrecht, BERTRAND Gilles, KRUMENACKER Yves, *Commerce, voyage et expérience religieuse, XVI^e-XVIII^e siècles*, Rennes, PUR, 2007, p. 87-112.

CHEVALIER Raymond, *Voyages et déplacements dans l'Empire romain*, Paris, A. Colin, 1988.

CHEVALLIER Raymond, *Les voies romaines*, Paris, Picard, 1997.

CIPOLLA Carlo Maria, *Clocks and Culture, 1300-1700*, New York, Norton, 2003 [1967].

CLAY Stephen, « Les réactions du Midi : conflits, continuités et violences », *Annales historiques de la Révolution française*, 345, 2006, p. 55-91.

CLINQUART Jean, « Une direction des fermes à la fin de l'Ancien Régime », dans CLINQUART Jean, *Les services extérieures de la Ferme générale à la fin de l'Ancien Régime. L'exemple de la direction des fermes du Hainaut*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1996 [En ligne].

COCULA Anne-Marie, *Un fleuve et des hommes. Les gens de la Dordogne au XVIII^e siècle*, Paris, Jules Tallandier, 1981.

COHEN Yves, *Organiser à l'aube du taylorisme. La pratique d'Ernest Mattern chez Peugeot, 1906-1916*, Besançon, Presses universitaires franc-comtoises, 2001.

COLIN Jacques, « Les prémices de la logistique. L'organisation des marines de guerre en France du XVII^e au XVIII^e siècle », dans FABBE-COSTES Nathalie, PACHÉ Gilles (dir.), *La logistique. Une approche innovante des organisations*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2013, p. 219-230.

COLLINI Silvia, VANNONI Antonella, *Les instructions scientifiques pour les voyageurs (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, L'Harmattan, 2005.

Comité pour l'histoire de La Poste, *Guide de recherche sur l'histoire de la Poste en France des origines au Premier Empire, Cahiers pour l'histoire de La Poste*, 2, 2005.

COMPÈRE Marie-Madeleine, « École et alphabétisation en Languedoc aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans FURET François, OZOUF Jacques (dir.), *Lire et écrire : l'alphabétisation des Français de Calvin à Jules Ferry*, Paris, Éditions de Minuit, 1977, p. 43-99.

COMPÈRE Marie-Madeleine, « Introduction », dans COMPÈRE Marie-Madeleine (dir.), *Histoire du temps scolaire en Europe*, Paris, Institut national de recherche pédagogique, Éditions Économica, 1997, p. 9-23.

CONCHON Anne, *Le péage en France au XVIII^e siècle. Les privilèges à l'épreuve de la réforme*, Paris, CHEFF, 2002.

CONCHON Anne, « Rationaliser l'aménagement fluvial. Le travail de la commission des péages, bacs, moulins et pêcheries (1724-1789) », dans SERNA Virginie, GALLICÉ Alain (dir.), *La rivière aménagée : entre héritages et modernité. Formes, techniques et mise en œuvre*, Cordemais, Estuarium, 2005, p. 285-298.

CONCHON Anne, « Les transports intérieurs sous la Révolution : une politique de l'espace », *Annales d'Histoire de la Révolution Française*, 352, 2008, p. 5-28.

CONCHON Anne, « Paris et les transports sous la Révolution », dans MONNIER Raymonde (dir.), *À Paris sous la Révolution. Nouvelles approches de la ville*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2008, p. 105-116.

CONCHON Anne, « Le temps de travail en quête de mesure. La corvée royale au XVIII^e siècle », *Genèses*, 85-4, 2011, p. 50-69.

CONCHON Anne, « La corvée des grands chemins. Mesurer l'efficacité d'une institution au XVIII^e siècle », *Histoire & mesure*, XXX-1, 2015, p. 25-42.

CONCHON Anne, *La Corvée des grands chemins au XVIII^e siècle – Économie d'une institution*, Rennes, PUR, 2016.

CONCHON Anne, « Privilèges et concurrence : le transport routier de marchandises en France au XVIII^e siècle », dans GARNER Guillaume (dir.), *Die Ökonomie des Privilegs, Westeuropa 16.-19. Jahrhundert – L'Économie du privilège, Europe occidentale XVI^e-XIX^e siècles*, Francfort-sur-le-Main, Vittorio Klostermann, 2016, p. 397-416.

CONCHON Anne, « Policer les circulations en France au XVIII^e siècle », dans CONCHON Anne, MONTEL Laurence, REGNARD Céline (dir.), *Policer les mobilités. Europe-États-Unis, XVIII^e-XXI^e siècle*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2018, p. 15-30.

CONCHON Anne, SZULMAN Éric, « Le coût d'une politique d'équipement : le financement des infrastructures de transport au XVIII^e siècle », dans CONCHON Anne, PLUVIEZ David, SZULMAN Éric (dir.), *Le financement des infrastructures de transport, XVII^e-début XIX^e siècle*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2018, p. 189-207.

CONCHON Anne, « Croissance des échanges et circulation de papiers en France au XVIII^e siècle », *Revue historique*, 695, 2020, p. 59-92.

CONCHON Anne, « De l'articulation des pouvoirs législatif et exécutif : les comités de la Convention en matière de transports (1793-1795) », *La Révolution française*, 17, 2020 [En ligne].

CONCHON Anne, « L'économie des transports et ses dynamiques à travers les enquêtes révolutionnaires », dans ABERDAM Serge, CONCHON Anne, MARTIN Virginie (dir.), *Les dynamiques économiques de la Révolution française*, Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2021, p. 185-207.

CONTESTIN Maurice, « La foire de Beaucaire : naissance, apogée, déclin (XV^e-XIX^e siècles) », dans Société d'histoire et d'archéologie de Beaucaire (éd.), *Beaucaire. Carrefour de l'histoire*, Toulouse, Privat, 2010, p. 327-342.

CONTESTIN Maurice, « Marchandises vivantes, marchandises ambulantes : le commerce du bétail aux foires de Beaucaire sous l'Ancien Régime (XVI^e-XVIII^e siècles) », dans Société d'histoire et d'archéologie de Beaucaire (éd.), *Beaucaire. Carrefour de l'histoire*, Toulouse, Privat, 2010, p. 343-367.

COQUERY Natacha, MENANT François, WEBER Florence (dir.), *Écrire, compter, mesurer. Vers une histoire des rationalités pratiques*, Paris, ENS Ulm, 2006.

COQUERY Natacha, *Tenir boutique à Paris au XVIII^e siècle. Luxe et demi-luxe*, Paris, CTHS, 2011.

CORBETT Kenneth Joseph Robert, *The Importance of Being Punctual: Time, Trust, and Virtue in Britain, c. 1700-1900*, thèse de doctorat, University of British Columbia, 2020.

CORBIN Alain (dir.), *L'Avènement des loisirs 1850-1960*, Paris, Flammarion, 1995.

CORBIN Alain, « L'arithmétique des jours au XIX^e siècle », dans CORBIN Alain, *Le temps, le désir et l'horreur : essais sur le dix-neuvième siècle*, Paris, Flammarion, 1998, p. 9-22.

CORBIN Alain, *Les cloches de la terre. Paysage sonore et culture sensible dans les campagnes au XIX^e siècle*, Paris, Flammarion, 2000 [1994].

CORNETTE Joël, « La révolution des objets. Le Paris des inventaires après-décès (XVII^e-XVIII^e siècles) », *Revue d'Histoire Moderne & Contemporaine*, 36-3, 1989, p. 476-486.

CORVISIER André, « Service militaire et mobilité géographique au XVIII^e siècle », *Annales de démographie historique*, 1970, p. 185-204.

COURTY Guillaume, « Le sens unique, la codification des règles de conduite sur route, 1894-1922 », *Politix*, 10, 1990, p. 7-20.

CROGIEZ-PÉTREQUIN Sylvie, HELLER Anna (dir.), *Empires connectés ? La circulation de l'information dans les empires*, Bruxelles, Peter Lang, 2018.

CROSBY Alfred Worcester, *La mesure de la réalité : la quantification dans la société occidentale, 1250-1600*, Paris, Allia, 2003 [1997].

CROSS Gary Scott, *A Quest for Time: the Reduction of Work in Britain and France, 1840-1940*, Los Angeles, University of California Press, 1989.

CROZIER Michel, *À quoi sert la sociologie des organisations ?*, Tome 1 : *Théorie, culture et société*, Paris, S. Arslan, 2000.

CUVELIER Laurent, « Solliciter l'attention, mobiliser et faire l'événement : affiches placardées à Paris au XVIII^e siècle », dans BELIN Olivier, FERRAN Florence (dir.), *Les éphémères et l'événement*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 2018, p. 121-136.

D

DANIELS George, *L'art de Breguet*, Lausanne, Scriptor SA, 1985 [1975].

DASTON Lorraine, « The Coming into Being of Scientific Objects », dans DASTON Lorraine (éd.), *Biographies of scientific objects*, Chicago, University of Chicago Press, 2000, p. 1-14.

DAUDIN Guillaume, *Commerce et prospérité. La France au XVIII^e siècle*, Paris, G. Daudin, 2011 [2005].

DAVIS Ralph, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, St. John's, Newfoundland: International Maritime Economic History Association, 2012 [1962].

DELAUNAY Daniel, FOURNIER Jean-Marc, « Mesurer le capital de mobilité pour évaluer les différenciations sociodémographiques et intra-urbaines de l'accessibilité. Le cas de la zone métropolitaine de Santiago du Chili », *Revue Tiers-Monde*, 218, 2014, p. 131-149.

DELUERMOZ Quentin, « Rouler à la baguette ? Les agents du service des voitures et la difficile codification des circulations à Paris (1892-1914) », *Crime, Histoire & Sociétés*, 14-1, 2010, p. 5-27.

DENIS Vincent, « Administrer l'identité. Le premier âge des papiers d'identité en France (XVII^e-milieu XIX^e siècle) », *Labyrinthe*, 5, 2000, p. 25-42.

DENIS Vincent, « Comment la Révolution française a inventé la mobilité ? », dans FLONNEAU Mathieu, LABORIE Léonard, PASSALACQUA Arnaud, *Les transports de la démocratie : approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, PUR, 2014, p. 27-43.

DENYS Catherine, « La mort accidentelle à Lille et Douai au XVIII^e siècle : mesure du risque et apparition d'une politique de prévention », *Histoire urbaine*, 2, 2000, p. 95-112.

DENYS Catherine, *Police et sécurité au XVIII^e siècle dans les villes de la frontière franco-belge*, Paris, L'Harmattan, 2002.

DENYS Catherine, « Les dangers de l'entrée en ville dans les places fortes du Nord au XVIII^e siècle », dans MICHAUD-FRÉJAVILLE Françoise, DAUPHIN Noëlle, GUILHEMBET Jean-Pierre (dir.), *Entrer en ville*, Rennes, PUR, 2006, p. 161-177.

DENYS Catherine, « Les correspondances entre les villes du Nord de la France. Circulation des informations, des normes et des pratiques administratives dans un réseau autonome au XVIII^e siècle », dans LABORIER Pascale, AUDREN Frédéric, NAPOLI Paolo, VOGEL Jakob (dir.), *Les sciences camérales. Activités pratiques et histoire des dispositifs publics*, Paris, PUF, 2011, p. 217-239.

DEQUIDT Marie-Agnès, « Implantation, transport et finances. L'expérience d'un négociant horloger parisien en 1780 vue au travers de sa correspondance », *Histoire urbaine*, 23, 2008, p. 169-184.

DEQUIDT Marie-Agnès, « Comment mesurer l'intériorisation du temps ? (Paris, début XIX^e siècle) », *Revue d'histoire du XIX^e siècle*, 45-2, 2012, p. 69-81.

DEQUIDT Marie-Agnès, « La qualité de l'horlogerie commune à Paris, à la fin du XVIII^e siècle », *Histoire & mesure*, 27-2, 2012, p. 137-164.

DEQUIDT Marie-Agnès, *Horlogers des Lumières. Temps et société à Paris au XVIII^e siècle*, Paris, CTHS, 2014.

DEQUIDT Marie-Agnès, « Les horlogers parisiens et le temps : afficher l'heure officielle ou mesurer les durées ? », *Romantisme*, 4-174, 2016, p. 20-28.

DESPORTES Marc, *Paysages en mouvement*, Paris, Gallimard, 2005.

DESPORTES Marc, PICON Antoine, *De l'espace au territoire. L'aménagement en France, XVI^e-XXe siècles*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1997.

DEVAUGES Jean-Denys, *Le voyage en France. Du maître de poste au chef de gare, 1740-1914*, Paris, catalogue d'exposition du Musée national de la voiture et du tourisme - Château de Compiègne tenue en 1997, Éditions Réunion des musées nationaux, 1997.

DEVÈZE Michel, « Les forêts françaises à la veille de la Révolution », *Revue d'Histoire Moderne & Contemporaine*, 13-4, 1966, p. 241-272.

DIGARD Jean-Pierre, *Une histoire du cheval : art, techniques, société*, Arles, Actes Sud, 2004.

DOBRSZCZYK Paul, « Useful Reading ? Designing Information for London's Victorian Cab Passengers », *Journal of Design History*, 21-2, 2008, p. 121-141.

DOBRSZCZYK Paul, « City Reading: The Design and Use of Nineteenth-Century London Guidebooks », *Journal of Design History*, 25-2, 2012, p. 123-144.

DOCKÈS Pierre, « L'Espace dans la pensée économique avant von Thünen », *Techniques économiques modernes*, 5, 1966, p. 63-101.

DOHRN-VAN ROSSUM Gerhard, *L'histoire de l'heure. L'horlogerie et l'organisation moderne du temps*, Paris, Éditions de la Maison de l'homme, 1997 [1992].

DUBAR Claude, THOEMMES Jens, « Introduction. Les sciences sociales face aux temporalités », dans DUBAR Claude, THOEMMES Jens (dir.), *Les temporalités dans les sciences sociales*, Toulouse, Octarès, 2013, p. 7-12.

DUBÉ Laurette, SCHMITT Bernd H., LECLERC France, « Consumers' Affective Response to Delays at Different Phases of a Service Delivery », *Journal of Applied Social Psychology*, 21-10, 1991, p. 810-820.

DUBUIS Pierre, « Des horloges dans les montagnes. Premières explorations en Valais, XV^e-XIX^e siècles », *Vallesia : bulletin annuel de la Bibliothèque et des Archives cantonales du Valais, des Musées de Valère et de la Majorie*, 1993, p. 91-108.

DUPUY Roger (dir.), *Pouvoir local et Révolution. La Frontière intérieure*, Rennes, PUR, 1995.

DUPUY Roger, *La République jacobine. Terreur, guerre et gouvernement révolutionnaire (1792-1794)*, Paris, Seuil, 2005.

DURAN Patrice, LAZEGA Emmanuel (éd.), *Les Figures de la coordination*, *L'Année sociologique*, 65-2, 2015.

DURANTON Henri, RÉTAT Pierre (dir.), *Gazettes et information politique sous l'Ancien Régime*, Saint-Étienne, Publications de l'Université de Saint-Étienne, 1999.

DURKHEIM Émile, *De la division du travail social*, Paris, PUF, 1967 [1893].

DURKHEIM Émile, *Les formes élémentaires de la vie religieuse*, Paris, CNRS Éditions, 2014 [1912].

E

EDGERTON David, *Quoi de neuf ? Du rôle des techniques dans l'histoire globale*, Paris, Seuil, 2013 [2007].

ELIAS Norbert, *Du temps*, Paris, Pluriel, 2014 [1984].

ELISSALDE Bernard, « Géographie, temps et changement spatial », *L'Espace géographique*, 29-3, 2000, p. 224-236.

EMSLEY Clive, « La maréchaussée à la fin de l'Ancien Régime. Note sur la composition du corps », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 33-4, 1986, p. 622-644.

ENGAMARRE Max, *L'Ordre du temps. L'invention de la ponctualité au XVI^e siècle*, Genève, Droz, 2004.

ESBESTER Mike, « Designing Time: The Design and Use of Nineteenth-Century Transport Timetables », *Journal of Design History*, 22-2, 2009, p. 91-113.

ESBESTER Mike, « Nineteenth-Century Timetables and the History of Reading », *Book History*, 12, 2009, p. 156-185.

F

FAIRCHILDS Cissie, « The Production and Marketing of Populuxe Goods in Eighteenth-Century Paris », dans BREWER John, PORTER Roy (éd.), *Consumption and the World of Goods*, Londres, Routledge, 1993, p. 228-248.

FALLET Estelle, *La mesure du temps en mer et les horlogers suisses*, La Chaux-de-Fonds, Institut L'homme et le temps, 1995.

FANELLI Joseph, *A Century of Fine Carriage Clocks*, Bronxville, Clock trade enterprises, 1987.

FARGE Arlette, « La répression à Paris au XVIII^e siècle », *L'homme et la société*, 67-68, 1983, p. 51-57.

FAVIER René, « Sociétés urbaines et culture du risque. Les inondations dans la France d'Ancien Régime », dans WALTER François, FANTINI Bernardino, DELVAUX Pascal (dir.), *Les cultures du risque (XVI^e-XXI^e siècle)*, Genève, Presses d'histoire suisse, 2006, p. 49-86.

FEBVRE Lucien, « De l'à peu près à la précision en passant par ouï-dire », *Annales. Économies, sociétés, civilisations*, 5-1, 1950, p. 25-31.

FEYEL Gilles, *L'annonce et la nouvelle : la presse d'information en France sous l'Ancien Régime (1630-1788)*, Oxford, Voltaire foundation, 2000.

FISZLEIBER Francis, « La pratique des finances publiques sous le Directoire (1795-1799) », *La Révolution française*, 17, 2020 [En ligne].

FLICHY Patrice, *Une histoire de la communication moderne : Espace public et espace privé*, Paris, La Découverte, 1991.

FLONNEAU Mathieu, « Paris au cœur de la révolution des usages de l'automobile, 1884-1908 », *Histoire, économie et société*, 2, 2007, p. 61-74.

FLONNEAU Mathieu, GUIGUENO Vincent (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, PUR, 2009.

FLOUD Roderick, JOHNSON Paul (éd.), *The Cambridge Economic History of Modern Britain*, Tome 1 : *Industrialisation, 1700-1860*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004.

FOGEL Michèle, *Les Cérémonies de l'information dans la France du XVI^e au milieu du XVIII^e siècle*, Paris, Fayard, 1989.

FONTAINE Laurence, *Histoire du colportage en Europe, XV^e-XIX^e siècles*, Paris, Albin Michel, 1993.

FONTAINE Laurence, *L'économie morale : pauvreté, crédit et confiance dans l'Europe préindustrielle*, Paris, Gallimard, 2008.

FORDHAM Herbert George, *Catalogue des Guides-routiers et des itinéraires français 1552-1850*, Paris, Imprimerie nationale, 1920.

FORTY Adrian, *Objects of Desire: Design and Society, 1750-1980*, Londres, Thames and Hudson, 1986.

FOUCAULT Michel, *Les mots et les choses. Une archéologie des sciences humaines*, Paris, Gallimard, 1966.

FOUCAULT Michel, *Surveiller et punir*, Paris, Gallimard, 1975.

FOUCHER Michel, *L'invention des frontières*, Paris, Fondation pour les études de défense nationale, 1986.

FRÄNGSMYR Tore, HEILBRON John Lewis, RIDER E. Robin (éd.), *The Quantifying Spirit in the Eighteenth Century*, Berkeley, University of California Press, 1990.

FREGA Roberto, « Qu'est-ce qu'une pratique ? », dans CHATEAURAYNAUD Francis, COHEN Yves (dir.), *Histoires pragmatiques*, Paris, EHESS, 2016, p. 321-347.

FRESSOZ Jean-Baptiste, « Circonvenir les circumfusa. La chimie, l'hygiénisme et la libéralisation des « choses environnantes » : France, 1750-1850 », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 56-4, 2009, p. 39-76.

FRESSOZ Jean-Baptiste, *L'Apocalypse joyeuse. Une histoire du risque technologique*, Paris, Le Seuil, 2012.

FRIDENSON Patrick, REYNAUD Bénédicte (dir.), *La France et le temps de travail : 1814-2004*, Paris, O. Jacob, 2004.

FRIEST Dagmar (dir.), *Diskurse-Körper-Artefakte: historische Praxeologie in der Frühneuzeitforschung*, Bielefeld, Transcript, 2015.

G

GAPAILLARD Jacques, *Histoire de l'heure en France*, Paris, Vuibert-ADAPT, 2011.

GARDEY Delphine, *Écrire, calculer, classer. Comment une révolution de papier a transformé les sociétés contemporaines (1800-1940)*, Paris, La Découverte, 2008.

GARDEY Delphine, « Une culture singulière ? Short-hand systems et abréviation de l'écriture en Angleterre à l'époque moderne », *Documents pour l'histoire des techniques*, 19, 2010, p. 73-84.

GARNOT Benoît, « Justice et société dans la France du XVIII^e siècle », *Dix-Huitième Siècle*, 37, 2005, p. 87-100.

GARNOT Benoît, *Histoire de la justice. France, XVI^e-XXI^e siècle*, Paris, Gallimard, 2009.

GARNOT Benoît, *Être brigand du Moyen Âge à nos jours*, Paris, A. Colin, 2013.

GAUCHET Thomas, *Une histoire politique du canal de Göta. Technique, infrastructure et pouvoirs en Europe du Nord (années 1790-1832)*, thèse de doctorat, Paris, Institut d'études politiques, 2020.

GAZAGNADOU Didier, *La Poste à relais : la diffusion d'une technique de pouvoir à travers l'Eurasie. Chine, Islam, Europe*, Paris, Ed. Kiné, 1994.

GELLARD Matthieu, *Une reine épistolaire. Lettres et pouvoirs au temps de Catherine de Médicis*, Paris, Classiques Garnier, 2015.

GENET Jean-Philippe, RUGGIU François-Joseph (dir.), *Les idées passent-elles la Manche ? Savoirs, représentations, pratiques (France-Angleterre, X^e-XX^e siècles)*, Paris, PUPS, 2007.

GERBOD Paul, « Les rythmes scolaires en France. Permanences, résistantes et inflexions », dans HUBERT Marie-Clotilde, *Construire le temps : normes et usages chronologiques du Moyen âge à l'époque moderne*, Paris/Genève, Honoré Champion/Droz, 2000, p. 447-477.

GINGRAS Yves, GODIN Benoît, « Expérimentation, instrumentation et argumentation », *Didaskalia*, 11, 1997, p. 151-162.

GINZBURG Carlo, « Signes, traces, pistes. Racines d'un paradigme de l'indice », *Le Débat*, 6-6, 1980, p. 3-44.

GIRARDIER Sandrine, *L'entreprise Jaquet-Droz. Entre merveilles de spectacle, mécaniques luxueuses et machines utiles, 1758-1811*, thèse de doctorat, Université de Neuchâtel, 2018.

GIRARDIER Sandrine, *L'entreprise Jaquet-Droz. Entre merveilles de spectacle, mécaniques luxueuses et machines utiles, 1758-1811*, Neuchâtel, Alphil, 2020.

GLENNIE Paul, THRIFT Nigel, « Reworking E.P. Thompson's "Time, Work-Discipline and Industrial Capitalism" », *Time & Society*, 5-3, 1996, p. 275-299.

GLENNIE Paul, THRIFT Nigel, « The Spaces of Clock Times », dans JOYCE P. (éd.), *The Social in Question. New Bearings in History and the Social Sciences*, Londres, Routledge, 2002, p. 151-174.

GLENNIE Paul, THRIFT Nigel, « Revolutions in the Times. Clocks and the Temporal Structures of Everyday Life », dans LIVINGSTONE David Noel, WITHERS Charles Williams John (éd.), *Geography and Revolution*, Chicago, University of Chicago Press, 2005, p. 160-198.

GLENNIE Paul, THRIFT Nigel, *Shaping the Day. A History of Timekeeping in England and Wales, 1300-1800*, Oxford, Oxford University Press, 2009.

GODELAINE Florent, *La liaison Auvergne-Ponant par la Loire (XVI^e-XVIII^e siècle)*, dans LEMAÎTRE Nicole (dir.), *Des routes et des hommes : la construction des échanges par les itinéraires et les transports*, Paris, Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2019 [En ligne].

GOGER Jean-Marcel, « L'attitude du pouvoir politique vis-à-vis du réseau routier méridional de 1789 à 1815 », dans Congrès national des sociétés savantes, *Les routes du Sud de la France : de l'Antiquité à l'époque contemporaine*, Paris, CTHS, 1985, p. 273-293.

GOGER Jean-Marcel, *La Politique routière en France de 1716 à 1815*, thèse de doctorat, Paris, EHESS, 1988.

GOGER Jean-Marcel, « Les routes du Sud-Ouest de 1780 à 1815 : efforts d'équipement et espoirs déçus », *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 60-3, 1989, p. 301-328.

GOGER Jean-Marcel, « Le temps de la route exclusive en France (1780-1850) », *Histoire, économie, société*, 4, 1992, p. 597-618.

GOGER Jean-Marcel, « Les mutations routières dans la France du XIX^e siècle », dans DELVIT Philippe, TAILLEFER Michel (dir.), *À la conquête du temps et de l'espace : la révolution des transports*, Toulouse, PUT, 1998.

GORHAM Geoffrey, HILL Benjamin, SLOWIK Edward, WATERS C. Kenneth (éd.), *The Language of Nature: Reassessing the Mathematization of Natural Philosophy in the Seventeenth Century*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2016.

GOTTELAND Andrée, *Les cadrans solaires et méridiennes disparus de Paris*, Paris, CNRS Éditions, 2002.

GOUBERT Jean-Pierre (dir.), *Du luxe au confort*, Paris, Belin, 1988.

GRABER Frédéric, *Paris a besoin d'eau : projet, dispute et délibération technique dans la France napoléonienne*, Paris, CNRS Éditions, 2009.

GRABER Frédéric, GIRAUDEAU Martin (dir.), *Les Projets. Une histoire politique (XVI^e-XXI^e siècles)*, Paris, Presses des Mines, 2018.

GREIG Hannah, VICKERY Amanda, « The Political Day in London, c. 1697-1834 », *Past & Present*, 252-1, 2021, p. 101-137.

GRENIER Jean-Yves, *L'économie d'Ancien Régime. Un monde de l'échange et de l'incertitude*, Paris, Albin Michel, 1996.

GUERMAZI Alexandre, LE QUANG Jeanne-Laure, MARTIN Virginie (dir.), *Diriger la loi (1789-1804)*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2018.

GUICHETEAU Samuel, *La Révolution des ouvriers nantais. Mutation économique, identité sociale et dynamique révolutionnaire (1740-1815)*, Rennes, PUR, 2008.

GUILLERME André, *Corps à corps sur la route. Les routes, les chemins et l'organisation des services au XIX^e siècle*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1984.

GUINIER Arnaud, « De guerre et de grâce : le pas cadencé dans l'armée française de la seconde moitié du XVIII^e siècle (1750-1791) », *e-Phaistos*, IV-1, 2015, p. 15-26.

GUTTON Jean-Pierre, *La société et les pauvres : l'exemple de la généralité de Lyon (1534-1789)*, Paris, Honoré Champion, 2018 [1971].

GUYE Samuel, MICHEL Henry, *Mesures du temps et de l'espace. Horloges, montres et instruments anciens*, Paris, Bibliothèque des arts, 1970.

H

HAASIS Lucas, RIESKE Constantin (éd.), *Historische Praxeologie. Dimensionen vergangenen Handelns*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2015.

HAFID-MARTIN Nicole, *Voyage et connaissance au tournant des Lumières, 1780-1820*, Oxford, Voltaire Foundation, 1995.

HAILWOOD Mark, « Time and Work in Rural England, 1500-1700 », *Past and Present*, 248, 2020, p. 87-121.

HANNAM Kevin, SHELLER Mimi, URRY John, « Mobilities, Immobilities and Moorings », *Mobilities*, 1-1, 2006, p. 1-22.

HANOTIN Guillaume, « Trains et équipages sur la route vers Madrid : détails et matérialité des voyages diplomatiques (XVI^e-début XVIII^e siècle) », *Histoire, économie & société*, 37-1, 2018, p. 46-63.

HANß Stefan, « The Fetish of Accuracy: Perspectives on Early Modern Time(s) », *Past and Present*, 243, 2019, p. 267-284.

HARRIS Michael, LEE Alan J. (éd.), *The Press in English Society from the 17th to the 19th Centuries*, Londres, Associated University Press, 1986.

HARTOG François, *Régimes d'historicité : présentisme et expériences du temps*, Paris, Éditions du Seuil, 2003.

HARVEY David, *The Conditions of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Oxford/Cambridge, Blackwell, 1991 [1990].

HAUDRÈRE Philippe, *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2005 [1989].

HAUDRÈRE Philippe, *Les Français dans l'océan Indien, XVII^e-XIX^e siècle*, Rennes, PUR, 2014.

HEICHETTE Michel, *Société, sociabilité, justice. Sablé et son pays au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2005.

HEMMEON Joseph Clarence, *The History of the British Post Office*, Cambridge, Harvard University Press, 1912.

HENNEQUIN-LECOMTE Laure, « Les voyages forment la jeunesse : la mobilité européenne des notables strasbourgeois au tournant de la période contemporaine », dans DINET Dominique, GRANDHOMME Jean-Noël, LABOULAIS Isabelle (éd.), *Les formes du voyage. Approches interdisciplinaires*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2010, p. 147-158.

HENRY Philippe, « La perception et l'usage du temps au XVIII^e siècle », dans CARDINAL Catherine, JEQUIER François, BARRELET Jean-Marc, BEYNER André (dir.), *L'homme et le temps en Suisse, 1291-1991*, La Chaux-de-Fonds, Institut L'homme et le temps, 1991, p. 35-42.

HERGOT Lucien, « Mécanique et Tavelle, deux éléments du vocabulaire hippomobile », *Linx*, hors-série n°3, 1991, p. 61-69.

HESSE Carla, « La logique culturelle de la loi révolutionnaire », *Annales. Histoire, Sciences sociales*, 57-4, 2002, p. 915-933.

HILAIRE-PÉREZ Liliane, *L'Invention technique au siècle des Lumières*, Paris, Albin Michel, 2000.

HILAIRE-PÉREZ Liliane, *La pièce et le geste : artisans, marchands et savoir technique à Londres au XVIII^e siècle*, Paris, Albin-Michel, 2013.

HILAIRE-PÉREZ Liliane, THÉBAUD-SORGER Marie, « Les techniques dans l'espace public. Publicité des inventions et littérature d'usage du XVIII^e siècle (France, Angleterre) », *Revue de synthèse*, 127-5/2, 2006, p. 393-428.

HOWARD Nicole, « Marketing Longitude: Clocks, Kings, Courtiers and Christiaan Huygens », *Book History*, 1, 2008, p. 59-88.

HUGUENIN Régis (dir.), PIGUET Jean-Michel, *La Neuchâteloise. Histoire et technique de la pendule neuchâteloise, XVIII^e-XXI^e siècle*, Neuchâtel, Alphil, 2017.

I

INGRAIN Edouard, « Orléans, essai de géographie urbaine », *L'Information Géographique*, 17-3, 1953, p. 98-105.

ISNARD Hildebert, « Espace et temps en géographie », *Annales de géographie*, 525, 1985, p. 534-545.

IUNG Jean-Éric, « L'organisation du service des vivres aux armées de 1550 à 1650 », *Bibliothèque de l'École des Chartes*, 141-2, 1983, p. 269-306.

J

JAMAUX-GOHIER Théotiste, *La poste aux chevaux en Bretagne (1738-1873)*, Mayenne, Éditions régionales de l'Ouest, 2001.

JAMAUX-GOHIER Théotiste, « Vitesse et durée des voyages au temps de la poste aux chevaux », dans MAZAURIAC Claude (dir.), *Temps social, temps vécu, 129^e congrès national des sociétés historiques et scientifiques*, Paris, CTHS, 2004, p. 179-193.

JAOUEN Marine, DIEULEFET Gaëlle, SERRA Laurence, BERTHAUT-CLARAC Sébastien, « Transporter, conserver en mer au XVIII^e siècle, de la diversité vers la standardisation », *Patrimoines du Sud*, 13, 2021 [En ligne].

JARRIGE François, VRIGNON Alexis, « Généalogie de la puissance, incertitudes et doutes (1750-1860) », dans JARRIGE François, VRIGNON Alexis (dir.), *Face à la puissance. Une histoire des énergies alternatives à l'âge industriel*, Paris, La Découverte, 2020, p. 23-56.

JEANNIN Pierre, « Distinction des compétences et niveaux de qualification : les savoirs négociants dans l'Europe moderne », dans ANGIOLINI Franco, ROCHE Daniel (dir.), *Cultures et formations négociantes dans l'Europe moderne*, Paris, EHESS, 1995, p. 363-397.

JEDELE-SCHUDEL Markus, *Kutschen, Schlitten und Fourgons der Schweizer Post*, Winterthur, Jedele, 2010.

JOBÉ Joseph, *Au temps des coches. Histoire illustrée du voyage en voiture attelée du XV^e au XX^e siècle*, Lausanne, Edita - Denoël, 1976.

JOUHAUD Christian, « Lisibilité et persuasion. Les placards politiques », dans CHARTIER Roger (dir.), *Les usages de l'imprimé (XV^e-XIX^e siècle)*, Paris, Fayard, 1987, p. 309-342.

JOURDAN Annie, « La Convention ou l'empire des lois », *La Révolution française*, 2012 [En ligne].

K

KACI Maxime, *Dans le tourbillon de la Révolution. Mots d'ordre et engagements collectifs aux frontières septentrionales (1791-1793)*, Rennes, PUR, 2016.

KAPLAN Steven L., *Les ventres de Paris. Pouvoir et approvisionnement dans la France d'Ancien Régime*, Paris, Fayard, 1988.

KELLERHALS-MAEDER Andreas, KLÖTI Thomas, KRONIG Karl, *Bevor die Post verstaatlicht wurde: die Post der Fischer, 1675-1832 / La poste avant son étatisation : la poste des Fischer, 1675-1832*, Berne, Musée des PTT, 1991.

KELLERMANN Robin, *Im Zwischenraum der Beschleunigten Moderne. Eine Bau- und Kulturgeschichte des Wartens auf Eisenbahnen, 1830-1935*, Bielefeld, Verlag, 2021.

KELLY Morgan, Ó GRÁDA Cormac, « Adam Smith, Watch Prices, and the Industrial Revolution », *The Quarterly Journal of Economics*, 2016, p. 1727-1752.

KITTS Antony, « Mendicité, vagabondage et contrôle social du Moyen Âge au XIX^e siècle », *Revue d'histoire de la protection sociale*, 1-1, 2008, p. 37-56.

KLÖTI Thomas, *Johann Friedrich von Ryhiner (1732-1803). Berner Staatsmann, Geograph, Kartenbibliograph und Verkehrspolitik*, Berne, Geographische Gesellschaft Bern, 1994.

KONVITZ Josef W., *Cartography in France, 1660-1848. Science, Engineering and Statecraft*, Chicago/Londres, The University of Chicago Press, 1987.

KOSELLECK Reinhart, *Le futur passé. Contribution à la sémantique des temps historiques*, Paris, EHESS, 2016 [1979].

KOYRÉ Alexandre, « Du monde de l'« à-peu-près » à l'univers de la précision », dans KOYRÉ Alexandre, *Études d'histoire de la pensée philosophique*, Paris, Colin, 1961, p. 311-329.

KROENER Bernhard R., « Le développement d'un réseau routier militaire dans le Nord-Est de la France au cours de l'Ancien Régime. À partir de cartes des routes et des étapes des XVII^e et XVIII^e siècles », dans Congrès national des sociétés savantes, *Les Transports de 1610 à nos jours*, Paris, Bibliothèque nationale, 1980, p. 41-61.

KULA Witold, *Les mesures et les hommes*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 1984 [1970].

L

LABORIER Pascale, LASCOUMES Pierre, « L'action publique comprise comme gouvernementalisation de l'État », dans LABORIER Pascale, AUDREN Frédéric, NAPOLI Paolo, VOGEL Jakob (dir.), *Les sciences camérales. Activités pratiques et histoire des dispositifs publics*, Paris, PUF, 2011, p. 81-101.

LABORIER Pascale, TROM Danny (dir.), *Historicités de l'action publique*, Paris, PUF, 2003.

LABOULAIS-LESAGE Isabelle, *Lectures et pratiques de l'espace : l'itinéraire de Coquebert de Montbret, savant et grand commis d'État, 1755-1831*, Paris, H. Champion, 1999.

LABOULAIS Isabelle (dir.), *Les usages des cartes (XVII^e-XIX^e siècles). Pour une approche pragmatique des productions cartographiques*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2008.

LADJOUI Diane, « Les journées des 4 et 5 septembre 1793 à Paris. Un mouvement d'union entre le peuple, la commune de Paris et la convention pour un exécutif révolutionnaire », *Annales historiques de la Révolution française*, 321, 2000 [En ligne].

LAGADEC Yann, « Guerre sur terre et circulations internationales en Europe », dans BEAUREPAIRE Pierre-Yves, POURCHASSE Pierrick (dir.), *Les Circulations internationales en Europe, années 1680-années 1780*, Rennes, PUR, 2010, p. 55-66.

LALLEMENT Michel, « Une antinomie durkheimienne... et au-delà. Regards sociologiques sur le temps et les temporalités », *Temporalités*, 8, 2008 [En ligne].

LAMBERT Guy, RAVEUX Olivier, « Pannes et accidents, mises en question et révélateurs des relations entre techniques, économie et société (XIX^e-XXI^e siècle) », *Artefact*, 11, 2019, p. 9-17.

LAMY Jérôme, PETITJEAN Johann, « Mondes de l'écrit et société de l'information à l'époque moderne », *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, 149, 2021, p. 13-21.

LANDES David S., *L'heure qu'il est : les horloges, la mesure du temps et la formation du monde moderne*, Paris, Gallimard, 1987 [1983].

LANGINS Janis, *Conserving the Enlightenment. French Military Engineering from Vauban to the Revolution*, Cambridge, MIT Press, 2004.

LANGLOIS Simon, « Nouvelles orientations en sociologie de la consommation », *L'Année sociologique*, 52-1, 2002, p. 83-103.

LANGLOIS-THIEL Olivia, *Contribution à l'histoire du service public postal : De la Révolution au tournant libéral du Second Empire*, Bruxelles, Peter Lang, 2014.

LARRÈRE Catherine, *L'Invention de l'économie au XVIII^e siècle. Du droit national à la physiocratie*, Paris, PUF, 1992.

LASCOUMES Pierre, LE GALÈS Patrick, *Sociologie de l'action publique*, Paris, Armand Colin, 2018.

LATOUR Bruno, *Changer de société, refaire de la sociologie*, Paris, La Découverte, 2006.

LEFEBVRE Philippe, *L'invention de la grande entreprise. Travail, hiérarchie, marché. France, fin XVIII^e-début XX^e siècle*, Paris, PUF, 2003.

LEGAY Marie-Laure, « Les syndics généraux des États provinciaux, officiers mixtes de l'État moderne (France, XVI^e-XVIII^e siècles) », *Histoire, économie & société*, 23-4, 2004, p. 489-501.

LE GOFF Jacques, « Au Moyen Âge : temps de l'Église et temps du marchand », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisation*, 15-3, 1960, p. 417-433.

LE GOFF Jacques, « Le temps du travail dans la « crise » du XIV^e siècle : du temps médiéval au temps moderne », *Le Moyen Age*, LXIX, 1963, p. 597-613.

LEMAIGRE-GAFFIER Pauline, *Administrer les menus plaisirs du roi : la cour, l'État et les spectacles dans la France des Lumières*, Ceyzérieu, Champ Vallon, 2016.

LEMAIGRE-GAFFIER Pauline, « Mobilités et « voyages » du roi de France à l'époque de la monarchie administrative (XVII^e-XVIII^e siècle) », dans DESTEPHEN Sylvain, BARBIER Josiane, CHAUSSON François (dir.), *Le gouvernement en déplacement : pouvoir et mobilité de l'Antiquité à nos jours*, Rennes, PUR, 2019, p. 469-491.

LEMARCHAND Yannick, « 'À la conquête de la science des comptes', variations autour de quelques manuels français de tenue des livres », dans HOOCK Jochen, JEANNIN Pierre, KAISER

Wolfgang (dir.), *Ars mercatoria. Handbücher und Traktate für den Gebrauch des Kaufmanns*, Tome 3 : 1470-1700, Paderborn/Munich/Vienne/Zurich, Schöningh, 2001, p. 91-129.

LEMERCIER Claire, « Naissance de l'entreprise et formes antérieures d'organisation », dans SEGRESTIN Blanche, ROGER Baudoin, VERNAC Stéphane (dir.), *L'entreprise. Point aveugle du savoir*, Auxerre, Éditions Sciences Humaines, 2014, p. 153-163.

LEMERCIER Claire, « Le rapport de travail en France au XIX^e siècle : un rapport marchand ? », *L'homme et la société*, 212, 2020, p. 71-93.

LEMIRE Beverly, « Consumerism in Preindustrial and Early Industrial England: The Trade in Secondhand Clothes », *Journal of British Studies*, 27-1, 1988, p. 1-24.

LÉON Pierre, « Vie et mort d'un grand marché international. La foire de Beaucaire (XVIII^e-XIX^e siècles) », *Revue de géographie de Lyon*, 28-4, 1953, p. 309-328.

LÉON Pierre, *La naissance de la grande industrie en Dauphiné : fin du XVII^e siècle – 1869*, Paris, PUF, 1954.

LEPETIT Bernard, *Chemins de terre & voies d'eau. Réseaux de transports. Organisation de l'espace*, Paris, EHESS, 1984.

LEPETIT Bernard, « L'impensable réseau. Les routes françaises avant les chemins de fer », *Cahiers Groupe Réseaux*, n°5, 1986, p. 12-29.

LEPETIT Bernard, *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*, Paris, Albin Michel, 1988.

LEPETIT Bernard, « Voyages en France », dans MARCEL Odile, *Composer le paysage. Construction et crises de l'espace (1789-1992)*, Seyssel, Champ Vallon, 1989, p. 111-130.

LE ROUX Muriel (dir.), *Histoire de la Poste : de l'administration à l'entreprise*, Paris, Éd. Rue d'Ulm, 2002.

LE ROUX Thomas, *Le Commerce intérieur de la France à la fin du XVIII^e siècle*, Paris, Nathan, 1996.

LETACONNOUX Joseph, « Les transports en France au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 11-2, 1908, p. 97-114.

LÉVY Jacques, « Capital spatial », dans LÉVY Jacques, LUSSAULT Michel (dir.), *Dictionnaire de la géographie et l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2013, p. 147-149.

LIBOUREL Jean-Louis, *Voitures hippomobiles : vocabulaire typologique et technique*, Paris, Éditions du Patrimoine, 2016.

LICOPPE Christian, *La formation de la pratique scientifique. Le discours de l'expérience en France et en Angleterre (1630-1820)*, Paris, La Découverte, 1996.

LIGOU Daniel, « Un règlement de manufacture à la fin du XVIII^e siècle », *Revue d'histoire économique et sociale*, 31-3, 1953, p. 272-275.

LIVET Georges, *Histoire des routes et des transports en Europe. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2003.

LIZET Bernadette, *La bête noire. À la recherche du cheval parfait*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 1989.

LOIR Christophe, « Le trottoir et l'invention de la rue moderne », *Bruxelles-Patrimoines*, 32, 2019, p. 10-27.

LUNDWALL Éric, *Les Carrosses à cinq sols*, Paris, Science infuse, 2000.

LÜSEBRINK Hans-Jürgen, « Transferts culturels transatlantiques et circulation des savoirs dans les cultures populaires – le cas des almanachs de Benjamin Franklin », *Tangence*, 72, 2003, p. 27-40.

M

MAAS Harro, « Monitoring the self: François-Marc-Louis Naville and his moral tables », *History of Science*, 58-2, 2020, p. 117-141.

MACZAK Antoni, *Travel in Early Modern Europe*, Cambridge, Polity Press, 1995 [1978].

MAHONEY Michael S., « Huygens and the Pendulum: From Device to Mathematical Relation », dans BREGER Herbert, GROSHOLZ Emily (éd.), *The Growth of Mathematical Knowledge*, Dordrecht, Kluwer, 2000, p. 17-39.

MAITTE Corine, TERRIER Didier, « Conflits et résistances autour du temps de travail avant l'industrialisation », *Temporalités*, 16, 2012 [En ligne].

MAITTE Corine, TERRIER Didier (dir.), *Les temps du travail : normes, pratiques, évolutions (XVI^e-XIX^e siècle)*, Rennes, PUR, 2014.

MAITTE Corine, TERRIER Didier, *Les rythmes du labeur. Enquête sur le temps de travail en Europe occidentale, XIV^e-XIX^e siècles*, Paris, La Dispute, 2020.

MANDROU Robert, *De la culture populaire aux XVII^e et XVIII^e siècles. La bibliothèque bleue de Troyes*, Paris, Stock, 1964.

MARCHAND Patrick, *Les Maîtres de poste et le transport public en France, 1700-1850*, thèse de doctorat, Université Paris I, 2004.

MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messager : une histoire du transport public en France au temps du cheval, 1700-1850*, Paris, Belin, 2006.

MARCIL Yasmine, *La fureur des voyages. Les récits de voyage dans la presse périodique (1750-1789)*, Paris, Honoré Champion, 2006.

MARGAIRAZ Dominique, « L'invention du « service public » : entre « changement matériel » et « contrainte de nommer » », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 52-3, 2005, p. 10-32.

MARGAIRAZ Dominique, « Introduction : économie et information à l'époque moderne », dans MARGAIRAZ Dominique, MINARD Philippe (dir.), *L'information économique (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2008, p. 3-16.

MARGAIRAZ Dominique, « Entreprise, privilège et service dans les transports publics parisiens, XVII^e-XVIII^e siècle », dans CARVAIS Robert, GARÇON Anne-Françoise, GRELON André (dir.), *Penser la technique autrement, XVI^e-XXI^e siècle. En hommage à l'œuvre d'Hélène Vérin*, Paris, Classiques Garnier, 2017, p. 333-360.

MARIENSTRAS Élise, « Les modalités du temps chez Benjamin Franklin », *Transatlantica*, 2, 2009 [En ligne].

MARQUIS Hugues, « Le pain de munition, « nerf de la guerre » des armées françaises en guerre (1588-1814) », *Artefact*, 9, 2019, p. 57-78.

MARTIN Marguerite, « Temps et circulation des marchandises. Entre contrôle et incertitude, de Bordeaux à Marseille, 1735-1737 », *Hypothèses*, 1-18, 2015, p. 133-148.

MARZAGALLI Silvia, « La circulation de l'information, révélateur des modalités de fonctionnement propres aux réseaux commerciaux d'Ancien Régime », *Rives nord-méditerranéennes*, 27, 2007 [En ligne].

MASSOUNIE Dominique, « Philibert Orry et l'embellissement du territoire autour de l'*Instruction* de 1738 : genèse d'un paysage routier et urbain », *Livraisons de l'histoire de l'architecture*, 26, 2013, p. 80-104.

MATHIAS Peter, *The First Industrial Nation. The Economic History of Britain, 1700-1914*, Londres/New York, Routledge, 1983 [1969].

MATTA-DUVIGNAU Raphaël, *Gouverner, administrer révolutionnairement : le comité de salut public*, Paris, L'Harmattan, 2013.

MAUSS Marcel, « Les techniques du corps », *Journal de Psychologie*, XXXII, 3-4, 1936.

MCCRACKEN Grant David, *Culture and Consumption: New Approaches to the Symbolic Character of Consumer Goods and Activities*, Bloomington, Indiana University Press, 1990.

MCEVOY Rory, « Timing Device », dans LIGHTMAN Bernard (éd.), *A Companion to the History of Science*, Chichester, Wiley-Blackwell, 2016, p. 445-458.

MEGGS Philip B., *A History of Graphic Design*, New York, John Wiley & Sons, 1998 [1983].

MERCIER Jean-Marie, « Beaucaire et le commerce des idées au XVIII^e siècle », dans Société d'histoire et d'archéologie de Beaucaire (éd.), *Beaucaire. Carrefour de l'histoire*, Toulouse, Privat, 2010, p. 369-397.

MERCIER Jean-Marie (dir.), *550^{ème} Anniversaire de la Foire de la Madeleine, 1464-2014*, Beaucaire, La Terre d'Argence, 2014.

MERKI Christoph Maria, SCHIEDT Hans-Ulrich, TISSOT Laurent, « Histoire des transports », dans SCHIEDT Hans-Ulrich, TISSOT Laurent, MERKI Christoph Maria, SCHWINGES Rainer C. (dir.), *Verkehrsgeschichte/Histoire des transports*, Société suisse d'histoire économique et sociale, 25-25, Zurich, Chronos, 2010, p. 17-21.

MESQUI Jean, *Le Pont en France avant le temps des ingénieurs*, Paris, Picard, 1986.

MESSERLI Alfred, « L'événement – le texte – l'illustration. Pratiques iconographiques dans les almanachs suisses entre 1700 et 1870 », dans LÜSEBRINK Hans-Jürgen, MOLLIER Jean-Yves (éd.), *Presse et événement : journaux, gazettes, almanachs (XVIII^e-XIX^e siècles)*, Berne/Berlin/Bruxelles, Peter Lang, 2000, p. 275-296.

MESSERLI Jakob, *Gleichmässig – pünktlich – schnell. Zeiteinteilung und Zeitgebrauch in der Schweiz im 19. Jahrhundert*, Zurich, Chronos, 1995.

MESTRE Jean-Louis, « La notion de service public d'après les débats de l'Assemblée Constituante », *Études et documents du Conseil d'État*, 40, 1989, p. 187-209.

MESTRE Jean-Louis, « L'emploi de l'expression « service public » sous l'Ancien Régime », dans GUGLIELMI Gilles J., *Histoire et Service public*, Paris, PUF, 2004, p. 21-36.

MEYZIE Philippe, *L'alimentation en Europe à l'époque moderne. Manger et boire, XVI^e s.-XIX^e s.*, Paris, Armand Colin, 2010.

MEYZIE Philippe, « L'organisation logistique d'un déplacement diplomatique en province : le voyage à travers la Guyenne des princesses espagnoles en 1748 », *Histoire, économie & société*, 37-1, 2018, p. 64-80.

MICHON Cédric (dir.), *Les conseillers de François I^{er}*, Rennes, PUR, 2011.

MIKABERIDZE Alexander, *Les Guerres napoléoniennes. Une histoire globale*, Paris, Flammarion, 2020.

MILESON Stephen, « Sound and Landscape », dans GERRARD Christopher M., GUTTIÉREZ Alejandra (éd.), *The Oxford Handbook of Later Medieval Archeology in Britain*, Oxford, Oxford University Press, 2018, p. 713-728.

MILLER Judith A., *Mastering the Market. The State and the Grain Trade in Northern France, 1700-1860*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999.

MILLER Judith A., « Commerce des céréales et problèmes des subsistances à la fin du XVIII^e siècle », dans LAPIED Martine, PEYRARD Christine (dir.), *La Révolution française au carrefour des recherches*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 2003, p. 55-67.

MILLET Audrey, « Tracer le monde : outils et instruments de la Renaissance aux Lumières », *Artefact*, 4, 2016, p. 215-231.

MOKYR Joel, *The Enlightened Economy: an Economic History of Britain, 1700-1850*, New Haven, Yale University Press, 2009.

MOM Gijs, « Compétition et coexistence : la motorisation des transports terrestres et le lent processus de substitution de la traction équine », *Le Mouvement Social*, 4-229, 2009, p. 13-39.

MOM Gijs, DIVALL Colin, LYTH Peter, « Towards a paradigm shift? A decade of transport and mobility history », dans MOM Gijs, PIRIE Gordon, TISSOT Laurent (éd.), *Mobility in History. The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility*, Neuchâtel, Alphil, 2009, p. 13-40.

MONTEL Nathalie, « Un écrit technique dans l'histoire : le *Mémoire sur la construction et l'entretien des chemins* de Trésaguet (1775) », *Genèses*, 104-3, 2016, p. 133-154.

MOREAU Jacques, VERPEAUX Michel (dir.), *Révolution et décentralisation. Le système administratif français et les principes révolutionnaires de 1789*, Paris, Economica, 1992.

MORRISON-LOW A. D., *Making scientific instruments in the industrial revolution*, Aldershot, Ashgate, 2007.

MOTIS Alejandra, POINTEAU-LAGADEC Erwan, RAGER Cléo, SCHMIT Élisabeth [et al.], « L'action publique, un thème pour l'historien ? », *Hypothèses*, 19-1, 2016, p. 97-108.

MOULLIER Igor, *Le ministère de l'Intérieur sous le Consulat et le Premier Empire (1799-1814). Gouverner la France après le 18 brumaire*, thèse de doctorat, Université de Lille, 2004.

MOULLIER Igor, « Une recomposition administrative : le bureau des subsistances, de l'Ancien Régime à la fin du Premier Empire », *Annales historiques de la Révolution française*, 352, 2008, p. 29-51.

MOULLIER Igor, « Décrire l'administration : le développement de la notion d'attribution au début du XIX^e siècle », *Bibliothèque de l'École des Chartes*, 166-1, 2008, p. 99-118.

MUCHEMBLED Robert, *La violence au village (XV^e-XVII^e siècle)*, Turnhout, Brepols, 1989.

MURPHY Anne L., « Clock-Watching: Work and Working Time at the Late Eighteenth-Century Bank of England », *Past & Present*, 236-1, 2017, p. 99-132.

MUSSET Benoît, « L'auberge et le cabaret comme forum marchand (Haut-Maine, XVIII^e siècle) », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 127-4, 2020, p. 125-151.

N

NEUBERT Christoph, SCHABACHER Gabriele, « Verkehrsgeschichte an der Schnittstelle von Technik, Kultur, und Medien. Einleitung », dans NEUBERT Christoph, SCHABACHER Gabriele (dir.), *Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien*, Bielefeld, Transcript, 2013, p. 7-45.

NORDMAN Daniel, *Frontières de France. De l'espace au territoire (XVI^e-XIX^e siècles)*, Paris, Gallimard, 1998.

NORTON Peter, MOM Gijs, MILLWARD Liz, FLONNEAU Mathieu (éd.), *Mobility in history. Reviews and Reflections*, T²M Yearbook 2012, Neuchâtel, Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, 2011.

NOUGARET Pierre, *Les sources de l'histoire postale (Poste aux chevaux, Poste aux lettres, Messageries et diligences)*, Guide des recherches, Paris, Éditions Musée de la Poste, 1992.

O

O'BRIEN Patrick, KEYDER Caglar, *Economic Growth in Britain and France, 1780-1914. Two Paths to the Twentieth Century*, Londres, George Allen & Unwin, 1978.

OGLE Vanessa, *The Global Transformation of Time, 1870-1950*, Cambridge/Londres, Harvard University Press, 2015.

OLLIVRO Jean, *L'homme à toutes vitesses. De la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, Rennes, PUR, 2000.

OLLIVRO Jean, *Quand la vitesse change le monde : essor de la vitesse et transformation des sociétés*, Rennes, Apogée, 2006.

P

PARDAILHÉ-GALABRUN Annik, *La naissance de l'intime. 3000 foyers parisiens, XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, Presses Universitaires de France, 1988.

PARET Peter, « Napoleon and the Revolution in War », dans PARET Peter (éd.), *Makers of Modern Strategy from Machiavelli to the Nuclear Age*, Princeton, Princeton University Press, 1986, p. 123-142.

PARIS Anne-Marie, « La diffusion de l'information scientifique dans les almanachs populaires pendant la Révolution et l'Empire », dans *La diffusion du savoir de 1610 à nos jours*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 1983, p. 211-228.

PAUTET Sébastien, « Fausses porcelaines, vraies innovations ? Tôles vernies, économie de la variété et invention technique dans la seconde moitié du XVIII^e siècle », *Les Cahiers de Framespa*, 31, 2019 [En ligne].

PAWSON Eric, *Transport and economy: the turnpike roads of eighteenth century Britain*, Londres/New York/San Francisco, Academic Press, 1977.

PAYRE Renaud, POLLET Gilles, « Analyse des politiques publiques et sciences historiques : quel(s) tournant(s) socio-historique(s) ? », *Revue française de science politique*, 55-1, 2005, p. 133-154.

PELLETIER Monique, « Les guides routiers au XVIII^e siècle. Tradition et Innovations (l'exemple de l'itinéraire Paris-Compiègne) », dans DEVAUGES Jean-Denys, MASSEAU Didier, *Le voyage en France, 1750-1914*, Compiègne, Société des amis du musée national de la voiture et du tourisme, 2000, p. 7-16.

PÉREZ Liliane, « Technique, économie et politique entre la France et l'Angleterre (XVII^e-XIX^e siècles) », *Documents pour l'histoire des techniques*, 19, 2010, p. 9-29.

PÉREZ Liliane, THÉBAUD-SORGER Marie, « Les techniques dans la presse d'annonces au XVIII^e siècle en France et en Angleterre. Réseaux d'information et logiques participatives », dans

BRET Patrice, CHATZIS Konstantinos, PÉREZ Liliane (dir.), *La presse et les périodiques techniques en Europe, 1750-1950*, 2008, Paris, L'Harmattan, p. 11-50.

PERROT Jean-Claude, *Une histoire intellectuelle de l'économie politique (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Paris, EHESS, 1992.

PERROT Philippe, *Le luxe : une richesse entre faste et confort, XVIII^e-XIX^e siècle*, Paris, Éditions du Seuil, 1995.

PETERSEN Susanne, « L'approvisionnement de Paris en farine et en pain pendant la Convention girondine », *Annales historiques de la Révolution française*, 257, 1984, p. 366-385.

PETOT Jean, *Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées (1599-1815)*, Paris, M. Rivière et Cie, 1958.

PFISTER Christian, « Climat : Les hivers et les printemps », *DHS*, 2008.

PFISTER Christian, « Climat : Les étés et les automnes », *DHS*, 2008.

PHYTILIS Jacques, « Une commission extraordinaire du Conseil du Roi : la commission des postes et messageries et le contentieux des messageries », dans PHYTILIS Jacques, KISLIAKOFF Nadia, SPITTERI Henri, FRÊCHE Georges, *Questions administratives dans la France du XVIII^e siècle*, Paris, PUF, 1965, p. 1-150.

PICON Antoine, *Architectes et ingénieurs au siècle des Lumières*, Marseille, Parenthèses, 1988.

PICON Antoine, *L'invention de l'ingénieur moderne : l'École des Ponts et Chaussées, 1747-1851*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1992.

POMIAN Krzysztof, *L'ordre du temps*, Paris, Gallimard, 1984.

PYNSON Joël, *Le chronographe de poche suisse*, La Chaux-de-Fonds, Chronométriphilia, 2015.

Q

QUELLIER Florent, *La table des Français. Une histoire culturelle (XV^e-début XIX^e siècle)*, Rennes, PUR, 2013.

QUENET Grégory, « Fléaux de Dieu ou catastrophes naturelles ? », *Terrain*, 54, 2010, p. 10-25.

R

RACEVSKIS Roland, *Time and Ways of Knowing under Louis XIV: Molière, Sévigné, Lafayette*, Lewisburg/Londres, Bucknell University Press/Associated University Presses, 2003.

REBOUILLAT Marguerite, « L'établissement de l'administration préfectorale dans le département de Saône-et-Loire : les deux premiers préfets », *Revue d'Histoire Moderne & Contemporaine*, 17-3, 1970, p. 860-879.

RECOLIN Sophie, « L'établissement et la diffusion de l'illumination publique à Rennes au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 120-4, 2013, p. 89-106.

REVERDY Georges, *L'histoire des routes de France du Moyen Âge à la Révolution*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1997.

REYNAUD Denis, « « Associer le public dans son entreprise » : les premières lettres de lecteurs dans la presse française », *Études Épistémè*, 26, 2014 [En ligne].

REYNAUD Jean-Daniel, *Les règles du jeu : l'action collective et la régulation sociale*, Paris, Armand Colin, 1997.

RICHEZ Sébastien, « « La poste sans interruption » : horaires et fonctionnement du service en France au XIX^e siècle », dans MAZAURIC Claude (dir.), *Temps social, temps vécu. 129^e congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Besançon 2004*, Paris, CTHS, 2007 [Édition électronique].

RIELLO Giorgio, « Strategies and Boundaries: Subcontracting and the London Trades in the Long Eighteenth Century », *Entreprise & Society*, 9-2, 2008, p. 243-280.

ROBERT Sandrine, « Les chasse-marée et la route du poisson. Réduire la distance pour approvisionner Paris du XIII^e siècle au XVIII^e siècle », *Techniques & Culture*, suppléments au n°69, 2018 [En ligne].

ROBERTS Lissa, « The Death of the Sensuous Chemist: The 'New' Chemistry dans the Transformation of Sensuous Technology », *Studies in History and Philosophy of Science*, 26-4, 1995, p. 503-529.

ROBINSON Howard, *The British Post Office*, Princeton, Princeton University Press, 1948.

ROCHE Daniel, *La culture des apparences : une histoire du vêtement, XVII^e-XVIII^e siècle*, Paris, Fayard, 1989.

ROCHE Daniel, *La France des Lumières*, Paris, Fayard, 1993.

ROCHE Daniel, *Histoire des choses banales. Naissance de la consommation dans les sociétés traditionnelles (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Fayard, 1997.

ROCHE Daniel, *Le peuple de Paris. Essai sur la culture populaire au XVIII^e siècle*, Paris, Fayard, 1998 [1981].

ROCHE Daniel (dir.), *Voitures, chevaux et attelages du XVI^e au XIX^e siècle*, Paris, Association pour l'académie d'art équestre de Versailles, 2000.

ROCHE Daniel, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard, 2003.

ROCHE Daniel, *La culture équestre de l'Occident, XVI^e-XIX^e siècle. L'ombre du cheval*, Tome 1 : *Le cheval moteur. Essai sur l'utilité équestre*, Paris, Fayard, 2008.

ROCHE Daniel, *La culture équestre de l'Occident, XVI^e-XIX^e siècle. L'ombre du cheval*, Tome 2 : *La gloire et la puissance. Essai sur la distinction équestre*, Paris, Fayard, 2011.

ROCHE Daniel, *La culture équestre de l'Occident, XVI^e-XIX^e siècle. L'ombre du cheval*, Tome 3 : *Connaissance et passion*, Paris, Fayard, 2015.

ROGÈRE Claude, *Sur une route d'autrefois. La Chasse-Marée. Voiturier de poisson de mer*, Rouen, Claude Rogère, 1975.

ROMMELAERE Catherine, *Voitures et carrossiers aux XVIII^e et XIX^e siècles. La Belgique face à la France et à l'Angleterre*, Bruxelles, Le Livre Timperman, 2004.

ROSA Hartmut, *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010 [2005].

ROTHAUGE Caroline, « Es ist (an der) Zeit. Zum „temporal turn“ in der Geschichtswissenschaft », *Historische Zeitschrift*, 305-3, 2017, p. 729-746.

ROYER Jean-Pierre, DERASSE Nicolas, ALLINNE Jean-Pierre, DURAND Bernard [et al.], *Histoire de la justice en France : du XVIII^e siècle à nos jours*, Paris, PUF, 2016 [1995].

RUDÉ George, « La Taxation populaire de mai 1775 à Paris et dans la région parisienne », *Annales historiques de la Révolution française*, 143, 1956, p. 139-179.

RUDÉ George, « La Taxation populaire de mai 1775 en Picardie, en Normandie et dans le Beauvaisis », *Annales historiques de la Révolution française*, 165, 1961, p. 305-326.

RYHINER Johann Friedrich von, KLÖTI Thomas, *Die Post: ein „Geschäft“ - für wen? Geschichte des bernischen Postwesens von 1648-1798 und Johann Friedrich von Rybiners « Bericht über des Postwesen in Helvetien, 1793 »*, Berne, PTT, 1990.

S

SAINSAULIEU Renaud, *Sociologie de l'organisation et de l'entreprise*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1991 [1987].

SAINT-CAST Benoît de, « “À la garde de Dieu et à la conduite du voiturier”. Recours et litiges face aux aléas du transport de marchandises (Lyon, milieu XVII^e s.-XVIII^e s.), *Clio@Thémis*, 17, 2019 [En ligne].

SARRAZIN Véronique, « L'exemple des *Étrennes parisiennes* : succès, évolution et mutation d'un genre d'almanachs du XVIII^e au XIX^e siècle », dans LÜSEBRINK Hans-Jürgen, MIX York-Gothart, MOLLIÉ Jean-Yves, SOREL Patricia (dir.), *Les lectures du peuple en Europe et dans les Amériques (XVII^e-XX^e siècle)*, Bruxelles, Éditions Complexe, 2003, p. 39-47.

SAUTER Michael J., « Clockwatchers and Stargazers. Time Discipline in Early Modern Berlin », *American Historical Review*, 112, 2007, p. 685-709.

SCHELLE Karl Gottlob, *L'Art de se promener*, Paris, Éd. Rivages et Payot, 1996 [1802].

SCHIEDT Hans-Ulrich, « Wegnetze und Mobilität im Ancien Régime », *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte*, 49, 1999, p. 16-43.

SCHIEDT Hans-Ulrich, « Die Entwicklung der Strasseninfrastruktur in der Schweiz zwischen 1740 und 1910 », *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte*, 1, 2007, p. 39-54.

SCHIVELBUSCH Wolfgang, *Histoire des voyages en train*, Paris, Le Promeneur, 1990 [1977].

SCHLUP Michel, *Au temps des coches et diligences*, Hauterive, Éditions Gilles Attinger, 1984.

SCHULER Martin, LEPORI Benedetto, KAUFMANN Vincent, JOYE Dominique (éd.), *Des mobilités à la mobilité – vers un paradigme intégrateur / Eine integrative Sicht der Mobilität: im Hinblick auf ein neues Paradigma der Mobilitätsforschung*, Berne, Conseil suisse de la science, 1997.

SCHUTZ Alfred, LUCKMANN Thomas, *The Structures of the Life-world*, Tome 1, Evanston, Northwestern University Press, 1973.

SCHWARTZ Barry, « Waiting, Exchange, and Power: The Distribution of Time in Social Systems », *American Journal of Sociology*, 79-4, 1974, p. 841-870.

SCORNICKI Arnault, *L'économiste, la cour et la patrie. L'économie politique dans la France des Lumières*, Paris, CNRS Éditions, 2011.

SÉNÉCA Bernard, *La montre de voyage & temps mesuré du voyage. De Louis XI à Émile Loubet*, Arras, Muses, Musons, Musée, 2013.

SHAPIN Steven, SCHAFFER Simon, *Leviathan et la pompe à air. Hobbes et Boyle entre science et politique*, Paris, La Découverte, 1993 [1985].

SHAW Jenny, « Punctuality, and the Everyday Ethics of Time: Some Evidence from the Mass Observation Archive », *Time & Society*, 3, 1994, p. 79-98.

SHERMAN Stuart, *Telling Time. Clocks Diaries and English Diurnal from 1660-1785*, Chicago/Londres, The University of Chicago Press, 1996.

SIMIEN Côme, « Comment faire une République une et indivisible ? Centralisation, décentralisation, Révolution », *Humanisme*, 334-1, 2022, p. 38-45.

SOTTOCASA Valérie (dir.), *Les brigands. Criminalité et protestation politique (1750-1850)*, Rennes, PUR, 2013.

SOTTOCASA Valérie, *Les brigands et la Révolution. Violences politiques et criminalité dans le Midi (1789-1802)*, Ceyzérieu, Champ Vallon, 2016.

SOUCHIER Côme, *Maîtriser le temps : du projet scientifique au gouvernement des temporalités*, Vulaines-sur-Seine, Éditions du Croquant, 2018.

SPARKES Ivan, *Stagecoaches & Carriages. An Illustrated History of Coaches and Coaching*, Bourne End, Spurbooks, 1975.

SPUFFORD Margaret, *The Great Reclothing of Rural England: Petty Chapmen and their Wares in the Seventeenth Century*, Londres, The Hambledon Press, 1984.

STAEHLI Tristan, *Restauration d'une pendulette d'alcôve signée « Isaac Deonna »*, travail de diplôme, 2015, non publié.

STERN Tiffany, « Time for Shakespeare: Hourglasses, sundials, clocks, and early modern theatre », *Journal of the British Academy*, 3, 2015, p. 1-33.

STOLBERG Lukas, *Die Kutschenubhr: Sattelubren, Karrossenubren, Alkovenubren*, Munich, Callwey, 1993.

STUDENY Christophe, *L'invention de la vitesse. France, XVIII^e-XX^e siècles*, Paris, Gallimard, 1995.

STUDENY Christophe, « Une histoire de la vitesse : le temps du voyage », dans MONTULET Bernard, HUBERT Michel, SCHMITZ Serge (dir.), *Mobilités et Temporalités*, Bruxelles, Publication des Facultés universitaires Saint-Louis, 2005, p. 113-128.

STUDENY Christophe, « L'emprise de l'heure », *Romantisme*, 4-174, 2016, p. 10-19.

STYLES John, *The Dress of the People. Everyday fashion in Eighteenth-Century England*, New Haven/Londres, Yale University Press, 2007.

SYMES Colin, « Time and Motion: Chronometry and the Railway Timetables of New South Wales, 1855-1906 », *KronoScope*, 11-1, 2011, p. 145-165.

SZULMAN Éric, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique*, Rennes, PUR, 2014.

T

TERRIER Max, « L'invention des ressorts de voiture », *Revue d'histoire des sciences*, 39-1, 1986, p. 17-30.

TESSIER Alexandre (dir.), *La Poste, servante et actrice des relations internationales (XVI^e-XIX^e siècle)*, Bruxelles, Peter Lang, 2016.

THÉVENOT Laurent, « Les entreprises entre plusieurs formes de coordination », dans REYNAUD Jean-Daniel, EYRAUD François, PARADEISE Catherine, SAGLIO Jean (éd.), *Les systèmes de relations professionnelles. Examen critique d'une théorie*, Paris, CNRS, 1990, p. 347-370.

THOEMMES Jens, « Sociologie du travail et critique du temps industriel », *Temporalités*, 8, 2008 [En ligne].

THOMPSON Edward P., « Time, Work-Discipline, and Industrial Capitalism », *Past & Present*, 38, 1967, p. 56-97.

THOMPSON Edward P., *La guerre des forêts. Luites sociales dans l'Angleterre du XVIII^e siècle*, Paris, La Découverte, 2017 [1975].

THOUARD Denis (dir.), *L'interprétation des indices. Enquête sur le paradigme indiciaire avec Carlo Ginzburg*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2007.

THRIFT Nigel, « Transport and Communications 1730-1914 », dans DODGSHON Robert A., BUTLIN Robin Alan (éd.), *An Historical Geography of England and Wales*, Londres, Academic Press, 1990, p. 453-486.

TILLY Louise A., « La révolte frumentaire, forme de conflit politique en France », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 27-3, 1972, p. 731-757.

TISSOT Laurent, « Du caractère mobile du concept de mobilité », *Traverse*, 3, 2020, p. 32-45.

TOUZERY Mireille, *Atlas de la Généralité de Paris au XVIII^e siècle. Un paysage retrouvé*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière, 1995.

TURCOT Laurent, *Le promeneur à Paris au XVIII^e siècle*, Paris, Le Promeneur-Gallimard, 2007.

TURNER Anthony John, « 'The Accomplishment of Many Years': Three Notes towards a History of the Sand-glass », *Annals of Science*, 39, 1982, p. 161-172.

TURNER Anthony, « La 'Dial Clock' anglaise et son contexte social », *Bulletin de l'ANCAHA*, n°36, 1983, p. 7-13.

TURNER Anthony, « L'Angleterre, la France et la navigation : le contexte historique de l'œuvre chronométrique de Ferdinand Berthoud », dans CARDINAL Catherine (dir.), *Ferdinand Berthoud 1727-1807. Horloger mécanicien du Roi et de la Marine*, La Chaux-de-Fonds, Musée international d'horlogerie, 1984, p. 143-164.

TURNER Anthony, *Early scientific instruments: Europe, 1400-1800*, Londres, Sotheby's publications, 1987.

TURNER Anthony John, « Sun-dials: history and classification », *History of Science*, 27, 1989, p. 303-318.

V

VAILLÉ Eugène, « Les Petites Postes (1759-1792) », *Bulletin d'informations, de documentation, de statistique*, 1938, p. 31-48.

VAILLÉ Eugène, *Histoire générale des Postes françaises*, Tome 2 : *De Louis XI à la création de la Surintendance générale des Postes (1477-1630)*, Paris, Presses Universitaires de France, 1949.

VAILLÉ Eugène, *Histoire générale des Postes françaises*, Tome 4 : *Louvois, Surintendant général des Postes (1668-1691)*, Paris, Presses Universitaires de France, 1951.

VAILLÉ Eugène, *Histoire générale des Postes françaises*, Tome 5 : *La Ferme générale et le groupe Pajot-Rouillé (1691-1738)*, Paris, Presses Universitaires de France, 1951.

VAILLÉ Eugène, *Histoire générale des Postes françaises*, Tome 6 : *La Ferme générale et le groupe Grimod-Thiroux (1738-1789)*, Paris, Presses Universitaires de France, 1953-1955.

VALE Edmund, *The Mail-Coach Men of the Late Eighteenth Century*, Newton Abbot, David & Charles, 1967.

VAN DAMME Ilja, VERMOESEN Reinoud, « Second-hand Consumption as a Way of Life: Public Auctions in the Surroundings of Alost in the Late Eighteenth Century », *Continuity and Change*, 24-2, 2009, p. 275-305.

VAN DER STRAETEN Jonas, WEBER Heike, « Technology and its Temporalities – A Global Perspective », dans CARNINO Guillaume, HILAIRE-PÉREZ Liliane, LAMY Jérôme, ZAKHAROVA Larissa (éd.), *Global History of Technology (19th-21st Centuries)* (à paraître).

VANDEWIELE Jean-Luc, « Les chemins de Rouen à Caen : histoire d'une liaison intra-provinciale à l'Époque Moderne », *Annales de Normandie*, 48-3, 1998, p. 231-258.

VAN EERDE Wendelien, AZAR Sana, « Too Late? What Do You Mean? Cultural Norms Regarding Lateness for Meetings and Appointments », *Cross-Cultural Research*, 54, 2-3, 2019, p. 111-129.

VELUWENKAMP Jan Willem, « Schémas de communication internationale et système commercial néerlandais, 1500-1800 », dans BEAUREPAIRE Pierre-Yves, POURCHASSE Pierrick (dir.), *Les Circulations internationales en Europe, années 1680-années 1780*, Rennes, PUR, 2010, p. 83-98.

VENAYRE Sylvain, *Panorama du voyage (1780-1920) : mots, figures, pratiques*, Paris, Les Belles lettres, 2012.

VERDIER Nicolas, « Penser le réseau au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle : le cas de la Poste », dans BLETON-RUGET Annie, COMMERÇON Nicole, VANIER Martin, *Réseaux en question : utopies, pratiques et prospective*, Macon, Institut de Recherche Val de Saône Mâconnais, 2005, p. 129-138.

VERDIER Nicolas, « Le réseau technique est-il un impensé au XVIII^e siècle : le cas de la poste aux chevaux », *Flux*, 68-2, 2007, p. 7-21.

VERDIER Nicolas, « Les formes du voyage : cartes et espaces des guides de voyage », *In Situ*, 15, 2011 [En ligne].

VERDIER Nicolas, *La carte avant les cartographes. L'avènement du régime cartographique en France au XVIII^e siècle*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2015.

VERDIER Nicolas, CHALONGE Ludovic, « La question des échelles en géohistoire. Les bureaux de la poste aux lettres du XVIII^e siècle à nos jours », *Cybergeo : Revue européenne de géographie*, 851, 2018 [En ligne].

VÉRIN Hélène, *La gloire des ingénieurs. L'intelligence technique du XVI^e au XVIII^e siècle*, Paris, Albin Michel, 1993.

VERLEY Patrick, *L'échelle du monde. Essai sur l'industrialisation de l'Occident*, Paris, Gallimard, 2013 [1997].

VIDAL Laurent, *Les hommes lents. Résister à la modernité, XV^e-XX^e siècle*, Paris, Flammarion, 2020.

VILLE Simon P., *Transport and the Development of the European Economy, 1750-1918*, Basingstoke/Londres, MacMillan Press, 1990.

VILLERS Damien, MIEDER Wolfgang, « Time is money: Benjamin Franklin and the vexing problem of proverb origins », *Proverbium*, 34, 2017, p. 391-404.

VIRILIO Paul, *Vitesse et politique : un essai de dromologie*, Paris, Galilée, 1977.

VITALE Linda, VITALE Francis X., *The Carriage Clock: 200 Years of Timely Allure*, Spring Lake, Vitale & Vitale, 1994.

VON OSTERHAUSEN Fritz, *Dictionnaire de l'horlogerie*, Neuilly-sur-Seine, Art & images, 2014 [2005].

VOSGIEN Sébastien, *Gouverner le commerce au XVIII^e siècle. Conseil et Bureau du commerce*, Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique, 2017.

VOTH Hans-Joachim, *Time and Work in England, 1750-1830*, Oxford/New York, Clarendon Press, 2000.

VRIES Jan de, *Barges and Capitalism. Passenger Transportation in the Dutch Economy (1632-1839)*, Utrecht, H&S, 1981.

VRIES Jan de, « The Industrial Revolution and the Industrious Revolution », *Journal of Economic History*, 54-2, 1994, p. 249-270.

VRIES Jan de, *The Industrious Revolution: Consumer Behavior and the Household Economy, 1650 to the Present*, Cambridge, Cambridge University Press, 2008.

W

WALTER François, FANTINI Bernardino, DELVAUX Pascal (dir.), *Les cultures du risque (XVI^e-XXI^e siècle)*, Genève, Presses d'histoire suisse, 2006.

WEATHERILL Lorna, *Consumer Behaviour and Material Culture in Britain, 1660-1760*, Londres/New York, Routledge, 1988.

WEBER Max, *Concepts fondamentaux de sociologie*, Paris, Gallimard, 2016.

WEBER Max, *Les communautés*, Paris, La Découverte, 2019.

WEIDENFELD Katia, *Histoire du droit administratif. Du XIV^e siècle à nos jours*, Paris, Economica, 2010.

WELLS Cheryl, *Civil War Time: Temporality and Identity in America, 1861-1865*, Athènes, University of Georgia Press, 2005.

WHITE Lawrence T., VALK Raivo, DIALMY Abdessamad, « What Is the Meaning of “on Time”? The Sociocultural Nature of Punctuality », *Journal of Cross-Cultural Psychology*, 42-3, 2011, p. 482-493.

WISE M. Norton (éd.), *The Values of Precision*, Princeton, Princeton University Press, 1995.

WOLFZETTEL Friedrich, *Le discours du voyageur. Le récit de voyage en France du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, Paris, PUF, 1996.

WOLKENHAUER Anja, « Time, Punctuality, and Chronotopes: Concepts and Attitudes Concerning Short Time in Ancient Rome », dans MILLER Kassandra J., SYMONS Sarah (éd.), *Down to the Hour: Short Time in the Ancient Mediterranean and Near East*, Leiden/Boston, Brill, 2019, p. 214-238.

WORONOFF Denis (dir.), *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998.

WYSS Arthur, *La poste en Suisse. 2000 ans d'histoire*, Lausanne, Payot, 1987.

Y

YODER Joella G., *Unrolling Time. Christiaan Huygens and the Mathematization of Nature*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988.

YVON Michel, « Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet, ingénieur des Ponts-et-Chaussées (1716-1796). Créateur d'une méthode rationnelle pour construire et entretenir les chaussées empierrées au XVIII^e siècle », dans Congrès national des sociétés savantes, *Les routes du Sud de la France : de l'Antiquité à l'époque contemporaine*, Paris, CTHS, 1985, p. 295-318.

Z

ZENOBI Luca, « Mobility and Urban Space in Early Modern Europe: An Introduction », *Journal of Early Modern History*, 25, 2021, p. 1-10.

ZERUBAVEL Eviatar, « The Benedictine Ethic and the Modern Spirit of Scheduling: on Schedules and Social Organization », *Sociological Inquiry*, 50-2, 1980, p. 157-169.

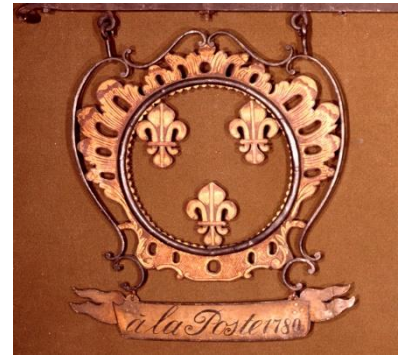
ZERUBAVEL Eviatar, *Hidden Rhythms. Schedules and Calendars in Social Life*, Berkeley/Los Angeles/Londres, University of California Press, 1981.

ZERUBAVEL Eviatar, « The Standardization of Time: A Sociohistorical Perspective », *American Journal of Sociology*, 88-1, 1982, p. 1-23.

ZERUBAVEL Eviatar, « Timetables and Scheduling: On the Social Organization of Time », *Sociological Inquiry*, 46-2, 2007, p. 87-94.

ANNEXES

1. Enseigne de relais de poste de Marckolsheim, 1780



Musée de La Poste, Paris, inv. 5209/1.

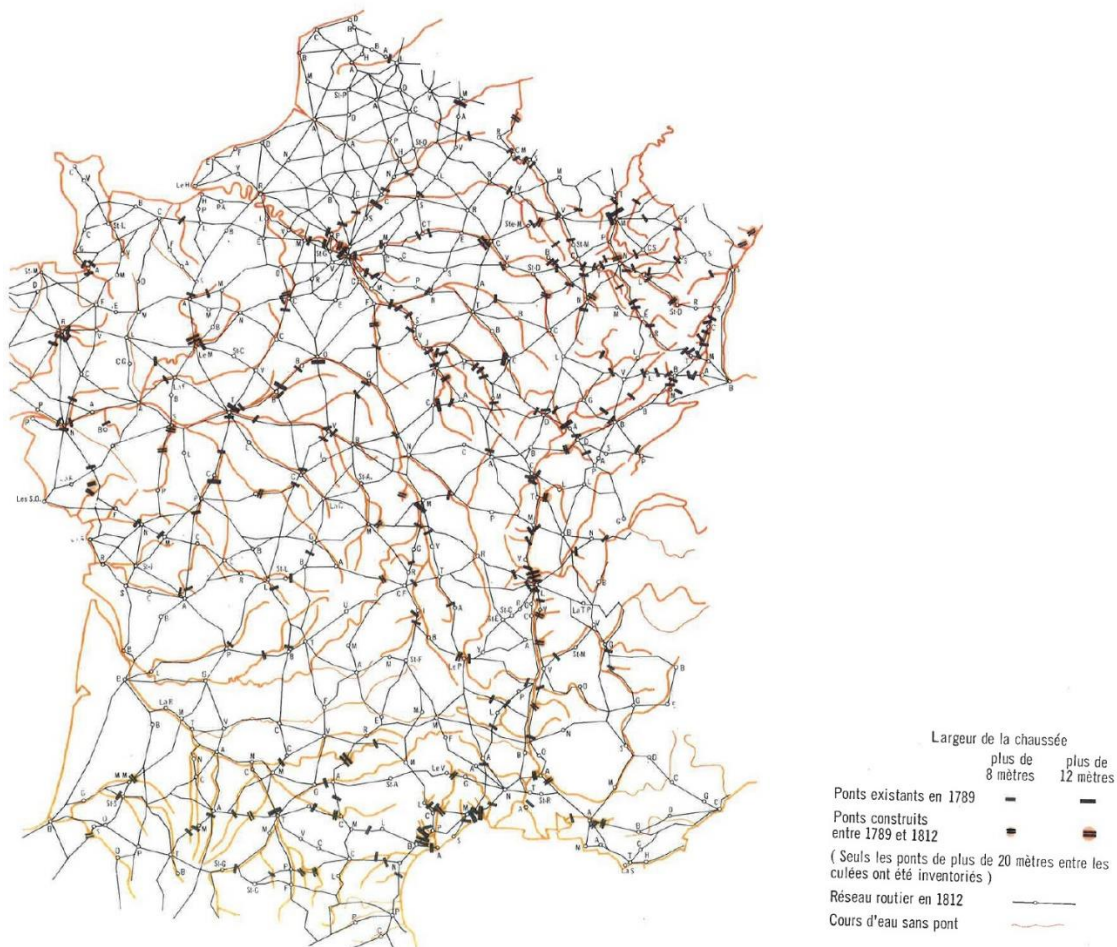
© Musée de La Poste – La Poste

2. Diligence de Paris à Lyon, 1775



Modèle réduit à l'échelle 1/10, 1951, Musée de La Poste, Paris, inv. 5962.

3. Carte des ponts en France en 1809



ARBELLOT Guy, LEPETIT Bernard (dir.), *Atlas de la Révolution française*, Tome 1 : *Routes et communications*, Paris, EHESS, 1987, p. 20-21.

4. Profil en travers d'une grande route royale, d'après un dessin du XVIII^e siècle

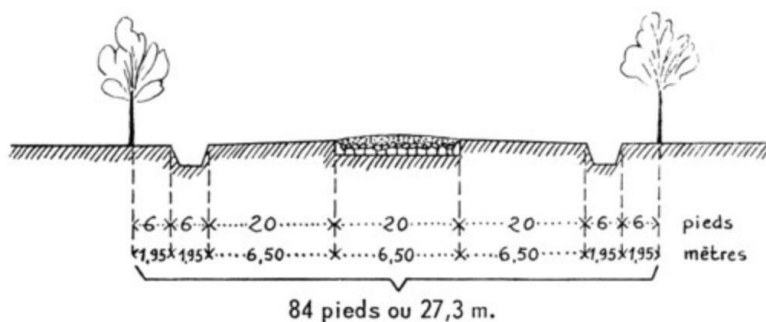


FIG. 1. — Profil en travers d'une grande route royale, d'après un dessin du XVIII^e siècle.

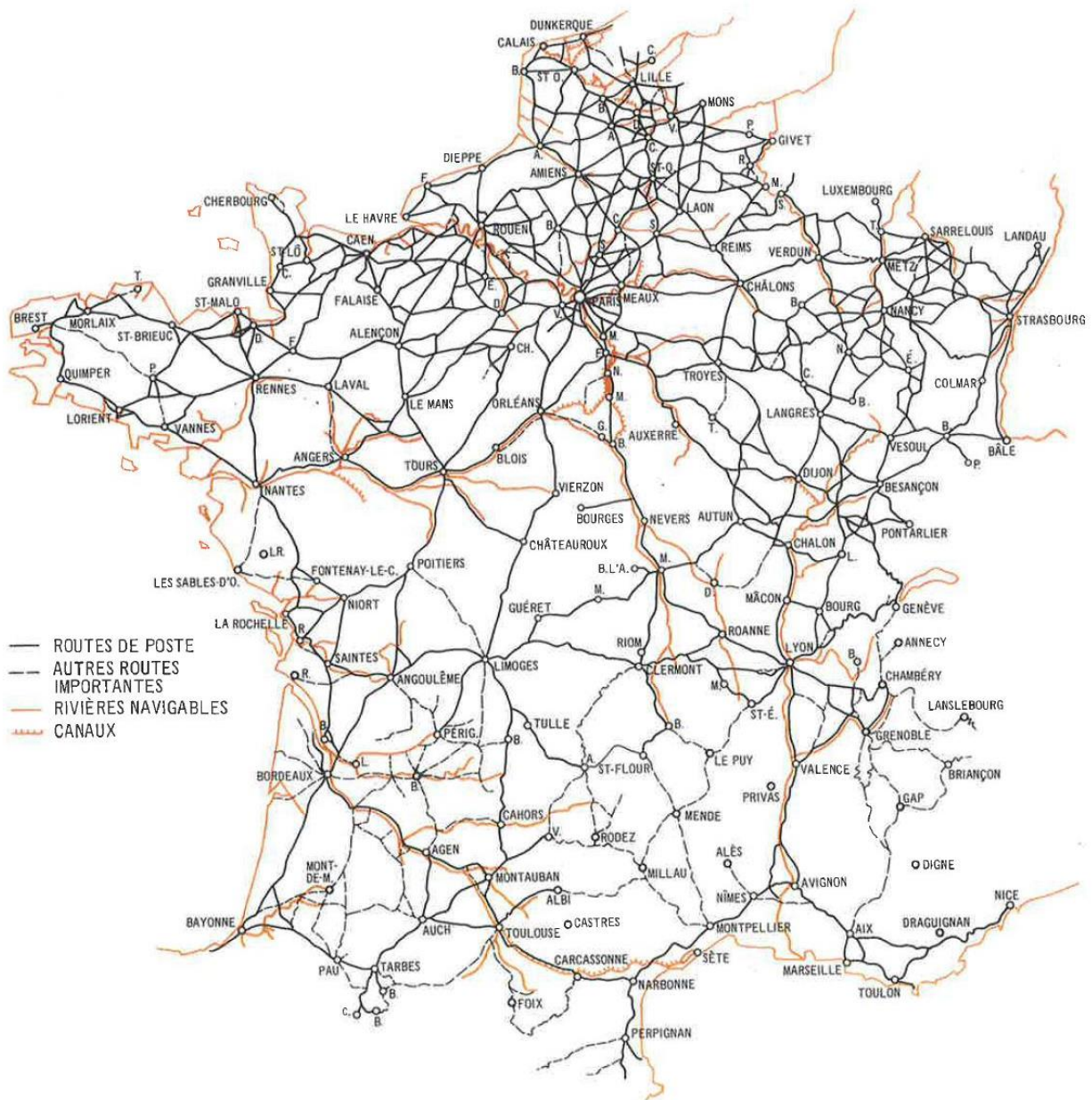
ARBELLOT Guy, « La grande mutation des routes de France au milieu du XVIII^e siècle », *Annales ESC*, 3, 1973, p. 765-791, p. 786.

5. DEMAY Jean-François, *La route de Picardie*, 1832, RMN-Grand Palais (domaine de Compiègne)



© RMN-Grand-Palais (domaine de Compiègne) / Franck Raux

6. Carte des grandes voies de communication en France en 1789



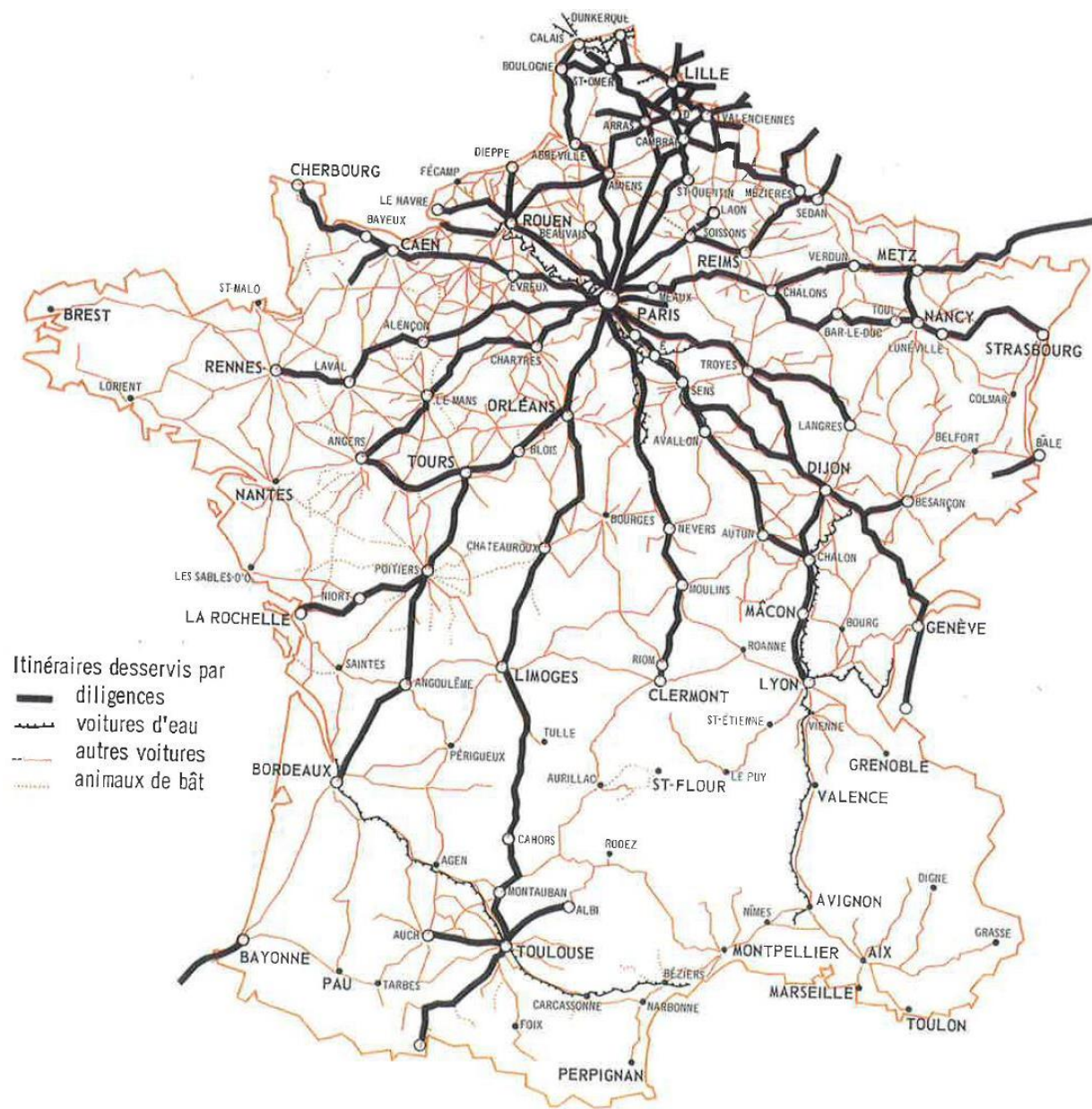
ARBELLOT Guy, LEPETIT Bernard (dir.), *Atlas de la Révolution française*, Tome 1 : *Routes et communications*, Paris, EHESS, 1987, p. 15.

7. Carte de l'état du réseau français vers 1820



ARBELLOT Guy, LEPETIT Bernard (dir.), *Atlas de la Révolution française*, Tome 1 : *Routes et communications*, Paris, EHESS, 1987, p. 24.

8. Carte des itinéraires desservis par les diligences en France en 1789



ARBELLOTT Guy, LEPETIT Bernard (dir.), ARBELLOTT Guy, LEPETIT Bernard (dir.), *Atlas de la Révolution française*, Tome 1 : *Routes et communications*, Paris, EHESS, 1987, p. 46.

9. Grande charrette pour le transport de statues ; véhicule hippomobile



1760-1814, Musée des Arts et Métiers, inv. 00686-0016-001

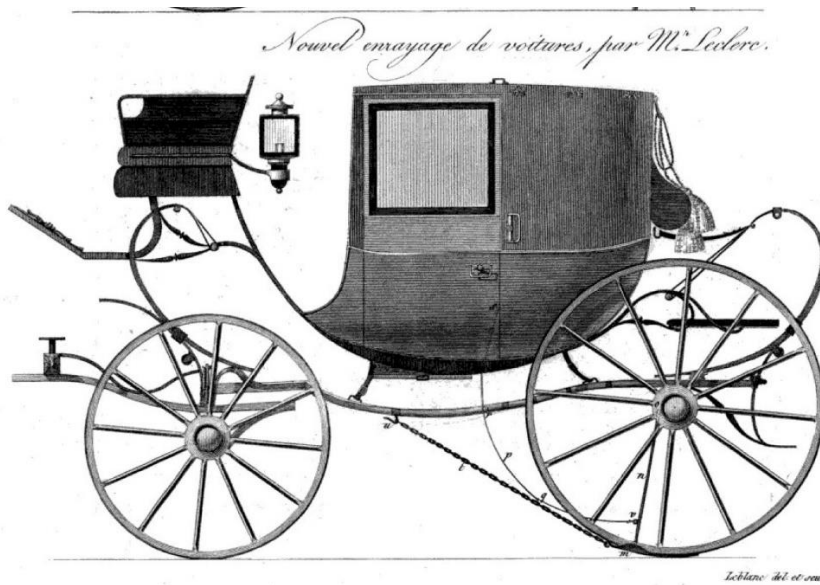
10. Charrette à bras avec seau pour le transport du purin



1818-1837, Musée des Arts et Métiers, inv. 02522-0000-

11. Rapport de Francœur, 1822

FRANCŒUR, « Rapport fait par M. Francoeur, au nom du Comité des arts mécaniques, sur un appareil nommé *Disparaît*, destiné à abriter, au besoin, les personnes qui voyagent dans des voitures découvertes », *Bulletin de la Société d'encouragement pour l'industrie nationale*, 21^e année, Paris, Imprimerie de Madame Huzard, 1822, planche 230.



© Cnum – Conservatoire numérique des Arts et Métiers – <http://cnum.cnam.fr>

12. Reproduction d'après REILLE Baron K., *Relais de La Frillière en 1760, en face de Montlouis, tenu par la famille Blot pendant les xvii^e et xviii^e siècle*, photographie d'une gouache originale, 1760, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.477



© Musée de La Poste – La Poste

13. ADAM Jean-Victor, BICHEBOIS Louis-Philippe-Alphonse, *Malle-poste au relais, modèle 1805*, gravure d'après une peinture de DUCLAUX Jean-Antoine, *La malle au relai* [sic], 1817-1818, Musée de La Poste, Paris, inv. PO ES 994.21



© Musée de La Poste – La Poste

14. Anonyme, *Une des premières diligences à vapeur, construite en Angleterre*, 1828, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.457

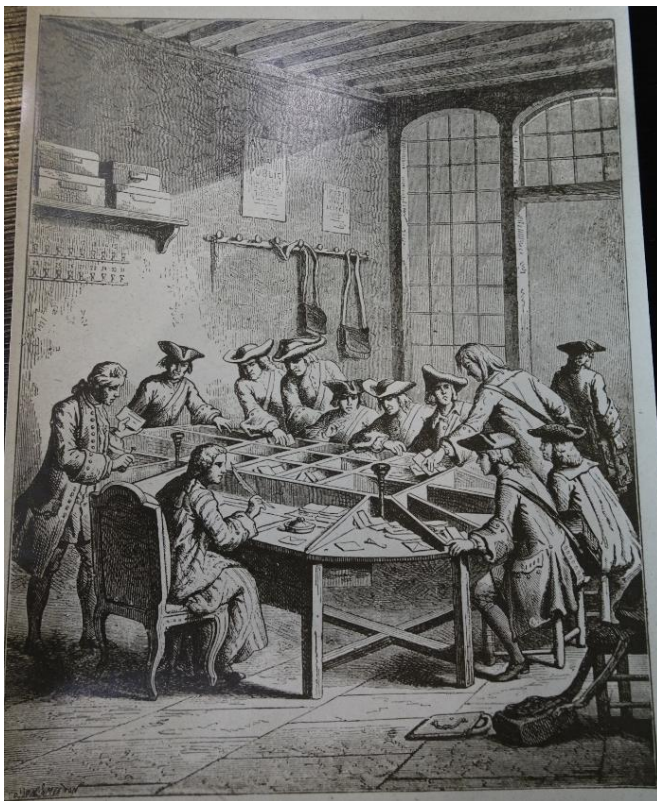


© Musée de La Poste – La Poste

15. Arrivée et départ des postes a Lausanne, 1829

ARRIVÉE ET DÉPART DES POSTES A LAUSANNE.		
SERVICE DES LETTRES, VALEURS ET PAQUETS.		
ARRIVÉE.	INDICATION DES PAYS.	DÉPART.
JOURS ET HEURES.		JOURS ET HEURES.
Tous les jours à 7 heures du soir.	GENÈVE et la route. FERRY, JON, FRANCE MÉRIDIONALE. SAVOIE, ESPAGNE, PORTUGAL, etc.	Dimanche 1/2 h. du soir. Judi 1/2 h. du soir. Tous les autres jours à 8 heures du soir.
Tous les jours de 6 à 7 heures du soir.	COGNAC, LASARRE, DREUX, etc. FONTAINE, BELLEFONTE, LAUSANNE. Le Centre et le Nord de la France. LES PAYS-BAS, L'ANGLETERRE. L'ARRIVÉE, les JOURS et les CANTONS.	Dimanche 1/2 h. du soir. Judi 1/2 h. du soir. Tous les autres jours à 8 heures du soir.
Tous les jours de 7 à 8 heures du matin.	BOULON, FAYENS, AGENNES. FRANCOIS, BELLEFONTE, LAUSANNE. RUE, ALAN, ZERICH, ST. GALL et SCHLITZHOFF.	Tous les jours à 8 heures du soir.
Lundi Mercredi de 7 à 8 h. du matin.	Les autres Cantons de la Suisse. L'ARRIVÉE et tous les PAYS du Nord.	Mardi Mercredi Vendredi 1/2 h. du soir.
Tous les jours à 8 heures du soir.	FONTEAINE, FAYENS, GRANDON, NUCHETTEL et la route.	Lundi Mercredi 1/2 h. du soir. Judi 1/2 h. du soir. Tous les autres jours à 8 heures du soir.
Tous les jours de 7 à 8 heures du matin.	YVERDON, par Monthey.	Tous les jours à 8 heures du soir.
Tous les jours de 6 à 7 heures du soir.	YFFET et route.	Dimanche 1/2 h. du soir. Judi 1/2 h. du soir. Tous les autres jours à 8 heures du soir.
Dimanche Mercredi de 7 à 8 h. du matin.	Route de FERRY, ST. MARCIEUX.	Dimanche 1/2 h. du soir. Judi 1/2 h. du soir. Tous les autres jours à 8 heures du soir.
Lundi Mercredi de 7 à 8 h. du matin.	LES PAYS, la Savoie, l'ITALIE, l'ARRIVÉE, la France MÉRIDIONALE, LAUSANNE, la TURQUIE, l'ARRIVÉE, par le Simplon.	Dimanche 1/2 h. du soir. Judi 1/2 h. du soir. Tous les autres jours à 8 heures du soir.
Dimanche de 7 à 8 h. du matin.	TERIN, GENÈVE, NICE, tout le PAYS, par le Grand St. Bernard.	Dimanche 1/2 h. du soir. Judi 1/2 h. du soir. Tous les autres jours à 8 heures du soir.
Mardi Mercredi de 6 à 7 h. du matin.	ROSSIGNON, CHATELAIN, RICHMOND.	Mardi Mercredi 1/2 h. du soir.
Mardi Mercredi de 6 à 7 h. du matin.	CHATEL ST. MARTIN, SENSALLIS, DUTTE.	Mardi Mercredi 1/2 h. du soir.
Mardi Mercredi de 6 à 7 h. du matin.	MERCIER, SERVIGNY, ORON.	Mardi Mercredi 1/2 h. du soir.
Lundi Mercredi de 6 à 7 h. du matin.	ST. GALL, L'ARRIVÉE, LAUSANNE.	Lundi Mercredi 1/2 h. du soir.
Lundi Mercredi de 6 à 7 h. du matin.	VALLEE DE LAUSANNE, BORDAUSNOT.	Lundi Mercredi 1/2 h. du soir.
BUREAU D'EXPÉDITION.		
Il est ouvert: Tous les jours (excepté le dimanche) des 8 heures du matin, et des 3 à 8 heures du soir. Les lettres à adresser doivent être remises deux heures, et les valeurs et paquets une heure avant la dernière heure de la poste, et jamais plus tard que 7 heures du soir. Les paquets, groupés et lettres chargées doivent être remis, conditionnés et étiquetés. La valeur en devra être connue, sur l'avis, et si l'objet est destiné pour l'étranger, il doit être accompagné d'une lettre de voiture qui portera la déclaration du contenu. Les paquets, groupés et lettres chargées qui arrivent le soir, ou pendant la nuit, arrivés hors de ville ou poste restante, seront déposés au Bureau, des 9 heures à midi. Ceux adressés en ville seront remis à domicile par le facteur contre-lettre latente par objet, contre, les ports, paquets et timbres. Les particuliers qui voudront retirer eux-mêmes au Bureau les objets à leur adresse, devront en faire d'avance la déclaration.		
BUREAU DE DISTRIBUTION.		
Il est ouvert: En été, le matin, des 7 h. et en hiver, des 8 h. à midi. Le soir, toute l'année, des 3 à 8 h. Le dimanche, seulement, jusqu'à 10 h. du matin, et le soir, des 3 à 8 h. Il est fermé: Momentanément pendant le tirage des dépêches. Les distributions ont lieu au Bureau comme suit: Pour les lettres qui arrivent le soir, jusqu'à 8 h., ou les lettres arrivées avant 8 heures pendant la nuit en été, des 3 à 8 h.; en hiver, depuis 8 à 9 heures; après ces heures les lettres adressées en ville sont remises à domicile. N.B. Les lettres d'été sont: Avril, Mai, Juin, Juillet, Août et Septembre. Ceux d'hiver: Octobre, Novembre, Décembre, Janvier, Février et Mars.		
APPROPRIÉTÉ DES LETTRES.		
IL EST OBLIGATOIRE: Pour l'Angleterre, les Pays-Bas et la Hollande, jusqu'à Pontarlier. La Suisse méridionale, la Pologne, l'Espagne et les États d'Italie, jusqu'à Brégence. Le Comté de Bregence à Vienne, le Tyrol autrichien et le Forchberg, jusqu'à Brégence. La Lombardie, l'Autriche, la Prusse, la Danemark, l'Allemagne, tout l'Italie, excepté les États Sardes, la Sicile, Malte, la Grèce, la Turquie, l'Égypte, jusqu'à Sesto-Caleide. L'Espagne et le Portugal, jusqu'à Bayonne ou Perpignan. L'Égypte et le Portugal, jusqu'à Brégence ou Brégence. L'Égypte et le Portugal, jusqu'à Brégence ou Brégence. L'Égypte et le Portugal, jusqu'à Brégence ou Brégence.		
IL EST VOLONTAIRE: Pour l'Angleterre, les Pays-Bas et la Hollande, jusqu'à destination. La France et les États Sardes, aussi jusqu'à destination. La Suisse, la Lombardie, la Prusse, la Danemark, l'Allemagne, tout l'Italie, excepté les États Sardes, la Sicile, Malte, la Grèce, la Turquie, l'Égypte, jusqu'à Sesto-Caleide. L'Espagne et le Portugal, jusqu'à Brégence ou Brégence. L'Égypte et le Portugal, jusqu'à Brégence ou Brégence. L'Égypte et le Portugal, jusqu'à Brégence ou Brégence.		

16. Vue de l'intérieur d'un bureau de poste de Paris, XVIII^e siècle



Archives Nationales, Paris (F/90/19102).

17. Anonyme, *A Paris, diligence and cabriolet*, Lithographie en couleur, 1825, Musée de La Poste, Paris, Inv. G258



© Musée de La Poste – La Poste

5164 3

Depart Le Roy

AVIS.

Arch. dép. Puy-de-Dôme
Cote: 1c 5164

Sur Les carrosses et messageries Royales
De Clermont en Auvergne pour Le puy En Velay St Flour
passant par Brioude et Issoire

L'Entrepreneur des carrosses et messageries Royales d'Auvergne donne avis, a toutes
Les personnes qui sont dans le cas de voyager, ou qui portent commerce, ou dans la
nécessité de faire transporter des marchandises, qu'il a été établi, un carrosse bi-gondole
a six places d'un surpied, avec pannier devant le magasin derrière, qui partira de Clermont
en Auvergne tous les mercredis de chaque semaine a six heures du matin, pour
arriver au puy Le vendredi suivant, ou il séjournera le samedi, le dimanche
le dimanche a six heures du matin pour arriver a Clermont le mardi
il partira aussi une autre voiture a deux places de Brioude pour St Flour qui
correspondra avec le carrosse de Clermont le du puy, Brioude sera le point de
réunion des dites voitures.

Les personnes qui retourneront des places remettront au receveur la moitié du prix de la place
et au moment du départ elles achèveront de payer, ainsi qu'il est d'usage dans tous les lieux
où il y a des voitures publiques.

Quant aux paquets, ballots ou ballots qui seront remis aux deux reaux, on sera libre
de payer le port, soit au lieu du départ, soit au lieu de l'arrivée, en observant de
donner au receveur son récépissé de ce qu'il contiendra.

Les personnes qui les recevront signeront sur la feuille ou registre le faisant valoir
des bureaux desdits paquets, et alles, en ballots.

512

19. Rues et demeures des messagers avec le jour de leur départ

71

*Rues & demeures des Messagers,
avec le jour de leur départ.*

ABBEVILLE & route, rue S. Denis au grand Cerf; logent les *Messagers*, & le *Carosse* part les Lundis, Jeudis & Samedis.

Alençon, Mortaigne & route, *Carosses* & *Messagerie* logent rue du Jour près saint Eustache, & partent les Samedis à six heures du matin.

Allemagne *haute* & toutes les Villes qui en dépendent par Strasbourg, rue de la Verrerie à l'Hôtel de Pompône; il y a toutes commoditez pour y aller: Partent les *Carosses* les Lundis pour Strasbourg en Esté, & les Sam. en Hyver.

Alsace *haute* & basse, au mesme endroit que dessus; il y a des *Carosses* qui partent les mesmes jours, & vont à Clermont, Thionville, Danvilliers, Arlon, Wirton, Sar-Louis, Vaudevrance, Sarbrück, Hombourg, Biche, la Petite-pierre, Littemberg, Marfal & autres Villes des trois Evêchez, Comté de Chiny, places de la Sarre, &c. partent de Paris en Hyver le Vendr. & en Esté le Samedi.

Amiens, Clermont en Beauvoisis & Mondidier, rue S. Denis au grand Cerf, logent les *Carosses* & *Messagers*, partent presque tous les jours, hors les Mercr. & Dim.

Angers, le Mans, la Flèche, Châteaugontier, Sablé, Malicorne, Nantes, Beaufort, Bourgueil, Saumur, Touars & le Bas-Poitou, au bas de la rue de la Harpe, à l'Image saint Eustache, *Messagers* & *Carosse*, partent les Mercredis, Samedis & Dimanches.

Angoulême, Civrais, Veteuil, Bergerac, Riberac, Mussidan, la Vallette, &c. logent les *Messagers* rue du Cimetière St André des Arcs, & partent le Dimanche à midi.

Argentan, Séez, Falaise, Mortain, Avranches & Pontorson, loge le *Carosses* rue du Jour près S. Eustache, & part les Jeudis au matin.

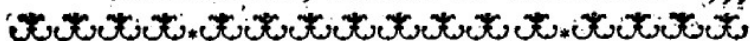
Arras, Courtray, Douay, Lille, Tournay, Avesnes,

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Almanach royal, Pour l'année Mil sept cens (...), Paris, Laurent d'Houry, 1700, p. 71.

20. Messagers, coches, et carrosses, avec le jour de leur départ

MESSAGERS, COCHES ET CARROSSES. 399



MESSAGERS, COCHES, ET CARROSSES,
avec le jour de leur départ.

 L'on aura soin d'envoyer, la veille du départ, une déclaration de ce que contiennent les malles, portés-manteau, paquets & balors destinez, soit pour les Villes frontieres, soit pour les Villes où il y a Douanne. A l'égard des marchandises & hardes pour la Flandre Impériale, il faut deux déclarations datées & signées, de leur valeur argent de France, & du poids des étoffes de soye ou de laine.

A Bbeville, Amiens, & route, logent les Messagers & Carrosses rue S. Denis, vis-à-vis les Filles-Dieu; partent le samedi en tout tems à 4 heures du matin; va en Été en trois jours, en Hyver en quatre. On trouve aussi dans ce Bureau des Chaises & Berlines pour les lieux de cette route.

Aigremont, *Voyez* Dijon par la Bourgogne.

Aire en Artois, *Voyez* Lille.

Aisay-le-Duc, *Voyez* Dijon par la Champagne.

Aisy-sous-Rougemont, *Voyez* Dijon par la Bourgogne.

Alençon, le Mesle-sur-Sarte, Mortagne, Saint-Maurice proche la Trappe, Bresfolles, Houdan, Dreux, la Queue, Neaufle; les Carrosses logent rue du Jour, à la Croix de Lorraine; partent le samedi à six heures précises du matin, repartent d'Alençon le jeudi à la même heure. Il part encore d'Alençon le mardi à 5 heures du matin, un petit Carosse à quatre personnes, passant par Vernéuil au Perche, qui repartira de Paris le jeudi à six heures précises du matin.

Alençon encore & route, le Ribay, Jauron, Lassay, Mayenne, Laval, Rennes, & toute la Bretagne; les Messageries de Paris, rue Pavée, à l'Hôtel S. François; vis-à-vis la rue de Savoie, & partent le vendredi à dix heures du matin.

Les Messageries & Carrosses de Paris pour Nonancourt, Vernéuil, l'Aigle, le Millerault, la Trappe, Séz, Martigny, Laval, Vitré, Rennes, & toutes les Villes de la haute & basse Bretagne, partent le mercredi à six heures du matin, logent au même endroit que dessus.

Allemagne, Alsace, & toutes les Villes qui en dépendent, par Strasbourg, rue de la Verrerie, à l'Hôtel de Pomponne; il y a toutes commoditez pour y aller; partent les Carrosses pour Strasbourg le samedi à sept heures du matin.

Amboise, Tours, Richelieu, rue Contrescarpe; la Messagerie part le Dimanche à cinq heures du matin. Il faut apporter les paquets la veille.

Amiens, Luzarches, Chantilly, Creil, Clermont, Saint-Just,

21. Ordre général contenant les jours & les heures du départ & les jours d'arrivée des Courriers de la Poste aux Lettres, tant pour les principales Villes de France que pour les Pays étrangers

POSTES AUX LETTRES. 673	
M ^{de} Boulet, rue Poisson- niere,	Les quartiers de la Villeneuve, Bonne-Nouvelle, Petit-Carreau, Fauxb. Montmartre, S ^t Lazare, les Porcherons & la Nouvelle- France.
<i>Ordre général contenant les jours & les heures du départ & les jours d'arrivée des Courriers de la Poste aux Lettres, tant pour les principales Villes de France que pour les Pays étrangers.</i>	
Le Public est averti que les heures du départ des Postes, indiquées ci-après, sont les heures précises auxquelles les Lettres doivent être mises dans la Boîte de l'Hôtel des Postes, rue Plâtrière; & que lesdites heures étant passées, il ne sera plus possible de faire partir les Lettres que par l'ordinaire suivant. A l'égard des Boîtes qui sont répandues dans la Ville pour la commodité du Public, il faut observer qu'elles sont levées exactement trois fois par jour; savoir, à 8 & à 11 heures du matin, & à 7 heures du soir; & pendant le séjour du Roi & de la Cour à Compiègne & à Fontainebleau, elles sont levées le soir une heure plutôt, c'est-à-dire à 6 heures. Toutes les Lettres, dont le départ est indiqué à 10 heures du matin & à midi, doivent être mises avant 8 heures du matin dans les Boîtes de la Ville: celles qui sont indiquées à 11 heures après-midi, doivent y être mises à 11 heures du matin; & celles qui sont pour la Cour, avant la dernière levée du soir. Lorsque lesdites heures seront passées, il faudra envoyer les Lettres à la Boîte de l'Hôtel des Postes, rue Plâtrière, autrement elles ne partiront que par l'ordinaire suivant.	
DÉPART POUR LES VILLES DE FRANCE.	
<i>Observations pour les Abréviations.</i>	
t. l. j. . . tous les jours.	v. vendredi.
l. lundi.	f. samedi.
ma. mardi.	d. dimanche.
me. mercredi.	h. heure.
j. jeudi.	10 h. signifie 10 heures du matin.
Bureaux.	Départs de Paris.
A	
Abeville, ...	tous les jours à midi.
Agde, ...	l. ma. me. j. v. f. 1 h.
Agen, ...	ma. f. à midi.
Ahun, ...	ma. f. à 1 h.
Aignay-le-Duc, ...	l. v. à 1 h.
Aigre, ...	ma. f. à midi.
Aigues-Mortes, ...	ma. j. f. à 1 h.
1791.	V v
Arrivées à Paris.	
tous les jours.	
l. ma. j. v. f. d.	
me. f.	
ma. v.	
j. f.	
ma. f.	
ma. j. d.	

	Départs de Paris.	Arrivées à Paris.
Aigueperfe, ...	ma. j. f. à 1 h.	ma. v. d.
Aiguillon, ...	ma. f. à midi.	ma. f.
Aire en Artois, ...	tous les jours à midi.	tous les jours.
Aire en Gascogne, ...	ma. f. à midi.	me. f.
Airvault, ...	ma. f. à midi.	me. f.
Aix en Provence, ...	l. ma. me. j. v. f. à 1 h.	l. ma. j. v. f. d.
Alais, ...	l. ma. me. j. v. f. à 1 h.	l. ma. j. v. f. d.
Albert, ...	l. me. f. à midi.	ma. j. f.
Alby, ...	ma. d. à 1 h.	l. f.
Alençon, ...	l. me. f. à midi. ma. v. à 2 h.	ma. v. d.
Altkirck, ...	l. me. v. à midi.	l. j. f.
Alzonne, ...	l. ma. me. j. v. f. à 1 h.	l. me. f.
Amberieux, ...	ma. j. f. à 1 h.	j. v. d.
Ambert, ...	ma. f. à 1 h.	ma. v.
Amboise, ...	tous les jours à 1 h.	tous les jours.
Amiens, ...	tous les jours à midi.	tous les jours.
Ancenis, ...	me. j. f. d. à 1 h.	ma. v.
Anci-le-Franc, ...	l. me. v. à 1 h.	l. j. f.
Anduze, ...	ma. j. f. à 1 h.	ma. j. d.
Angers, ...	me. j. f. d. à 1 h.	ma. v.
Angerville, ...	tous les jours à 1 h.	tous les jours.
Angle, ...	ma. à midi.	me.
Angoulême, ...	ma. f. à midi.	me. f.
Annonay, ...	l. ma. me. j. v. f. à 1 h.	l. ma. j. v. f. d.
Anse, ...	l. me. v. à 1 h.	l. j. f.
Antibes, ...	l. ma. me. j. v. f. à 1 h.	ma. j. d.
Antony, ...	tous les jours à 1 h.	tous les jours.
Antrain, ...	l. me. f.	ma. v.
Apt, ...	ma. j. f. à 1 h.	me. j. d.
Arbois, ...	l. me. v. à 1 h.	l. j. f.
Arcis-sur-Aube, ...	ma. j. f. à 1 h.	me. v. d.
Ardes en Auvergne, ...	f. à 1 h.	ma.
Ardres en Picardie, ...	tous les jours à midi.	tous les jours.
Argentan, ...	l. me. f. à midi.	ma. v. d.
Argenteuil, ...	tous les jours à 1 h.	tous les jours.
Argenton en Berri, ...	d. à 1 h.	l.
Argenton-le-Château, ...	j. d. à 1 h.	ma. f.
Aries en Provence, ...	l. ma. me. j. v. f. à 1 h.	l. ma. j. v. f. d.
Aries en Rouffillon, ...	ma. j. f. à 1 h.	ma. j. f.
Armentieres, ...	tous les jours à midi.	tous les jours.
Arnac, ...	d. à 1 h.	l.
Arnay-le-Duc, ...	l. me. v. à 1 h.	l. j. f.
Arnouville, ...	tous les jours à midi.	tous les jours.
Arpajon, ...	tous les jours à 1 h.	tous les jours.
Arras, ...	tous les jours à midi.	tous les jours.
Arreau, ...	d. à 1 h.	l.
Ars en Ré, ...	ma. f. à mi. me. d. à 1 h.	ma. me. v. f.
Arrenai, ...	tous les jours à 1 h.	tous les jours.
Astafort, ...	ma. f. à midi.	me. f.
Attigny, ...	l. me. f. à midi.	me. v. d.
Avallon, ...	l. me. v. à 1 h.	l. j. f.
Aubagne, ...	l. ma. me. j. v. f. à 1 h.	l. ma. j. v. f. d.
Aubenas, ...	ma. j. f. à 1 h.	ma. j. d.
Aubenton, ...	me. v. d. à midi.	l. me. v.
Aubigny, ...	ma. f. à 1 h.	ma. v.

22. Communications de Lyon – Messageries Partant de Lyon pour les Villes ci-après

89

Suite des Communications de Lyon Messageries Partant de Lyon pour les Villes ci-après

Des Villes	Distance de Lyon	Genre de Voitures	Prix des Places	Port de la Livree	Jours	
					du départ	de l'arrivée
De Lyon à						
Avignon, marseille, etc. A	40	Carrosse	20 " " "	2 " 3	mercredi Samedi	mercredi Samedi en été jeudi Dimanche en hiver
Bellay B	18	Carrosse	10 " " "	1 "	jeudi Mardi	jeudi Samedi
Belancon C	40	Carrosse	20 " " "	2 "	Mardi	Samedi
Genève D	39	Diligence	31 1/2 " " "	3 "	Mardi vendredi	Mardi Samedi
Grenoble E	28	Carrosse	15 " " "	1 "	Lundi Jeudi	Mardi Samedi
Le Puy F	17	Carrosse	8 10 " " "	6 "	Mardi Jeudi Samedi	Mardi Jeudi Samedi
Marseille, Aix G	60	Carrosse	30 " " "	3 "	mercredi Samedi	Mardi Samedi
Roanne Châlonnay H	15	Carrosse	7 10 " " "	6 "	Dimanche	Mardi
Strasbourg I	100	Carrosse, quintain	50 " " "	5 "	mardi Samedi, dimanche	Mercredi Samedi, Vendredi
St Etienne af. Chamond J	13	Carrosse Limon	6 10 " " "	" "	Dimanche, mardi Jeudi	Mardi jeudi Samedi
Villefranche K	7	Carrosse	3 10 " " "	6 "	mardi Samedi	Mardi Vendredi

A D'Avignon partent des Carrosses pour Marseille & Montpellier le lundi et jeudi & de Montpellier pour Avignon le jeudi et dimanche. 2 Jours en route. On a soin à Montpellier de faire parvenir à leur destination les Ballots, paquets &c. venant de Lyon pour les Villes de Provence, Languedoc & autres Provinces voisines, & l'on y prend ainsi qu'à d'autres toutes sortes de marchandises pour Paris.

Un autre Carrosse part de Montpellier pour Toulouse le mercredi & Samedi. S'il repart pour Montpellier le mardi & vendredi, 4 Jours 1/2 en route.

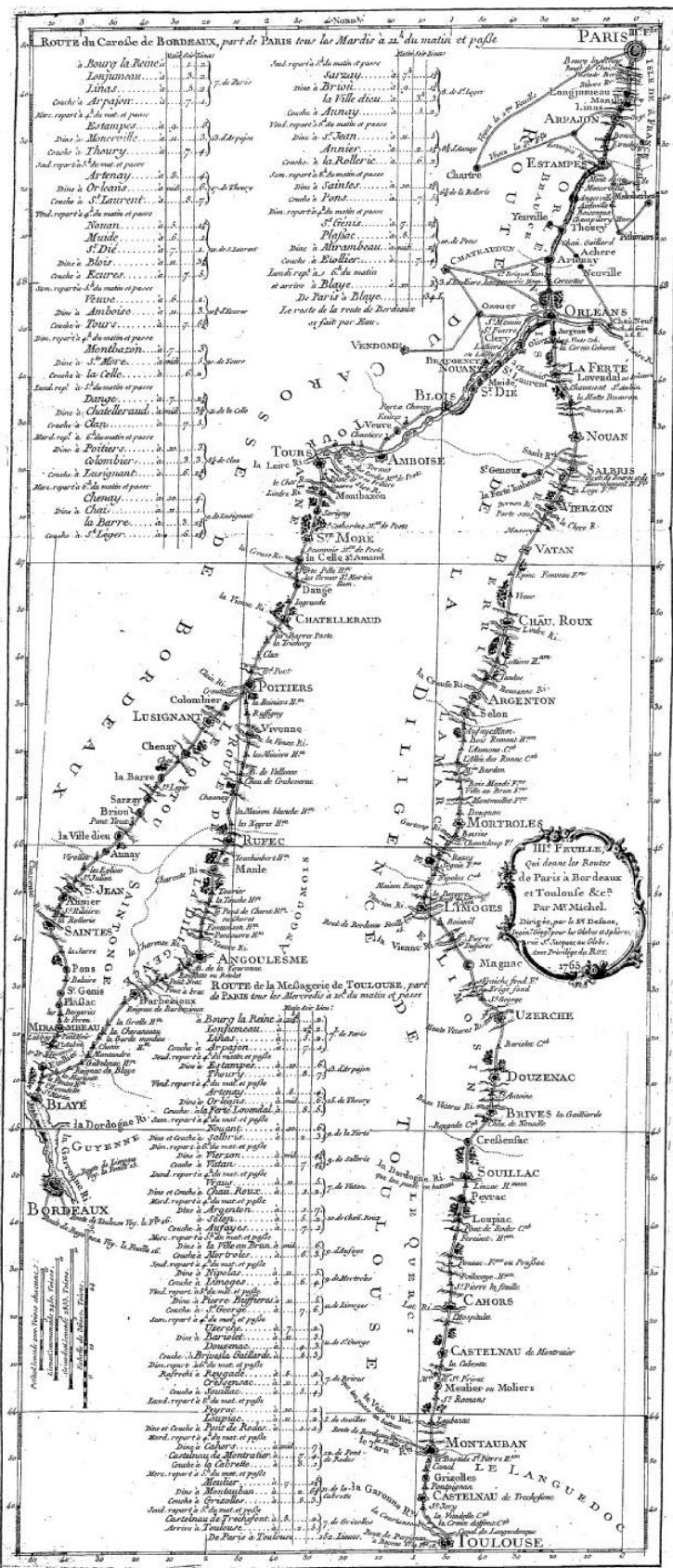
Ce Carrosse part de Narbonne s'il y en a un autre qui part pour Perpignan le lundi & jeudi & de Perpignan pour Narbonne le Lundi & Vendredi.

Suite des Communications & Lyon

- B. Le Carrosse de Bellay fait route en deux jours, il passe par Mousluel, Meximieux, Aubérieux, le Roussillon.
- C. La Diligence de Genève fait route en 2 Jours en hiver et en un Jour et demi en été. Elle passe par Mousluel, Meximieux, St Jean levioux, Châtillon de Richaille, Colonge, St Denis, Mevins.
- D. Le Carrosse de Grenoble fait route en deux jours : Il passe par St. Laurent d. mur, La Neupilliere, Bourgoin, Champier, Nivé et Moirans.
- E. Le Carrosse de Clermont arrive au Puy le mardi, d'où il part le vendredi, de manière que ceux qui ont des affaires à St Etienne, au Puy, à Clermont et à Roanne, peuvent partir par un Carrosse et revenir par l'autre.
- F. A Marseille et à Aix, on prend toute sorte de marchandises pour Paris. Il part d'Aix un Bourgon pour Coulon, qui d'ici à Noguesvair, conduit à Cuges, d'où le lendemain à Beauchet et arrive à Coulon l'après midi. il suit la même route au retour.
- G. Le Carrosse de Strasbourg correspond avec celui de Besoul qui part de Besançon le lendemain de l'arrivée de celui de Lyon, et avec celui de Nombiers (en été seulement). Les Voyageurs qui voudront passer en Lorraine, trouveront à Besançon toutes les facilités possibles.
- Les Guinbarde pour Strasbourg ne chargent que les marchandises destinées pour Besançon, et les envoient au delà jusqu'à Strasbourg. /.

Almanach des messageries, aux armes des Calonne, Contrôleur général, 1785, p. 89-90. Conservé aux Archives Nationales, Paris (G/1/128).

23. Itinéraire de Paris à Bordeaux et Toulouse



MICHEL Claude-Sidoine, DESNOS Louis-Charles, *L'indicateur fidèle, ou Guide des voyageurs* (...), Paris, À l'enseigne du Globe, 1765, Feuille III.

24. Départ des courriers de Paris, par ordre alphabétique

DUVERNEUIL, LA TYNNA Jacques de, BOTTIN Sébastien, *Almanach du commerce et de toutes les adresses de la ville de Paris, pour l'an VII*, Paris, Chez Favre et B. Duchesne, 1798, p. 257.

POSTE AUX LETTRES.		
D É P A R T		
DES COURRIERS DE PARIS,		
PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.		
Bureaux.	A Départemens.	Départ.
ABBEVILLE.	la Somme.	t. l. j.
Abries.	les H. Alpes	imp.
Agde.	l'Hérault	p.
Agen.	LotetGaronne	p.
Ahun.	la Creuse.	p.
Aignay-C. d'Or.	la Côte d'Or.	p.
Aigre.	la Charente	p.
Aiguebelle	Mont-Blanc	p.
Aiguemortes.	le Gard	p.
Aigueperse.	le Puy de-Dôme	p.
Aiguillon.	Lot et Garonne	p.
Aire	le Pas-de-Calais	imp.
Airvault.	les Landes	p.
Aix	les Deux-Sèvres	p.
Aix	Bouch. du-Rhône	t. l. j.
Ajaccio	Mont Blanc	imp.
Alais	Liamone	p.
Albert	le Gard.	p.
Alby	la Somme	imp.
Alençon	le Tarn.	imp.
Alost	l'Orne.	t. l. j.
Altkirck	l'Escaut.	imp.
Alzonne	le Haut-Rhin.	imp.
Ambérieux	l'Aude	t. l. j.
Ambert.	l'Ain	imp.
Amboise	le Puy-de-Dôme	p.
Amiens	Indre et Loire	t. l. j.
Ancenis	la Somme.	t. l. j.
Ancy-le-Franc.	la Loire-Inférieure	p.
Anduse	l'Yonne	imp.
Angers	le Gard.	p.
Angerville	Maine et Loire	t. l. j.
	Seine et Oise	t. l. j.
IIe. Partie,		K k

25. Cadran solaire d'un relais de poste aux chevaux



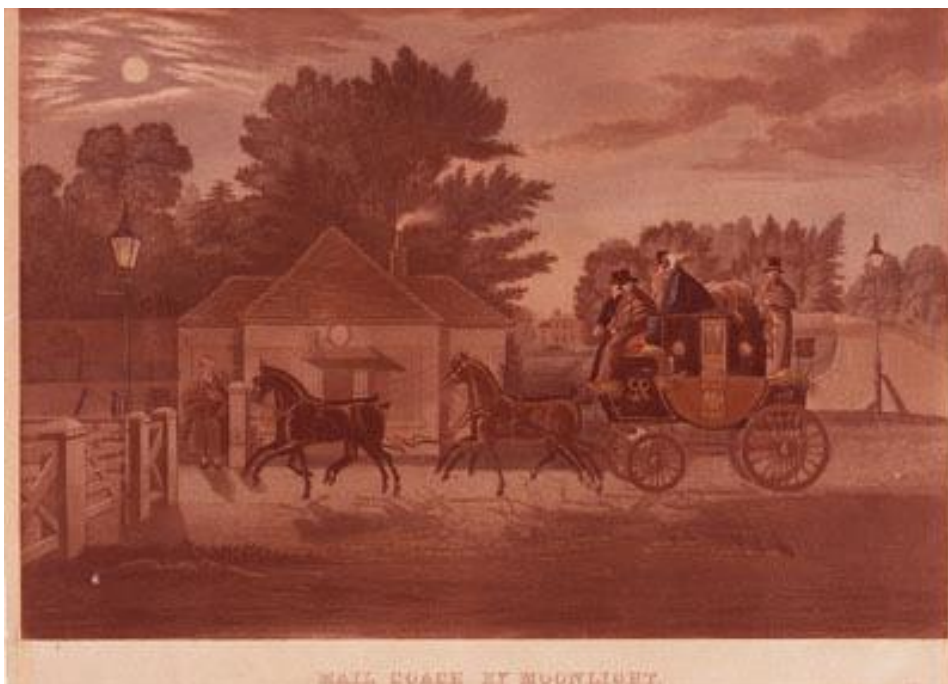
Musée de La Poste, Paris, inv. 22025.

26. Anonyme, attribué à BELLANGÉ Jean-Louis-Hippolyte, *Postillon faisant relais*, première moitié du XIX^e siècle, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.112



© Musée de La Poste – La Poste

27. Anonyme, *Mail Coach by Moonlight*, estampe couleur, vers 1830, The Postal Museum, Londres, inv. 2009-0019



© Royal Mail Group Ltd [date material published], courtesy by the Postal Museum

28. Anonyme, Cour intérieure de l'Hôtel des messageries Impériales sous le Premier Empire, 1804-1815, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.107



© Musée de La Poste – La Poste

29. Anonyme, Cour intérieure de l'Hôtel des messageries Royales, sous la Première Restauration, 1814-1824, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.105



© Musée de La Poste – La Poste

30. **BÜLOW**, d'après une œuvre de **BISOLD**, *Die Reise mit der Schnell-Post*, 1^{ère} moitié du XIX^e siècle, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.482



© Musée de La Poste – La Poste

31. **KERMABON Adhémar**, *Bureau de poste*, 1760, 1889, Musée de La Poste, Paris, inv. G288



© Musée de La Poste – La Poste

32. Montre de carrosse



BREGUET Abraham-Louis, Montre de carrosse, vers 1815 (monture postérieure), Musée international d'horlogerie, La Chaux-de-Fonds, inv. IV-159.

© MIH

33. Pendulette de voyage



BREGUET Abraham-Louis, Pendulette de voyage, vers 1810, Ashmolean Museum, Oxford.

© Ashmolean Museum, University of Oxford

34. Horloge de voyage



COURVOISIER Frédéric-Alexandre, horloge de voyage, 1824, Musée international d'horlogerie, La Chaux-de-Fonds, inv. IV-109.

© MIH

35. Intérieur d'une pendulette d'alcôve



DEONNA Isaac, Intérieur de la pendulette d'alcôve, vers 1810 (mouvement : vers 1780), Musée international d'horlogerie, La Chaux-de-Fonds, inv. I-1790.

© MIH

36. Tableau permettant de comparer le gain de temps sur différents itinéraires entre 1765 et 1780

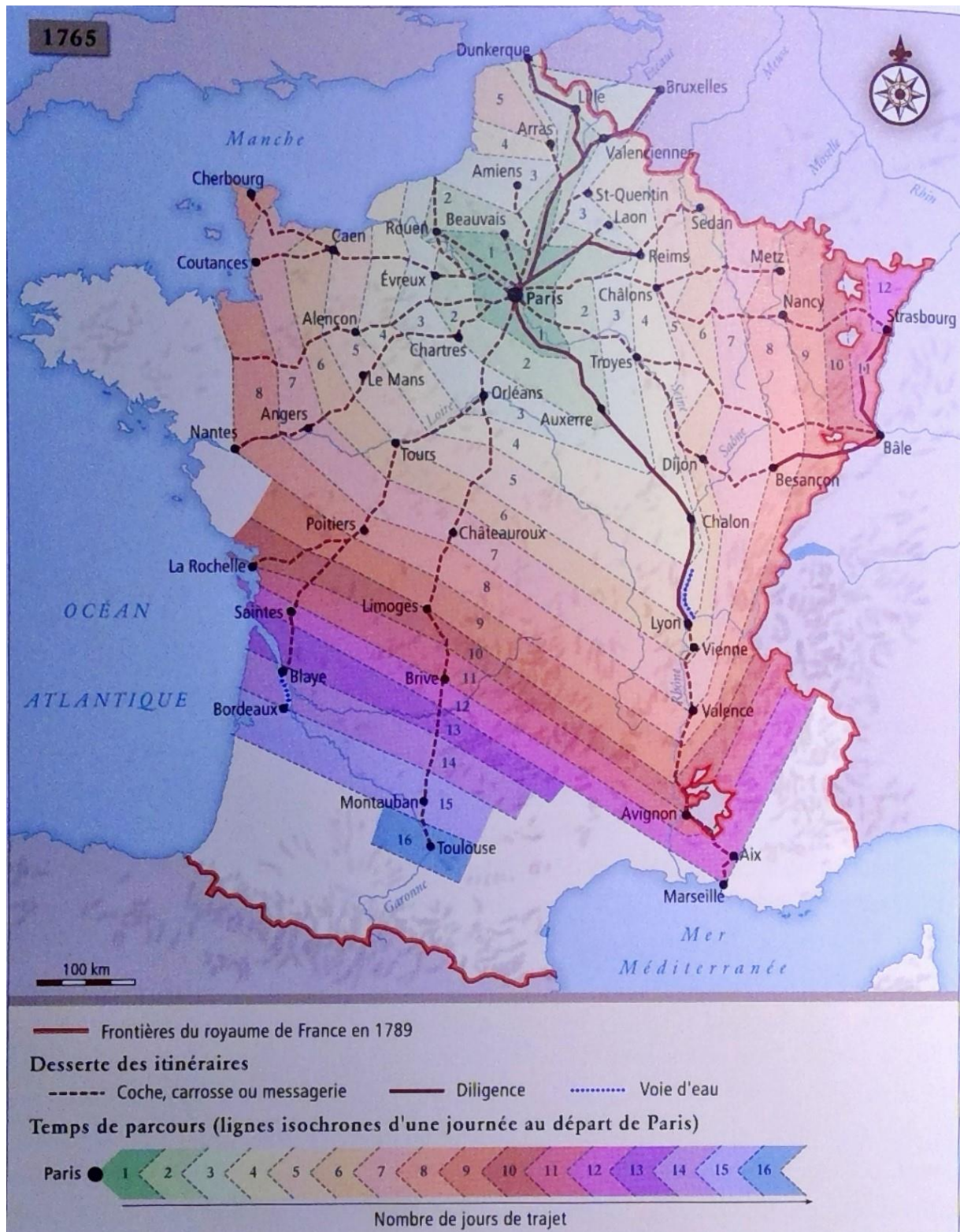
« *L'Indicateur fidèle* », de Michel et Desnos (1765 et 1780)

Parcours	1765			1780			Gain de temps de 1765 à 1780 (en %)
	Véhicule	Journées de voyage	Étape journalière moyenne (en km)	Véhicule	Journées de voyage	Étape journalière moyenne (en km)	
Paris-Angers	Messag.	6 1/2	49	Dilig.	3	106	54 %
Angers-Nantes	?	1 1/2	60	?	1 1/2	60	0
Paris-Rennes	Carrosse	8	43	Dilig.	3	115	62 %
Paris-Blaye (embarquement à Blaye pour Bordeaux)	Carrosse	13 1/2	40				
Paris-Bordeaux (par Saint-André-de-Cubzac)				Dilig.	5 1/2	103	60 %
Paris-Toulouse	Messag.	15 1/2	44	Dilig.	(7 1/2) ^a	91	51,5 %
Paris-Lyon (par la Bourgogne)	Dilig.	5	94	Dilig.	5	94	0
Paris-Strasbourg	Carrosse	11 1/2	42	Dilig.	4 1/2	109	61 %
Paris-Metz	Carrosse	7 1/2	43	Dilig.	3	108	60 %
Paris-Besançon (avec changement à Troyes, Châtillon et Dijon)	Carrosse ou coche	7	57				
Paris-Besançon (direct)				Dilig.	4	101	43 %
Besançon-Bâle	Dilig.	3	50	Dilig.	3	50	0
Paris-Sedan	Coche	5 1/2	47	Dilig.	2	129	63 %
Paris-Reims	Dilig.	2	82	Dilig.	1	165	50 %
Paris-Laon	Carrosse	3	42	Dilig.	1	127	66 %
Paris-Bâle (avec changement à Langres et Belfort)	Carrosse ou coche	10	49	Dilig.	5	98	50 %
Bâle-Strasbourg	Dilig.	1	127	Dilig.	1	127	0
Paris-Lille	Dilig.	2	117	Dilig.	2	117	0
Paris-Valenciennes	Dilig.	2	101	Dilig.	2	101	0
Paris-Dunkerque (par Lille)	Dilig.	3	103	Dilig.	3	103	0
Paris-Bruxelles	Dilig.	3	97	Dilig.	3	97	0
Paris-Arras	Carrosse	4	44	Carrosse	4	44	0
Paris-Saint-Quentin	Carrosse	3	46	Dilig.	1	139	66 %
Paris-Caen	Coche	5	45	Dilig.	2	113	60 %
Caen-Cherbourg	Coche	2 1/2	47	Dilig.	1 1/2	80	40 %
Caen-Coutances	Coche	1 1/2	56	Coche	1 1/2	56	0
Paris-Rouen (par Mantes)	Carrosse	2 1/2	54	Dilig.	1	135	60 %
Paris-Rouen (par Pontoise)	Coche	1	125	Coche	1	125	0
Rouen-Dieppe	Coche	1	58	Dilig.	1/2	116	50 %
Paris-Beauvais	Coche	1	76	Dilig.	1	76	0
Paris-Amiens	Carrosse	2 1/2	52	Dilig.	1	130	60 %
Lyon-Marseille (changement à Pont-Saint-Esprit)	Coche	7	48				
Lyon-Marseille (direct)				Dilig.	3	112	57 %
Paris-La Rochelle	Carrosse	10	47	Carrosse	5	94	50 %
Paris-Dunkerque (par Abbeville)				Dilig.	4	79	
Paris-Clermont-Ferrand				Carrosse	4	97	

a. Paris-Toulouse, d'après l'*Almanach historique de la ville de Toulouse*, 1781.

ARBELLOT Guy, « La grande mutation des routes de France au milieu du XVIII^e siècle », *Annales ESC*, 3, 1973, p. 765-791, p. 790.

37. Cartes représentant les temps de trajet pour relier les principales villes du royaume depuis Paris en 1765 et en 1780

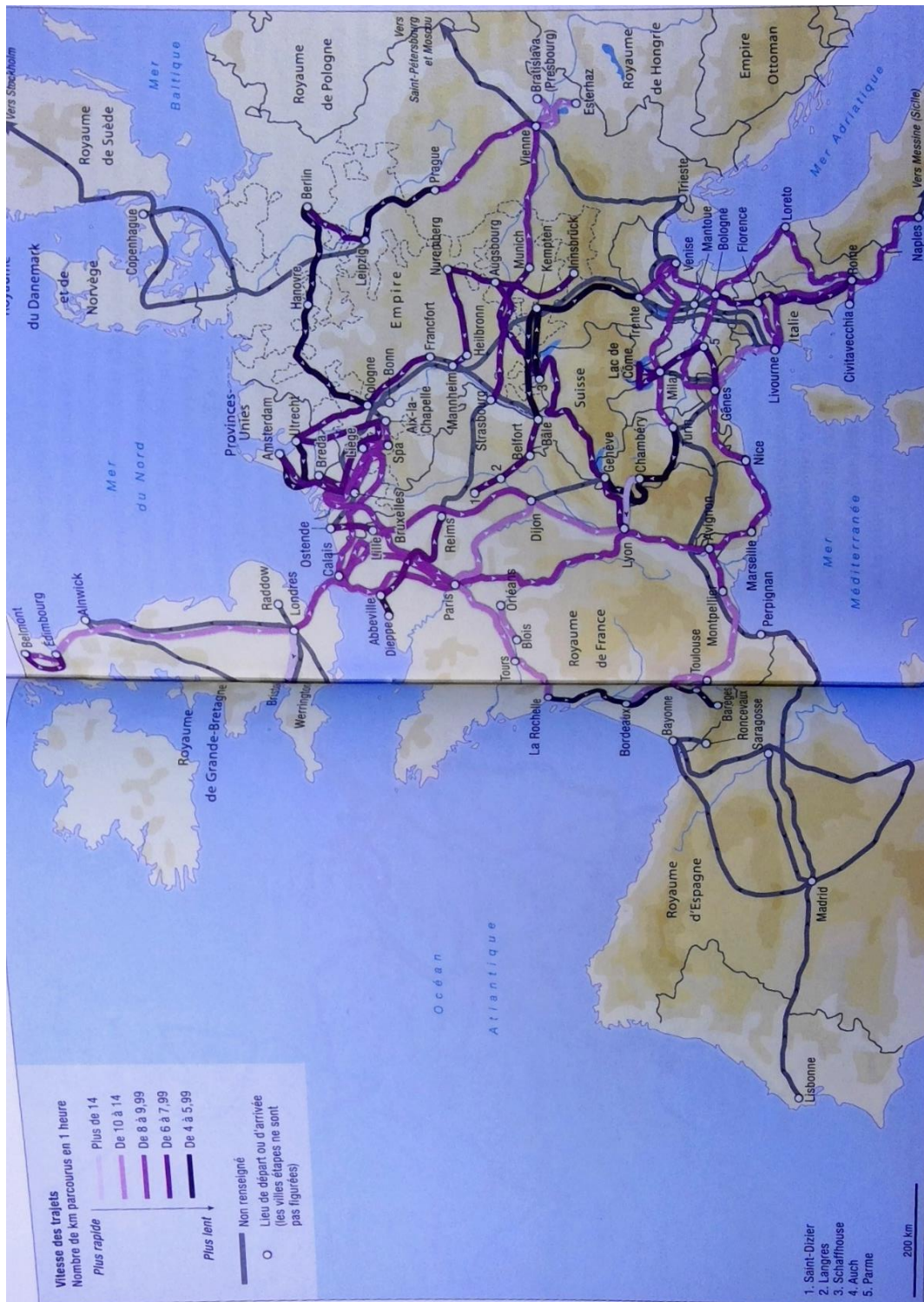


BEAUREPAIRE Pierre-Yves, 1715-1789, *La France des Lumières*, Paris, Belin, 2011, p. 508.



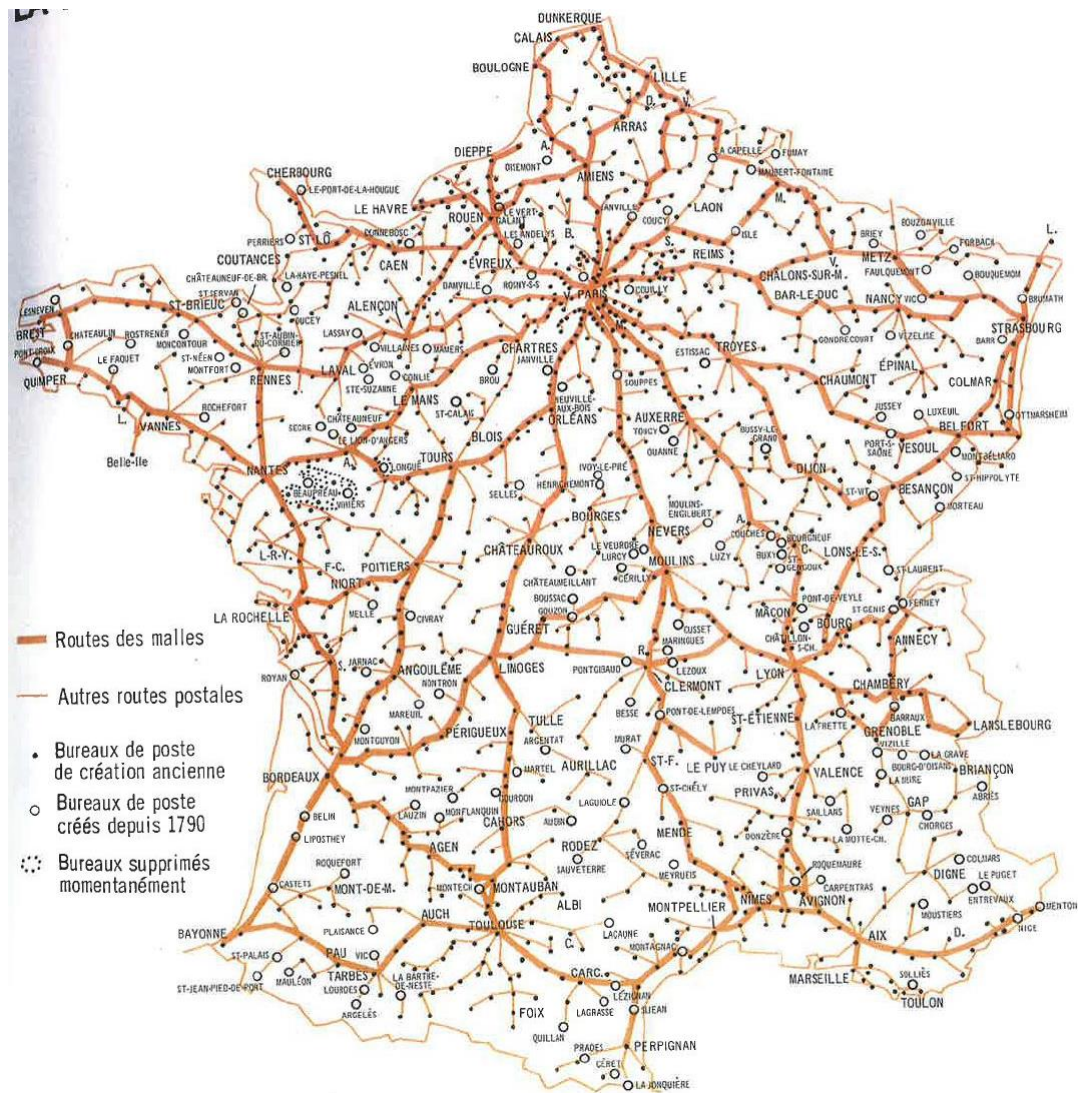
BEAUREPAIRE Pierre-Yves, 1715-1789, *La France des Lumières*, Paris, Belin, 2011, p. 509.

38. Carte des itinéraires empruntés dans le cadre du Grand Tour européen d'après Louis Dutens indiquant la vitesse des trajets



BLOND Stéphane, « De long en large : voyages et séjours dans l'Europe des Lumières », dans BEAUREPAIRE Pierre-Yves (dir.), *La Communication en Europe. De l'âge classique au siècle des Lumières*, Paris, Belin, 2014, p. 23-42, p. 28-29.

39. Carte des routes desservies par la poste aux lettres en France, 1795



ARBELLOT Guy, LEPETIT Bernard (dir.), *Atlas de la Révolution française. Tome 1 : Routes et communications*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1987, p. 39.

40. Anonyme, *Attaque d'une diligence*, 1^{er} quart du XIX^e siècle, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.114



© Musée de La Poste – La Poste

41. ADAM Victor-Jean, *Le postillon en défaut*, 1814-1830, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.488



© Musée de La Poste – La Poste

LE PHÉNIX Briquet **DE SÛRETÉ**



DOUBLE PATE ROYALE
Oxigène ET Combustible
DE JOSEPH ET C^{ie} S^a DE COLONDON

Le Briquet de Sûreté que nous offrons au public sous le nom de *Phénix*, mérite véritablement toute son attention, sous le rapport de l'utilité et de la perfection dans l'analgème des matières combustibles qui le composent.

La Confiance dont notre maison jouit depuis 1804 pour la confection des briquets phosphoriques en général, nous assure d'avance de la réussite de cette nouvelle production de notre fabrique.

C'est en quelque sorte pour justifier cette même réputation, et surtout afin de prévenir le public, contre ces soi-disants fabricants sans fabriques, véritables plagiaires, qui osant décréditer les véritables inventeurs, cherchent à le tromper par un charlatanisme insoutenable que nous le publions aujourd'hui.

Le *Phénix* possède toutes les qualités que l'on estime dans nos autres articles de ce genre; mais le raffinement et l'épuration de chacune des matières qui participent à sa confection, en font un Combustible tel qu'il ne peut craindre aucune comparaison, et dont l'usage justifie l'excellence.

Notre Maison continue toujours de fabriquer les briquets ordinaires à des prix plus modérés et dont nous garantissons les qualités.

L'entrepôt central est à Paris, chez **JOSEPH ET C^{ie}** Rue Grenétat, N^o 11, et à la Fabrique à Belleville près Paris.

Signé au Manège. Le dépôt en cette Ville est chez M. Toul informé est revêtu de la Signature.



NOTRE MAISON GARANTIT LA DURÉE DE CHAQUE ARTICLE DE NOTRE FABRIQUE AUX MARCHANDS COMME AUX CONSOMMATEURS

43. Registre d'ordre et de police du relais de St Marcellin, commencé en 1825 et tenu jusqu'en 1850



Conservé au Musée de La Poste à Paris (450/8).

(N° 680.)

DIRECTION GÉNÉRALE DES POSTES.

REGISTRE servant conformément aux Articles 25 et 24 de la loi du 9 décembre 1798, à inscrire le nombre des chevaux et Postillons, ainsi que les plaintes des Voyageurs.

Ledit Registre contenant 14 feuillets cotés et paraphés.

Composition du Relais d'après le Procès-Verbal d'Inspection de 1825.

POSTILLONS.	CHEVAUX.
N° 1. Cinal (Jean) âgé de 45 ans, 17 ans de service	Mallieux ——— 6
N° 2. Robert (Joseph) âgé de 29 ans, 5 ans de service	Fortourea ——— 5
N° 3. Vivier (Antoine) âgé de 26 ans, 2 ans de service	Bidota ——— 1
Un monteur à défaut	Deux Chevaux, ci. — 12

Paris le 7 Septembre 1825.
Pour extrait conforme
Chef de la Division des Relais
[Signature]

44. Itinéraire du courrier de Paris à Toulouse

Copie de la délibération du 25 février 1791, Archives Nationales, Paris (AN, 19860703/7, Haute-Vienne).

Directoire des Postes - Par l'1.^{re} de la République Française

Copie de la Délibération du 25. février 1791

Part de Paris pour Toulouse.

A arrivé à ...	Nombre tenu de Postes auorde		Part de Paris à ...				
			Mardi	Vendredi	Dimanche	A. h.	Soir
Stampes	6 1/2	6 1/2	id	id	id	10 1/2	id
Orléans	8	8	Judi	Samedi	Lundi	6 1/2	id
			Sejourne 1. h. repart à 7 1/2				Matin
Vierzon	11	12	Judi	Samedi	Lundi	7 1/2	id
Chateauroux	6 1/2	8	Samedi	Dimanche	Mardi	3 1/2	Soir
Limoges	15	15	id	id	id	6 1/2	Matin
			Sejourne 2 h. Part à...			8 1/2	id
Vierches	7 1/2	11	Samedi	Lundi	Mardi	7 1/2	Soir
Brives	4 3/4	5	id	id	id	Midi 1/2	id
Souillac	4 1/2	5	id	id	id	5 1/2	Matin
Cahors	8 1/2	10.	Dimanche	Mardi	Lundi	3 1/2	id
Causseade	5.	5 1/2	id	id	id	9.	id
Montauban	2 1/2	2 1/2	id	id	id	11 1/2	id
Toulouse	6.	7	id	id	id	6 1/2	Soir

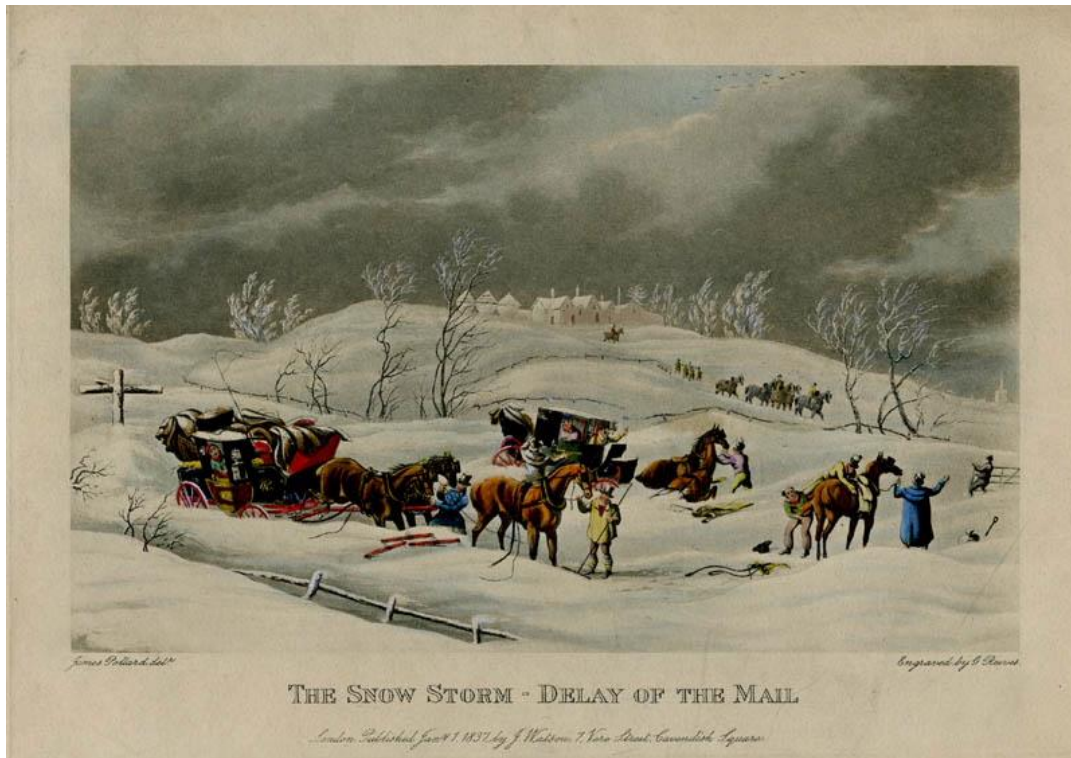
N. Les Couriers de Paris à Toulouse partant et arrivant aux heures ci dessus indiquées ont 98 heures 1/2 de marche, y compris le temps de passer

Part de Lyon pour Bordeaux

Clermont	20 3/4	26	Mardi	Vendredi	Dimanche	5 h.	Soir
Limoges	21	26.	Judi	Samedi	Lundi	7	id
Perigueux	11 1/2	14	Vendredi	Dimanche	Mardi	9	id
Bordeaux	15 1/2	19.	Samedi	Lundi	Mardi	11.	Matin
			Dimanche	Mardi	Judi	6.	id

N. Les Couriers de Lyon à Bordeaux passant à Limoges 3 heures après le passage de celui de Paris à Toulouse peuvent porter à Bordeaux les lettres de Paris.

45. Gravure de REEVES G., d'après une œuvre peinte de POLLARD James, *The Snow Storm* – *Delay of the Mail*, 1837, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.77



© Musée de La Poste – La Poste

46. PEREZ Alonzo, *Pendant qu'on relaie*, XIX^e siècle, Musée de la voiture, Compiègne, inv. CMV3239



© RMN-Grand Palais (domaine de Compiègne) / Tony Querrec

47. Lithographie de Langlumé, d'après une œuvre de Xavier-Auguste Le Prince,
1^{er} inconvénient : Les Amusemens des gentils douaniers, 1837, Musée de La Poste,
Paris, inv. D2000.1.77



© Musée de La Poste – La Poste

48. Feuille de départ de la malle d'Auvergne de Moulins à Clermont, 1746

1c
5145



DE PAR LE ROY.

PART de Moulins la Malle d'Auvergne,
ce 17^e Xbre 1746 à 11 heures du *matin*
chargée des Dépêches qui ensuivent.

NOMS des Bureaux.	NOMBRE des Paquets.	ARRIVÉES ET DÉPARTS de ladite Malle dans lesdits Bureaux.
St. Pourçain.	Paquets <i>II</i>	Arrivée à Saint Pourçain à <i>deux</i> heures du <i>soir</i> Partie à <i>sept</i> heures du <i>soir</i>
Gannat.	Paquets <i>II</i>	Arrivée à Gannat à <i>sept</i> heures du <i>soir</i> ce <i>2. jour</i> Partie à <i>une</i> heure du <i>soir</i> ce <i>2. jour</i>
Aigueperse.	Paquets <i>III</i>	Arrivée à Aigueperse à <i>huit</i> heures du <i>soir</i> ce <i>auxquelles</i> Partie à <i>une</i> heure du <i>soir</i> ce <i>auxquelles</i>
Riom.	Paquets <i>III</i>	Arrivée à Riom à <i>dix</i> heures du <i>soir</i> ce <i>auxquelles</i> Partie à <i>une</i> heure du <i>soir</i> ce <i>auxquelles</i>
Clermont.	Paquets <i>III</i>	Arrivée à Clermont à <i>minuit</i> heures du <i>matin</i> ce <i>17 Xbre</i> <i>destinée à</i>

Renoir

Archives Départementales du Puy-de-Dôme, Clermont-Ferrand (1 C 5145).

49. Bulletin d'enregistrement des établissements Touchard, 1821

Messieurs les Voyageurs sont avertis qu'ils doivent se rendre au bureau au moins une demi-heure avant celle du départ, pour régler les places.

Les Hardes et Paquets doivent être apportés avant 7 heures du soir, la veille, sans quoi ils seront remis au départ suivant.

Faute de se trouver à l'heure indiquée ci-contre les places seront perdues.

MM. les Voyageurs sont prévenus qu'en vertu de la loi ils doivent se munir de passeports. Il est accordé 15 kil. pour le sac de nuit au voyage.

ÉTABLISSEMENT TOUCHARD.
MESSAGERIES DES ENVIRONS DE PARIS.
Rue du Faubourg St-Denis, N° 50.

DILIGENCE de *Paris pour Compiègne*
 DÉPART du *Mardi 19 4^h 15*
A 9 heures précis du soir

M *Corot ff*
 a payé la somme de
 pour *une* place qu'il a retenue dans
 l' *caisse* Percant *un*

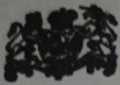
Ally



Musée de La Poste, Paris, inv. MP AR 951.4.1.

© Musée de La Poste – La Poste

50. Time bill, trajet de Londres à Exeter en passant par Bath, 179?

 **General Post-Office.**

The Earl of CHESTERFIELD, } Postmaster-
AND } General.
The Earl of LEICESTER,

London (thro' Bath) to Exeter Time Bill.

	Miles	Time allowed H. M.	at	Dispatched from the General Post-Office, the of 179
Willon	11	1	20	Coachman's Name Coach N° sent out { With a Time-Piece safe N° to
	46	5	35	Arrived at the Gloucester Coffee-house, Piccadilly, at Arrived at Brentford at 9.20 Arrived at Thatcham at 2.55 Coachman's Name To be at Thatcham by Fifty-five Minutes past Two, where Twenty Minutes are allowed for Refreshment, &c.
Fromont	21½	2	30	Arrived at Marlbro' at 5.15 Delivered the Time-Piece safe to Coach N° gone forward To be at Marlbro' by Forty-five Minutes past Five in the Morning, and off immediately
	35	4	15	Arrived at the Post-Office, Bath, the of 179 at 10 Coachman's Name Coach N° gone forward { With a Time-Piece safe N° to
Fromont	19½	3	0	The Mail to be delivered at the Post-Office, Bath, by Ten o'Clock in the Morning, where Half an Hour is allowed for Breakfast and Office Business Arrived at Wells at 1.30 Arrived at Taunton at 5.5 Coachman's Name To be at Taunton at Five Minutes past Five o'Clock, where Half an Hour is allowed for Dinner
Hare	43	5	30	Arrived at White Ball at 7.30
Nofeworthy	9½	1	10	Arrived at Collumpton at 8.40
Thompson	12	2	0	Arrived at the Post-Office, Exeter, the of 179 at 10.40 The Bags to be delivered at the Post-Office, Exeter, at Forty Minutes past Ten o'Clock at Night Coachman's Name Coach N° arrived { Delivered the Time-Piece safe N° to

THE Time of working each Stage is to be reckoned from the Coach's Arrival. Five Minutes for coupling, four Horses, is as much as is necessary, and as the Time whether more or less, is to be fetched up in the Course of the Stage, it is the Coachman's Duty to be as expeditious as possible, and to report the Horse-keepers if they are not always ready when the Coach arrives, and active in getting it off.

By Command of the Postmaster-General,
T. HASKEF.

The Postal
Museum, Londres
(POST 10/366).

51. Time bill, trajet de Belfast à Wicklow, du 14 au 19 juillet 1808

1808 14 th Day of July						
Roads.	By the Time Piece.	By the Clock.	By the Time Piece.	By the Clock.	By the Time Piece.	By the Clock.
Belfast,			5	45		
Cork,			5	55	6	0
Derry,				6	0	
Enniskillen,				6	0	
Galway,			5	55	5	40
Limerick,			5	50	5	55
Waterford,			7	20	7	25
Wicklow						
15 th						
Belfast,						
Cork,	5	50	5	55	6	0
Derry,	6			6	5	45
Enniskillen,	6			6		6
Galway,	5	40	5	55	6	5
Limerick,	5	50	5	55	6	5
Waterford,	7	25	7	30	7	30
Wicklow.	7	15		6		
16 th						
Belfast,						
Cork,	5	50	5	55	6	0
Derry,	6			6	5	45
Enniskillen,	6			6		6
Galway,	5	40	5	55	6	5
Limerick,	5	50	5	55	6	5
Waterford,	7	25	7	30	7	30
Wicklow.	7	15		6		

The Postal Museum, Londres (POST 10/17).

52. Lettre de voiture pour le transport d'une bannette de rubans, le 25 mars 1829

Rouage

Voiture.....	10
Timbre.....	40
Remboursement.....	10
TOTAL.....	84

8-61

MF 61

107
769

A Rouage le 25 Mars 1829

A LA GARDE DE DIEU, et sous la conduite d^e sieur *Piot*

vous recevrez (marqué et numéroté comme en marge):

Une bannette de rubans

pesant *cent Sept kilogrammes*

que le Voiturier est tenu de vous rendre sec et bien conditionné, en *Cinq* jours de délai, sous peine de perdre, en cas de retard, un tiers du prix de sa Voiture; vous lui en paierez le port, à raison de *Sept francs* du cent kilogrammes, lui rembourseriez pour timbre et frais de la présente, et en outre

à Monsieur *Lezat*
Hotel du petit St Martin
rue St Martin à Paris

Suivant l'avis de
M^{rs} de la Roche

MUSEE POSTAL
P
1829

Musée de La Poste, Paris (450/4).

53. ENGELMANN Godefroy, d'après la peinture de LE PRINCE Auguste-Xavier,
4^{ème} inconvénient : Plaisantez-vous ? Nous sommes à jeun depuis avant-hier, 1826,
Musée de La Poste, Paris, inv. 7459



© Musée de La Poste – La Poste

54. Lettre de voiture pour le transport de deux balles, le 18 mars 1828

22.4

MAISON DE ROULAGE DE BOURELY GAUSSEN & C^{IE}

Voit.	2	25
Timb.		60
Remb.		
Total	6	85

Me de l'Orange N° 28 a Nîmes.
hôtel du Cours N° 28 a Marseille

Magasins
à Bédouin
assurés contre l'incendie

Voitures accélérées p^r aux Mar.^{ts} et toute la Prov.



On sera sans Recours contre nous si on n'a rempli les formalités voulues contre le Voiturier

Marques & N ^{os}	POIDS		Colis
	Lillog	Table	
MV	8	42	2
	6	37	
		79	
V			

Faites le 18 Mars 1828

à LA GARDE DE DIEU et Conduite de
S^{rs} Voituriers

Vous recevrez que nous lui avons remis pour vous être rendu en a peine de perdre le loc de sa Voiture et pour rendre les Objets d'origine et après à la porte du magasin que lui indiquera l'aveir

Deux balles Envoy de
Daniel père et fils

Septante Neuf Kilos

qu'il faut voir et dument conditionné sans manque ni dommage, vous lui payerez sa voiture à raison de
Cinq francs

le cent sous poids et lui remboursera soixante — centime pour timbre et frais d'engagement plus **Reu**

à M^{rs} Meunier

Michel et Vieil
neuf
à M^{rs}

Nous avons l'honneur de vous saluer.

J. Bourelly Gausse
Bourelly

TABLE DES MATIÈRES

Sommaire	5
<i>Résumé de la thèse.....</i>	<i>7</i>
<i>Remerciements.....</i>	<i>11</i>
<i>Liste des abréviations et avertissement</i>	<i>13</i>
Introduction	15
Le temps : cadre et horizon des mobilités.....	15
À la croisée de l'histoire du temps et de l'histoire des mobilités : une histoire de la vitesse postale	18
Les indices d'une nouvelle conception du temps.....	27
Aux sources du temps.....	33
Plan de la thèse.....	37
Partie 1 : Penser les infrastructures en termes d'accélération : un potentiel exploré par l'État	39
Chapitre I : Aller plus vite, une nécessité identifiée par l'État ?	43
I. La maîtrise des circulations : une source de pouvoir.....	47
A) Un problème toujours d'actualité : la nécessaire diffusion des informations politiques	48
B) Déplacer et ravitailler les troupes : un effort logistique constant	56
C) Du pain et du bois : garantir la continuité de l'approvisionnement.....	62
II. Les pratiques de l'échange : la recette du succès commercial.....	68
A) Assurer les ventes : une circulation rapide des marchandises	71
B) Des échanges épistolaires réguliers au cœur des pratiques marchandes.....	80
Chapitre II : Penser et concevoir les infrastructures routières : quelles concrétisations ?	87
I. La construction de nouvelles routes : un succès en demi-teinte.....	89
A) Les caractéristiques techniques : la normalisation des savoirs et des pratiques.....	90
B) Le financement et la construction des nouvelles routes	99

C)	Le bilan de la politique routière d'un long XVIII ^e siècle.....	104
II.	La dégradation et l'entretien des routes : un souci à géométrie variable	109
A)	L'état des routes.....	109
B)	Les causes de la dégradation	112
C)	L'entretien et la préservation des routes	113
III.	Améliorer voitures et montures : une perspective d'accélération ?	119
A)	Les véhicules, témoins des préoccupations des passagers.....	120
B)	La traction : des chevaux taillés pour la vitesse.....	130
Partie 2 : La coordination temporelle au service de l'accélération.....		139
Chapitre III : L'organisation des services postaux : le moteur de l'accélération des transports		147
I.	Les horaires : un outil de coordination temporelle	152
A)	La mise en place d'horaires : une pratique ancienne	154
B)	L'utilité des horaires : coordonner toutes les étapes des mobilités	157
C)	Les canaux de diffusion des horaires.....	169
II.	L'évolution des horaires : vers une normalisation de leur présentation	175
A)	La matérialité des horaires : de la phrase au tableau ?	176
B)	La présentation des informations.....	181
C)	Comprendre un horaire : la normalisation des horaires pour faciliter leur usage	184
Chapitre IV : La diffusion du temps mesuré : une condition préalable aux horaires.....		193
I.	L'accès à l'heure dans l'espace public.....	196
A)	Le temps, un bien commun	196
B)	Les horloges publiques : une accessibilité croissante au temps	200
II.	Avoir l'heure sur soi	204
A)	Les développements horlogers	204
B)	Le temps dans l'espace privé et les garde-temps personnels.....	207
C)	Emporter le temps en voyage : une nécessité ou une pratique ostentatoire ?	213

III. Garde-temps, horaires et usagers : l'utilisation du temps mesuré mécaniquement.....	222
A) Maîtriser le temps : connaître l'heure pour voyager	223
B) Des outils en avance sur la norme ?.....	227
Chapitre V : Un monde à plusieurs vitesses	235
I. Un siècle d'efforts organisationnels et infrastructurels : des effets réels mais limités.....	236
A) Une accélération effective	237
B) À pied ou à cheval : une coexistence des rythmes de circulation	240
C) Des disparités géographiques.....	248
II. La vitesse, une priorité ?.....	251
A) De la diversité des critères pour choisir un mode de transport.....	252
B) Le refus de la vitesse	260
Partie 3 : Arriver à temps, une nouvelle expérience du retard.....	275
Chapitre VI : Le retard dans les transports : la mise à mal de la coordination temporelle	279
I. Ponctualité et retard : l'importance d'être à l'heure	282
A) La ponctualité à l'époque moderne.....	283
B) Un nouveau vice : le retard	289
II. Se plaindre du retard : le mécontentement des usagers et des usagères	293
A) Le retard lors des voyages : un impondérable ?	294
B) Le retard des dépêches : une préoccupation centrale.....	297
C) Le seuil de tolérance.....	305
III. Vivre le retard : les inconvénients des dépassements horaires.....	307
A) La gestion politique et administrative du pays	308
B) Des conséquences funestes pour le commerce.....	314
C) Le préjudice au bien public	319
Chapitre VII : Aux origines du retard.....	325
I. Les aléas de la route.....	327
A) De mauvaises conditions de circulation	328

B)	Les dangers de la route : de fréquents accidents	337
C)	Des routes encombrées et dangereuses.....	341
II.	Des causes organisationnelles du retard	347
A)	La défiance à l'égard des horaires.....	348
B)	Des problèmes internes	352
C)	Ruptures de charge et arrêts forcés.....	358
Chapitre VIII : La lutte contre le retard.....		369
I.	L'anticipation, une arme contre le retard.....	370
A)	Limitier les conséquences des aléas.....	371
B)	Libérer la route.....	379
C)	Pallier les problèmes organisationnels.....	383
II.	La répression comme outil de contrôle	389
A)	Une surveillance accrue	391
B)	La pénalisation du retard	400
Conclusion		427
Index des noms propres.....		435
Index des lieux		438
Sources		443
Sources manuscrites		443
Sources imprimées.....		448
Bibliographie.....		455
Annexes		501
1.	Enseigne de relais de poste de Marckolsheim, 1780.....	501
2.	Diligence de Paris à Lyon, 1775.....	501
3.	Carte des ponts en France en 1809	502
4.	Profil en travers d'une grande route royale, d'après un dessin du XVIII ^e siècle	502
5.	DEMAY Jean-François, <i>La route de Picardie</i> , 1832, RMN-Grand Palais (domaine de Compiègne).....	503

6. Carte des grandes voies de communication en France en 1789	504
7. Carte de l'état du réseau français vers 1820	505
8. Carte des itinéraires desservis par les diligences en France en 1789	506
9. Grande charrette pour le transport de statues ; véhicule hippomobile.....	507
10. Charrette à bras avec seau pour le transport du purin.....	507
11. Rapport de Francœur, 1822.....	508
12. Reproduction d'après REILLE Baron K., <i>Relais de La Frillière en 1760, en face de Montlouis, tenu par la famille Blot pendant les ^{xvii} et ^{xviii} siècles</i> , photographie d'une gouache originale, 1760, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.477	508
13. ADAM Jean-Victor, BICHEBOIS Louis-Philippe-Alphonse, <i>Malle-poste au relais, modèle 1805</i> , gravure d'après une peinture de DUCLAUX Jean-Antoine, <i>La malle au relai</i> [sic], 1817-1818, Musée de La Poste, Paris, inv. PO ES 994.21	509
14. Anonyme, <i>Une des premières diligences à vapeur, construite en Angleterre</i> , 1828, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.457	509
15. Arrivée et départ des postes a Lausanne, 1829.....	510
16. Vue de l'intérieur d'un bureau de poste de Paris, XVIII ^e siècle.....	511
17. Anonyme, <i>A Paris, diligence and cabriolet</i> , Lithographie en couleur, 1825, Musée de La Poste, Paris, Inv. G258	511
18. Avis sur les carrosses des messageries royales partant de Clermont pour le Puy-en-Velay et Saint-Flour, XVIII ^e siècle.....	512
19. Rues et demeures des messagers avec le jour de leur départ.....	514
20. Messagers, coches, et carrosses, avec le jour de leur départ	515
21. Ordre général contenant les jours & les heures du départ & les jours d'arrivée des Courriers de la Poste aux Lettres, tant pour les principales Villes de France que pour les Pays étrangers	516
22. Communications de Lyon – Messageries Partant de Lyon pour les Villes ci-après.....	518
23. Itinéraire de Paris à Bordeaux et Toulouse	520
24. Départ des courriers de Paris, par ordre alphabétique	521
25. Cadran solaire d'un relais de poste aux chevaux	521

26. Anonyme, attribué à BELLANGÉ Jean-Louis-Hippolyte, <i>Postillon faisant relais</i> , première moitié du XIX ^e siècle, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.112	522
27. Anonyme, <i>Mail Coach by Moonlight</i> , estampe couleur, vers 1830, The Postal Museum, Londres, inv. 2009-0019	522
28. Anonyme, Cour intérieure de l'Hôtel des messageries Impériales sous le Premier Empire, 1804-1815, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.107	523
29. Anonyme, Cour intérieure de l'Hôtel des messageries Royales, sous la Première Restauration, 1814-1824, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.105	523
30. BÜLOW, d'après une œuvre de BISOLD, <i>Die Reise mit der Schnell-Post</i> , 1 ^{ère} moitié du XIX ^e siècle, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.482.....	524
31. KERMABON Adhémar, <i>Bureau de poste</i> , 1760, 1889, Musée de La Poste, Paris, inv. G288.524	
32. Montre de carrosse	525
33. Pendulette de voyage.....	525
34. Horloge de voyage.....	526
35. Intérieur d'une pendulette d'alcôve.....	526
36. Tableau permettant de comparer le gain de temps sur différents itinéraires entre 1765 et 1780.....	527
37. Cartes représentant les temps de trajet pour relier les principales villes du royaume depuis Paris en 1765 et en 1780	528
38. Carte des itinéraires empruntés dans le cadre du Grand Tour européen d'après Louis Dutens indiquant la vitesse des trajets	530
39. Carte des routes desservies par la poste aux lettres en France, 1795	531
40. Anonyme, <i>Attaque d'une diligence</i> , 1 ^{er} quart du XIX ^e siècle, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.114.....	532
41. ADAM Victor-Jean, <i>Le postillon en défaut</i> , 1814-1830, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.488.....	532
42. Inconnu, <i>Attaque d'une diligence</i> , 1822, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.124.....	533
43. Registre d'ordre et de police du relais de St Marcellin, commencé en 1825 et tenu jusqu'en 1850.....	534
44. Itinéraire du courrier de Paris à Toulouse.....	535

45. Gravure de REEVES G., d'après une œuvre peinte de POLLARD James, <i>The Snow Storm – Delay of the Mail</i> , 1837, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.77	536
46. PEREZ Alonzo, <i>Pendant qu'on relaie</i> , XIX ^e siècle, Musée de la voiture, Compiègne, inv. CMV3239	536
47. Lithographie de Langlumé, d'après une œuvre de Xavier-Auguste Le Prince, <i>11^e inconvénient : Les Amusemens des gentils douaniers</i> , 1837, Musée de La Poste, Paris, inv. D2000.1.77	537
48. Feuille de départ de la malle d'Auvergne de Moulins à Clermont, 1746	538
49. Bulletin d'enregistrement des établissements Touchard, 1821.....	539
50. <i>Time bill</i> , trajet de Londres à Exeter en passant par Bath, 179?.....	540
51. <i>Time bill</i> , trajet de Belfast à Wicklow, du 14 au 19 juillet 1808	541
52. Lettre de voiture pour le transport d'une bannette de rubans, le 25 mars 1829.....	541
53. ENGELMANN Godefroy, d'après la peinture de LE PRINCE Auguste-Xavier, <i>4^{ème} inconvénient : Plaisantez-vous ? Nous sommes à jeun depuis avant-hier</i> , 1826, Musée de La Poste, Paris, inv. 7459	542
54. Lettre de voiture pour le transport de deux balles, le 18 mars 1828	543