

## « Rien ne sert de courir ; il faut partir à point » : temps et mobilité dans un long XVIII<sup>e</sup> siècle

*“To win a race the swiftness of a dart; availeth not without a timely start”. Time and mobility in a long 18<sup>th</sup> century*

Catherine Herr-Laporte

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/artefact/4032>

DOI : 10.4000/artefact.4032

ISSN : 2606-9245

### Éditeur :

Association Artefact. Techniques histoire et sciences humaines, Presses universitaires du Midi

### Édition imprimée

Date de publication : 15 octobre 2019

Pagination : 119-142

ISBN : 978-2-8107-0650-1

ISSN : 2273-0753

### Référence électronique

Catherine Herr-Laporte, « « Rien ne sert de courir ; il faut partir à point » : temps et mobilité dans un long XVIII<sup>e</sup> siècle », *Artefact* [En ligne], 10 | 2019, mis en ligne le 06 août 2020, consulté le 08 août 2020. URL : <http://journals.openedition.org/artefact/4032> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/artefact.4032>

---

# « Rien ne sert de courir ; il faut partir à point » : temps et mobilité dans un long XVIII<sup>e</sup> siècle

Catherine Herr-Laporte

---

## Résumé

---

L'historiographie a longtemps perçu l'apparition du chemin de fer au XIX<sup>e</sup> siècle comme une révolution dans le domaine des transports. Pourtant, une accélération des déplacements et une nouvelle articulation entre temps et mobilité existent déjà au siècle précédent, ce qui est notamment lié à des innovations techniques et à des préoccupations économiques. La vitesse constitue ainsi un enjeu dès le XVIII<sup>e</sup> siècle. Mais cette accélération ne peut se faire sans une coordination temporelle, qui passe notamment par la mise en place d'horaires. Ceux-ci doivent être suivis pour que les transports fonctionnent au mieux ; la ponctualité est donc très importante, et son pendant, le retard, devient l'une des préoccupations principales des administrateurs. Le respect des horaires et la crainte du retard montrent l'intériorisation du temps par les différents acteurs, signe de l'émergence d'une nouvelle conscience du temps.

119 —

---

## Mots-clés

---

horaires, mobilité, retard, temps, transport, vitesse

” Catherine Herr-Laporte, « “Rien ne sert de courir ; il faut partir à point” : temps et mobilité dans un long XVIII<sup>e</sup> siècle », *Artefact*, 10, 2019, p. 119-142.

*“To win a race the swiftness of a  
dart; availeth not without a timely  
start”. Time and mobility in a long  
18<sup>th</sup> century*

---

**Abstract**

The development of railway in the 19<sup>th</sup> century has long been seen as a revolutionary invention in the history of transports. But even before the development of trains, an acceleration of travelling time had already taken place. This process shows the emergence of a new link between time and mobility, which is mainly due to technical innovations and economic concerns. Thus, speed becomes an issue as early as the 18<sup>th</sup> century. Acceleration implies temporal coordination, for instance through the establishment of schedules. These have to be respected so the transports operates at best; thus, punctuality and delay become a major concern for the administrators. The respect of schedules and the fear of being late show the internalization of time by the different actors, which is a sign of the emergence of a new time awareness.

---

**Keywords**

delay, mobility, schedule, speed, time, transport

Si le chemin de fer a longtemps été vu comme une révolution dans l'histoire des transports, certaines études, à l'image de celles de Daniel Roche ou de Christophe Studeny, ont souligné que le désir de vitesse a précédé la révolution mécanique<sup>1</sup>. En effet, plusieurs travaux ont noté une accélération des transports dès le XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup>. Celle-ci répond à un désir de réduire la durée des déplacements et traduit une volonté de gagner du temps, signe d'un rapport nouveau entre le temps et la mobilité. Pour l'étudier, nous pouvons nous intéresser à l'exemple des transports terrestres au XVIII<sup>e</sup> siècle, aussi bien de lettres, de petits paquets que de marchandises. Le transport de lettres et celui de colis pesant moins de 50 livres peuvent être effectués par la poste aux chevaux ou par les messageries, qui sont des entreprises de transport royales ou privées<sup>3</sup>. Le transport de marchandises est, quant à lui, essentiellement pris en charge par des commissionnaires, qui, aux différentes étapes du trajet, réceptionnent et réexpédient les marchandises par le biais du roulage<sup>4</sup>. Pour des raisons de faisabilité et de disponibilité des sources, et bien que l'accélération des déplacements soit une préoccupation majeure de l'armée, cette recherche se concentre sur les transports civils. De même, les transports fluviaux sont également mis de côté, d'autant qu'ils sont essentiellement destinés à l'acheminement de denrées pondéreuses, et les logiques temporelles y sont donc différentes<sup>5</sup>.

Une grande majorité des sources utilisées sont issues de l'administration postale, mais d'autres émanent de l'État et de ses représentants ou encore de marchands. Quelques exemples sont liés aux voyageurs, mais ceux-ci ont déjà été partiellement exploités par Christophe Studeny<sup>6</sup>. Le corpus comprend aussi des sources matérielles – à l'image des montres de voyage – afin d'ancrer ce travail dans l'étude des pratiques<sup>7</sup>. Il s'agit donc de croiser des dispositifs matériels avec des sources écrites.

Cette étude est centrée sur la France, mais étayée d'exemples issus de l'Angleterre et des cantons suisses, afin de montrer que si l'évolution de la

---

1. Roche, 2003 ; Studeny, 1995. François Caron a également montré que le chemin de fer s'inscrit dans la continuité des transports existants auparavant : Caron, 1997.

2. Pour la France, notamment Arbellot, 1973 ; Studeny, 1995. Pour l'Angleterre, Bagwell, 1974 ; Barker et Gerhold, 1993.

3. Marchand, 2006.

4. Martin, 2015 ; Woronoff, 1998.

5. Sur la navigation intérieure, voir Szulman, 2014.

6. Studeny, 1995.

7. Haasis et Rieske, 2015 ; Neubert et Schabacher, 2013.

relation entre temps et mobilité présente des schémas propres à chaque pays – en raison notamment des différences de gouvernement et de politiques de gestion des transports, mais aussi de la géographie propre à chaque territoire –, elle répond également à des logiques collectives à l'échelle européenne.

Ce large corpus permet donc d'analyser le rapport qui se construit entre le temps et la mobilité dans un long XVIII<sup>e</sup> siècle menant à la volonté de comprimer l'espace-temps<sup>8</sup>. Si l'intériorisation du temps est une donnée difficile à mesurer, comme l'a rappelé Marie-Agnès Dequidt – puisqu'il n'existe pas d'outils spécifiques pour l'évaluer –, certains indices permettent d'essayer de l'apprécier<sup>9</sup>. Ainsi, dans le cas des transports, l'effort de coordination temporelle par le biais des horaires et la peur croissante du retard naissant semblent être la preuve d'une intériorisation du temps. Dans cet article, il est donc question d'étudier, à travers l'exemple des transports, la construction d'une nouvelle conscience du temps en Europe.

En effet, le gain de vitesse devient un enjeu au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle. Outre des facteurs techniques et culturels, cette accélération ne peut se faire sans une coordination temporelle. Celle-ci implique l'établissement et la diffusion d'horaires, qui doivent être respectés par les différents acteurs. La ponctualité devient alors importante, et son pendant, le retard, est une préoccupation grandissante tout au long de la période.

## Une nouvelle expérience de la mobilité

### La vitesse, un nouvel enjeu

La vitesse des transports devient, au XVIII<sup>e</sup> siècle, un véritable enjeu, ce qui transparaît dans plusieurs sources émanant de l'administration, mais aussi de marchands et de commerçants.

Alors que l'État moderne est en plein développement, les pouvoirs publics souhaitent que leurs messages, ordres et décrets soient transmis plus vite, pour qu'ils soient appliqués dans de meilleurs délais<sup>10</sup>. Les gouvernements

---

8. Hartmut, 2010, p. 64 ; Harvey, 1990, p. 240 et suivantes.

9. Dequidt, 2012.

10. Plusieurs lettres font référence à cette importance de la circulation des lois (Archives nationales : 19860703/2 ; 19860703/3 ; 19860703/4) et de la maîtrise de la correspondance (AN : AD/

ont besoin d'un temps de réaction plus rapide pour administrer le territoire de manière plus efficace, sans parler de la célérité indispensable dans le cadre militaire. L'État doit ainsi pouvoir maîtriser les services de correspondance et de communication, comme le rappelle un rapport de la commission pour l'organisation des Postes et Messageries de 1796 :

“ 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<sup>11</sup>.

Cette rapidité doit aussi permettre de faire face à l'urgence de l'approvisionnement des villes, et surtout de Paris<sup>12</sup>.

La vitesse est également recherchée pour des raisons économiques et commerciales. Elle est sans doute aussi à mettre en lien avec la révolution industrielle, c'est-à-dire l'émergence, à partir de la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, d'un nouveau processus de production, fondé sur l'intensification du travail, engendré par une augmentation de la consommation et du désir de consommer<sup>13</sup>. Elle a ainsi pour conséquence d'accroître la quantité de marchandises en circulation et d'intensifier les échanges, qui doivent se faire le plus rapidement possible. En effet, le temps devient précieux au XVIII<sup>e</sup> siècle, et les marchands et artisans cherchent à l'économiser<sup>14</sup>. La rapidité des transports est importante à double titre dans ce cadre. D'une part, la vente des produits fabriqués repose évidemment sur la circulation des produits. Selon le type de marchandises, celles-ci peuvent s'abîmer au cours du temps, d'où l'importance de les faire parvenir à destination dans les meilleurs délais. L'exemple le plus parlant est celui du chasse-marée qui approvisionne Paris en poisson de mer frais<sup>15</sup>. Les marchands souhaitent donc que leurs colis et paquets soient remis plus rapidement à leurs destinataires, qu'ils soient acheminés par la Poste ou par le roulage. Cette pré-

---

IX/561).

11. AN : AD/IX/561.

12. Par exemple AN : F/11 et AD/IX/561 ; Abad, 2002.

13. Sur la révolution industrielle, voir notamment De Vries, 1994 et 2008 ; Voth, 2000. Sur la consommation au XVIII<sup>e</sup> siècle, voir, entre autres, Cornette, 1989 ; Roche, 1997 ; Berg et Clifford, 1999.

14. Roche, 2003, p. 196 ; Blondé, 2010, p. 100 ; Marienstrass, 2009.

15. Rogère, 1975 ; Abad, 2002.

occupation majeure transparaît dans de nombreuses sources, comme dans une ordonnance de la première moitié du xviii<sup>e</sup> siècle : « il est important de conserver aux négociants l'avantage que procure au commerce la célérité du transport de quelques paquets de marchandises [...] »<sup>16</sup>.

D'autre part, la circulation des correspondances est vitale pour le commerce, essentiellement pour les échanges entre fournisseurs et clients, mais aussi pour la coordination de la production et la circulation de l'information économique<sup>17</sup>. Ces échanges de lettres permettent notamment aux marchands et artisans de réagir rapidement en cas d'imprévus lors de l'acheminement des colis et paquets et de s'entretenir avec les transporteurs et les destinataires à ce sujet<sup>18</sup>. En 1811, les négociants du Locle, en Suisse, se plaignent ainsi de la nouvelle route empruntée par le courrier des montagnes, qui les désavantage par rapport aux négociants de La Chaux-de-Fonds : « 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<sup>19</sup> ».

L'inverse est vrai aussi : la circulation des consommateurs leur permet d'accéder aux produits de consommation. Cet aspect est d'ailleurs souligné dans le projet d'établissement d'une diligence entre Paris et Strasbourg en 1759 :

« Cette diligence est utile [...] au public par l'affluence des étrangers qui viendront dans le royaume répandre leurs richesses et leurs fortunes, et faire des opérations de commerce aiant la facilité du départ et du retour. Au commerce en ce que l'étranger, et les sujets du roi feront un commerce sûr en par eux-mêmes par la facilité du voyage et le peu de dépense, et toutes les provinces de l'Allemagne et de la Suisse communiqueroient d'avantage pour l'exportation et l'importation mutuelle des marchandises et qu'auroient produit ces opérations de commerce [...] »<sup>20</sup>.

16. AN : F/90/19003.

17. Margairaz, 2008.

18. Nous pouvons citer l'exemple de l'horloger Leschot, exerçant à Genève et expédiant des pièces à Londres, qui est gêné dans ses envois et ses correspondances par l'interruption des communications entre la France et l'Angleterre ; voir Girardier, 2018, p. 361-362.

19. Archives d'État de Neuchâtel : 72CB-6.5.

20. AN : F/90/19002.

Mais si la vitesse est très importante pour certains acteurs et produits, elle n'est pas toujours la priorité selon le type de voyage ou de marchandises. Outre la vitesse, la sûreté est un élément très important, ainsi que le prix. La loi sur le roulage de 1834 précise que le public préfère souvent l'économie à la vitesse, choisissant ainsi plutôt de ne payer que 35 centimes pour un trajet, même si cela implique d'aller un tiers moins vite<sup>21</sup>. Certains projets ont pour but de combiner plusieurs de ces éléments, à l'image d'une proposition de 1790 du citoyen Jouve d'établir des voitures économiques et plus rapides sur le tronçon Montpellier–Toulouse<sup>22</sup>. La notion de confort prend aussi une importance croissante au cours de la période, du moins pour ceux qui ont les moyens d'y prétendre<sup>23</sup>.

Comme cette accélération n'est ni recherchée par tous les usagers des transports, ni à la portée de toutes les bourses, Daniel Roche a montré que l'on peut parler d'une « imbrication des temporalités » dans la société du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>24</sup>. Christophe Studeny, quant à lui, évoque le « privilège » de la vitesse. Celle-ci est en effet réservée non seulement aux personnes les plus aisées, mais aussi à certains moyens de transport : seuls les courriers postaux, les courriers et voitures privés, les diligences et le service des estafettes ont le droit de galoper<sup>25</sup>. Les autres voitures avancent donc au pas, tandis que la majorité de la population se déplace en fait à pied. Nous avons peu d'archives à ce sujet, bien que quelques textes connexes mentionnent les piétons, comme des ordonnances concernant les carrosses ou des textes traitant de l'entretien des routes<sup>26</sup>. Les travaux sur le colportage traitent aussi de cette mobilité<sup>27</sup>.

Pour les entrepreneurs de transport et pour la Poste, l'accélération représente aussi un enjeu financier, puisque cela leur permet d'augmenter leur bénéfice en multipliant le nombre de courses, comme le souligne la régie des postes et messageries du canton de Vaud au conseil d'État en 1816 :

« L'accélération dans la course du courrier entre Paris et Pontarlier que produira le passage de ce courrier par Salins, indépendamment

21. AN : F/14/1965.

22. AN : F/12/1510/B.

23. Blondé, 2010 ; Verhoeven, 2009.

24. Roche, 1993, p. 68.

25. Studeny, 1995, p. 178.

26. AN : AD/IX/458.

27. Spufford, 1984.



de l'avantage qui en resultera pour notre public et celui d'une augmentation de bénéfice pour la régie, est pour nous un objet devenu plus important encore qu'il ne l'était déjà [...]»<sup>28</sup>.

Les entrepreneurs, quant à eux, utilisent la vitesse comme un argument dans leur publicité, à l'instar d'une annonce parue en 1812 dans le *Gore's General Advertiser*, qui vante la voiture postale capable de faire en 32 heures seulement le trajet Londres-Liverpool<sup>29</sup>. De telles publicités montrent l'importance de ce critère pour choisir son moyen de transport.

Ainsi, ce sont avant tout des raisons politiques, économiques et commerciales qui motivent cette recherche de vitesse. De plus, il existe une synergie entre la volonté d'accélérer les transports et l'apparition d'une nouvelle conscience du temps, qui est cause et conséquence de ce gain de vitesse. Les facteurs culturels, liés à la perception du temps, sont donc aussi des éléments moteurs dans cette tentative d'accélérer les déplacements.

Le but est par conséquent d'optimiser et de réduire le temps de transport. La durée des trajets diminue au cours de la période, comme l'ont déjà montré plusieurs travaux<sup>30</sup>. La vitesse reste toutefois variable selon les saisons, les intempéries pouvant ralentir l'avancée des voitures. Ce gain de vitesse est permis, d'une part, par l'amélioration des chaussées, et d'autre part, par la mise en œuvre de moyens techniques nouveaux et les efforts déployés par la Poste pour réorganiser et optimiser ses services, comme l'a mis en évidence Patrick Marchand<sup>31</sup>. De nombreuses sources de l'administration postale permettent de se rendre compte de l'ampleur de ce réaménagement, et notamment les registres de délibérations du Conseil des postes, qui font mention de l'engagement de personnel pour éviter les engorgements ou encore de la mise en place d'itinéraires plus rationnels<sup>32</sup>. Néanmoins la réorganisation et l'optimisation des services de transport ne sont pas les seuls facteurs ayant permis cette accélération.

---

28. Archives cantonales vaudoises : P. Loys 1632.

29. The National Archives, Kew : RAIL 981/617.

30. La durée des trajets aurait été divisée au moins par deux selon, entre autres, Arbellot, 1973.

31. Marchand, 2006.

32. AN : F/90/20001 à 20165.

## Les infrastructures

La politique routière du XVIII<sup>e</sup> 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. Ainsi, à la fin du siècle, la densification routière est sensible, mais présente de fortes inégalités géographiques<sup>33</sup>. L'amélioration permet aux différents utilisateurs de se déplacer rapidement et d'accélérer les échanges. Comme le rappelle le Comité des Ponts et Chaussées en 1793 :

« 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 temps<sup>34</sup>.

Il y a donc une réelle réflexion politique pour densifier le réseau et organiser les transports<sup>35</sup>.

La maîtrise de l'espace passe par une meilleure connaissance du territoire, notamment par le biais de la cartographie<sup>36</sup>. Cette volonté de maîtriser l'espace se traduit aussi par la mise en place de poteaux indicateurs ou encore de mesures de déneigement<sup>37</sup>. Un effort est également fait pour normaliser les routes. Il s'agit ainsi, par exemple, de réglementer leur largeur ou encore les arbres dont elles sont bordées. Cette normalisation passe par la publication de nombreux manuels de construction, mais aussi par une formation plus uniformisée des ingénieurs, avec la création, en France, de l'École des Ponts et Chaussées en 1747<sup>38</sup>.

Mais les routes se dégradent assez rapidement, notamment en raison du poids important des voitures. Dans un *Mémoire sur l'entretien des routes*

33. Sur la construction et l'état des routes, voir : Lepetit, 1984 ; Arbellot et Lepetit, 1987 ; Goger, 1988 ; Blond, 2014.

34. AN : AF/II\*/34.

35. Sur le débat autour de la notion de réseau, voir notamment Lepetit, 1986 ; Verdier, 2007.

36. Blond, 2014 ; Verdier, 2015.

37. Archives d'État de Neuchâtel : 79CB-14.1.

38. Par exemples les traités d'Exchaquet, 1788 ou de Cordier, 1829. Sur les ingénieurs, voir Picon, 1992.

*commerciales du Royaume* de 1790, Mahuet, ancien régisseur général des Messageries, fait ce constat :

“ Il est unanimement reconnu que l’énorme pesanteur des voitures des Rouliers, est la principale cause de la dégradation des routes. Les jantes étroites des roues qui supportent ces lourdes voitures, incisent trop facilement les chemins & y creusent des ornières profondes, inconnues en Angleterre, & malheureusement si fréquentes en France<sup>39</sup>.

De nombreuses législations pour régler la largeur des jantes et le poids des voitures sont instaurées, mais elles provoquent le mécontentement des transporteurs, et n’empêchent pas les fraudes<sup>40</sup>.

C’est aussi le manque d’entretien qui conduit à la dégradation des routes, et plusieurs sources, dès le début de la période, évoquent ce problème, à l’instar d’une lettre de 1703 du gouverneur et lieutenant général de Neuchâtel et Valangin, en Suisse, au maire de Valangin :

“ Quelques soin qu’ait pris la Seigneurie d’ordonner par de fréquents mandements émanés et publiés de sa part, que les grands chemins et sentiers publics fussent mis en entretenus dans un bon et convenable état par ceux qui y sont tenus et obligés ; il est cependant arrivé, que faute par eux d’exécuter les dits mandements aussi exactement qu’ils le devaient, les dits chemins se trouvaient 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 à cheval<sup>41</sup>.

Comme il en est fait mention dans cette lettre, des mesures sont donc prises pour réparer et entretenir les routes, même si elles ne sont pas toujours appliquées.

Outre la construction et l’entretien des routes, le gain de vitesse est permis par quelques changements au niveau des véhicules, selon trois axes. Le premier est lié à la traction des véhicules : les chevaux doivent dorénavant être capables d’aller plus vite et de supporter la vitesse ; ils sont donc

39. AN : AD/IX/560.

40. Les fraudes sont notamment visibles dans les contraventions des voitures publiques. AN : F/7/9323 à 9327.

41. Archives d’État de Neuchâtel : 79CB-14.1.

sélectionnés selon ces critères<sup>42</sup>. Le deuxième axe d'amélioration concerne les véhicules en eux-mêmes : des améliorations techniques sont faites au niveau des suspensions, des roues ou encore des essieux<sup>43</sup>. Les voitures sont également allégées, ce qui leur permet de gagner en vitesse. Enfin, le troisième axe de développement concerne l'aspect utilitaire : la disposition des voyageurs, du chargement, etc. Bien que la vitesse soit prise en compte dans le processus d'innovation, elle n'est toutefois pas un critère essentiel. Les innovations répondent plutôt à des besoins spécifiques, comme le transport des malades, des prisonniers, d'armes, etc. La multitude de ces innovations se reflète dans les collections de miniatures et de dessins conservés à Paris au Musée des Arts et Métiers.

## L'organisation du voyage

Cette compression de l'espace-temps, voulue par la société et les gouvernements et permise, entre autres, par l'amélioration des infrastructures, ne peut se faire sans une coordination temporelle. Celle-ci permet, grâce à l'instauration d'horaires et d'une organisation stricte, d'accélérer les déplacements sans perdre de temps aux relais ou aux changements. Il s'agit ainsi, par exemple, de synchroniser les multiples correspondances d'un trajet, ou encore les départs des courriers de différentes villes, à l'instar des courriers de Berne à Paris qui passent par Neuchâtel et Pontarlier. La famille Fischer, qui gère entre autres les courriers postaux de Berne, l'explique bien dans une lettre de 1805 :

“ Ayant déjà eu avis de ces projets nous nous trouvons heureusement en état de pouvoir dès aujourd'hui faire la course de manière à éviter tout retard ; ainsi qu'il suit. Le Courier partira de Berne, Dimanche, Mardi et Jeudi a Midi, arrivera à Neufchâtel les mêmes jours à 8 heures du soir, partira de Neufchâtel Lundi, Mercredi et Vendredi à 10 heures du matin, pour arriver le soir a Pontarlier avant le départ du courier pour Paris. [...] De cette manière ce courier correspondra aussi, avec l'arrivée et le départ du courier

---

42. Roche, 2000.

43. Roche, 2000 ; Roubo, 1769-1775 ; Ramée, 1856.

d'Allemagne, et la correspondance de Neuchâtel ne souffrira aucun retard pour aucune contrée<sup>44</sup>.

Les voitures effectuant la section Neuchâtel-Pontarlier doivent donc être synchronisées avec celles partant pour Paris afin de ne pas créer de retards.

Le temps n'est donc plus seulement une durée ; il devient, au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, un horaire, auquel il faut se conformer pour que le service fonctionne le plus efficacement possible. Les horaires évoluent au cours de la période : ils sont de plus en plus précis. En effet, au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, la seule indication temporelle annoncée pour le départ des véhicules n'est souvent que le jour, au mieux l'heure, tandis que le jour d'arrivée n'est pas toujours précisé<sup>45</sup>. L'*Almanach royal*, publié annuellement et contenant des informations sur les jours des foires, le départ des courriers ou encore la demeure des messagers, donne l'heure de départ sur certains itinéraires depuis 1694. Mais seule l'heure est communiquée, et non les minutes. Progressivement, au fil du siècle, l'horaire est indiqué à la demi-heure près, puis au quart d'heure, et enfin à la minute. Les horaires deviennent donc importants pour régler le départ des voitures et leur arrivée, mais ils prennent plus largement une place prépondérante pour organiser les différentes étapes des transports. Ainsi, les heures d'ouverture des bureaux de poste ou encore celle des levées du courrier sont également signalées au public. L'instruction générale sur le service des postes de 1792 indique par exemple, dans son premier article : « 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 ; [...]. Les heures d'ouverture et de clôture du Bureau seront affichées à la poste [...] »<sup>46</sup>. Dans ce cas, la manière de diffuser les horaires est même précisée dans la législation. Quelques exemples d'horaires imprimés ont été conservés, qui étaient sans doute affichés dans les bureaux<sup>47</sup>. Les administrateurs généraux des Postes aux lettres envoient une circulaire imprimée, en 1805, adressée aux directeurs des postes et leur intimant de remplir les

44. Archives d'État de Neuchâtel : 72CB-7.8. Sur les Fischer, voir Kellerhals-Maeder, Klöti, Kronig, 1991.

45. Comme on peut le voir dans plusieurs annonces de transporteurs, à l'image de celle pour une course entre Londres et York en 1706 (The National Archives, Kew : RAIL 981/611).

46. AN : AD/IX/561.

47. Par exemple, les horaires du Bureau de Neuchâtel, ainsi que ceux du départ des voitures : Archives d'État de Neuchâtel : 72CB-6.2.

deux affiches jointes avec les jours de départ et d'arrivée du courrier à leur bureau, et de les placer « l'une dans le lieu le plus apparent, et l'autre à la porte de votre bureau<sup>48</sup> ». Les horaires étaient également diffusés par le biais des guides de voyage, à l'image de l'*Indicateur fidèle* de Michel Desnos, ainsi que grâce à l'*Almanach*. Ils peuvent aussi être publiés dans les journaux. Les horaires ont donc une fonction organisationnelle. Les départs à temps fixes et réguliers permettent d'assurer la fiabilité et la vitesse des transmissions. Mais ils représentent aussi une contrainte. En cas d'urgence, des services comme l'estafette en France ou l'extraposte en Suisse permettent de faire partir des voitures en dehors des horaires prévus<sup>49</sup>. Ces services sont néanmoins onéreux ; la flexibilité a donc un prix.

Pour pouvoir respecter ces horaires, il est indispensable que les différents acteurs aient l'heure. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, celle-ci est déjà diffusée dans l'espace public, grâce au son des cloches ou des horloges publiques<sup>50</sup>. Mais le temps est aussi transportable. Les cadrans solaires portables sont utilisés par les voyageurs, mais les conditions doivent être favorables pour pouvoir les utiliser : il faut qu'il fasse jour, que le ciel soit dégagé, etc. Pour visualiser l'heure en dépit des contingences, les montres de poche se diffusent de plus en plus<sup>51</sup>. Il existe aussi des montres de voyage<sup>52</sup>. L'heure, à la minute près, peut ainsi être lue pendant les déplacements, permettant aux voyageurs, entre autres, de se conformer aux horaires de départ des voitures.

Toutefois, la diffusion des horaires et la connaissance de l'heure ne suffisent pas : il est nécessaire que les différents acteurs obéissent à ces horaires pour que les services fonctionnent au mieux. Pour ce faire, il faut qu'il y ait une intériorisation du temps dans la société<sup>53</sup>. La ponctualité devient donc importante dans le cadre des transports, et avec elle apparaît son pendant : le retard.

---

48. AN : F/90/19045.

49. Voir Devauges, 1997, sur le service d'estafette, et Wyss, 1987, sur l'extraposte.

50. Voir par exemple Dohrn-van Rossum, 1997 ; Glennie et Thrift, 2009 ; Blondé et Verhoeven, 2013.

51. Dequidt, 2014. Comme le montrent Blondé et Verhoeven, 2013, cette diffusion croissante n'est toutefois pas à mettre en lien direct avec le changement de la perception du temps, notamment parce que les montres ne sont pas toujours achetées dans le but d'avoir l'heure, mais peuvent simplement être des accessoires de mode.

52. Herr-Laporte, 2019.

53. David Landes parle même d'une « discipline du temps » : Landes, 1987, p. 24.

## Arriver à temps : la naissance du retard

### Se plaindre du retard

La place prépondérante que prend le retard au XVIII<sup>e</sup> siècle est encore plus révélatrice de l'intériorisation du temps à cette période. La notion de retard des messagers apparaît dans les dictionnaires de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, comme l'explique Julie Bouchard<sup>54</sup>. Mais le terme est encore peu utilisé. Le retard, compris comme le dépassement d'une norme fixée selon un référentiel horaire, apparaît réellement au XVIII<sup>e</sup> siècle dans le cas des transports, en même temps que les horaires.

Les plaintes contre le retard se multiplient au cours du siècle, à l'image de celles de l'administration centrale de l'Ardèche qui réitère au ministre des Finances, en 1797, « ses réclamations relativement aux retards qu'apporte dans l'arrivée des paquets, la nouvelle direction des courriers de la poste<sup>55</sup> ». Les administrations se plaignent très souvent des retards ; parfois ce sont aussi les voyageurs. En 1824 par exemple, le préfet de l'Indre rapporte au directeur de la police du royaume les plaintes des voyageurs qui avaient pris la diligence de Paris pour se rendre à Toulouse, et qui a eu cinq heures de retard<sup>56</sup>.

Les motifs invoqués pour justifier ces plaintes sont très souvent liés au commerce et à l'économie. Selon plusieurs sources, émanant notamment de l'administration, le retard cause de grandes pertes au commerce. C'est par exemple ce qu'indique le ministre de l'Intérieur au ministre des Finances en 1798, en lui relayant une information venue de l'Aude :

“ 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. Cependant l'administration centrale du département de l'Aude se plaint du retard que cet arrangement lui fait éprouver elle ne reçoit plus, qu'après une décade, les lettres et les paquets qui lui arrivaient en six jours. Elle ajoute que le commerce de son département en souffre un grand préjudice<sup>57</sup>.

54. Bouchard, 2008.

55. AN : 19860703/1.

56. AN : F/7/9324.

57. AN : 19860703/1.

Le retard peut ainsi avoir des effets néfastes sur les opérations commerciales. Il peut notamment nuire au commerce dépendant de la mode. Dans un *Mémoire sur le préjudice fait au commerce par l'arrêté du Conseil du 9 août 1781*, l'auteur écrit :

“ Le marchand qui reste dans ses foyers à y attendre la révolution des saisons, a besoin, pour soutenir son commerce, d'une même exactitude dans les envois de ses correspondans. Chaque saison varie à l'infini les goûts du public ; il faut, pour les satisfaire tous, des nouveaux assortimens de mille espèces : et comme tous ces goûts 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 eût le moindre retard dans l'approvisionnement du marchand, cet approvisionnement lui reste [...]”<sup>58</sup>.

Ces retards peuvent aussi avoir des conséquences administratives, en engendrant par exemple des retards dans l'exécution des lois, comme s'en plaignent les administrateurs du département des Côtes du Nord au ministre de l'Intérieur dans une lettre du 3 décembre 1795 :

“ 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”<sup>59</sup>.

Le seuil de tolérance pour le retard, bien que variable, diminue à la fin de la période. Si certains évoquent quelques jours de retard, d'autres le comptent en heures, voire en minutes.

## Une nouvelle inquiétude des autorités

Face à ces plaintes, les autorités tentent d'assurer l'exactitude des services par tous les moyens, et notamment par le contrôle du respect des horaires. Pour ce faire, elles instaurent, entre autres, des formulaires qui doivent être remplis avec les heures de départ et d'arrivée de chaque voiture. En

58. AN : 29AP/99.

59. AN : 19860703/2.



Angleterre, ces documents s'appellent des *Time bills*. Certains doivent être remplis avec l'heure telle qu'indiquée par la montre du garde et par l'horloge de la ville, tandis que sur d'autres, il est certifié que l'heure est renseignée grâce à un garde-temps sûr<sup>60</sup>. Un réel effort est donc fait pour essayer d'avoir une heure la plus précise possible. En France, des feuilles d'expédition des dépêches doivent être remplies en cas d'envoi de courrier extraordinaire, et des formulaires appelés « parts » pour les courriers ordinaires<sup>61</sup>. Cela implique donc qu'il y ait l'heure dans chaque bureau ; or, des sources de l'administration postale font mention de l'installation de pendules<sup>62</sup>. Cette importance croissante de l'heure explique aussi qu'il y ait de plus en plus de montres dans les inventaires après décès des maîtres de poste<sup>63</sup>.

Si les horaires ne sont pas respectés, des amendes et sanctions de différents types sont prévues<sup>64</sup>. Ces amendes peuvent être pécuniaires : la délibération de l'Administration Générale des postes du 23 septembre 1780 prévoit, pour « prévenir les retards qui arrivent souvent par la négligence des Couriers », qu'ils « soient punis par une retenue sur leurs gages de dix livres pour chaque heure de retard ». De plus, « le montant desdites retenues faites par forme d'amende contre les Couriers servira à gratifier sur les ordres de la Compagnie ceux qui arriveront exactement<sup>65</sup> ». Il s'agit donc aussi de récompenser ceux qui respectent parfaitement les horaires. Ces primes peuvent également être plus ponctuelles : Thomas Hasker, surintendant général des postes anglaises, demande par exemple au maître général des postes, à la fin des années 1790, une gratification pour féliciter un garde d'avoir fourni tous les efforts possibles pour arriver à l'heure malgré les intempéries<sup>66</sup>.

La punition pour les retardataires peut aussi être une privation de courses ou une mise à pied. Le règlement concernant le service des postes aux chevaux de 1818 prévoit, à propos du service des estafettes, que « tout postillon qui aura causé du retard dans le service, sera mis à pied pendant

---

60. Voir par exemple The Postal Museum : POST 10/337 et POST 10/366. La montre d'un garde, partie intégrante de son équipement, y est également conservée.

61. AN : AF/IV/1339.

62. AN : F/90/20010.

63. Marchand, 2006, p. 279.

64. Cette pratique a été constatée dans d'autres pays européens, notamment dans la province de Brabant : Blondé, 2010.

65. AN : F/90/20006.

66. The Postal Museum : POST 10/26.

un mois ; et, en cas de récidive, il sera renvoyé des Relais sans certificats, et perdra tous droits à la pension<sup>67</sup> ».

Les courriers sont donc tenus pour personnellement responsables des retards, et les sanctions prévues doivent être suffisamment dissuasives pour qu'ils fassent leur maximum afin d'arriver à l'heure. Ils sont de fait toujours à la limite de la sécurité pour respecter les horaires.

Il semble donc que l'on assiste, au cours de ce long XVIII<sup>e</sup> siècle, à la naissance de l'échéance, puisque l'accélération des transports ne peut se faire sans une coordination temporelle, entraînant une pénalisation administrative de l'horaire, qui se traduit par des mesures punitives en cas de retard.

## Explications et solutions

Outre ces sanctions prévues contre les courriers, l'administration essaie d'identifier les causes de ces retards et d'y pallier. La raison la plus évidente est le mauvais état des routes et des chemins, qui est souligné par presque tous ceux qui sont amenés à se déplacer. Le ministre de l'Intérieur reçoit ainsi une lettre, le 13 novembre 1792, de Claviere, qui transmet les plaintes de la ville de Rennes, où les courriers arrivent en retard. Il précise « qu'un des plus grands obstacles qui s'oppose à la célérité de la marche des courriers, c'est le mauvais état des grandes routes de la dégradation des quelles presque tous les maîtres de postes et les courriers se plaignent<sup>68</sup> ». Les intempéries, en plus de causer davantage de dégâts aux routes, ralentissent considérablement les transports. Le mauvais état des routes augmente aussi le nombre d'accidents, qui sont à l'origine de nombreux retards. Les voitures se renversent souvent parce qu'elles sont trop ou mal chargées<sup>69</sup>. D'autres accidents sont dus au fait que le postillon n'ait pas mis le sabot d'enrayage, ou sont liés à la vitesse excessive de la voiture<sup>70</sup>. Les casses sont également fréquentes. En 1794, la Commission des transports militaires écrit que le service des armées éprouve trop souvent des retards « par les accidents qui arrivent en route aux roues des voitures des transports, et quelque fois aux corps même de ces voitures ». C'est pourquoi elle demande que soient construites « à l'avance des roues de rechange, et même au besoin des car-

67. AN : 19860703/10.

68. AN : F/90/20245.

69. AN : F/7/9323 à 9326 ; AN : AF/III/35.

70. AN : F/7/9323 à 9326.

casses qui se trouveraient toujours prêtes à remplacer celles qui viendroient à manquer<sup>71</sup> ». L'idée d'équiper les voitures de pièces de rechange émerge dans ce contexte.

Des procédures sont également mises en place en cas d'accidents pour limiter les retards. Une série de factures de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle indiquent que Thomas Hasker a engagé des frais supplémentaires pour acheminer les lettres à bon port quand la voiture les transportant initialement a eu un accident ou a été bloquée par les intempéries. Il envoyait pour cela des chaises de poste et des cavaliers<sup>72</sup>. Une réflexion similaire est menée en France : le ministre des Finances informe, en 1831, le ministre de la Justice que « pour prévenir les inconvénients qui peuvent résulter des retards qu'éprouvent quelque fois les courriers par suite d'accidents arrivés aux malles », dorénavant

« lorsqu'un accident arriverait aux malles postes venant de Paris, et que les réparations à faire pour les mettre en état de continuer leur route paraîtraient devoir arrêter 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 Ville<sup>73</sup>.

Mais les retards peuvent aussi être engendrés par des problèmes d'organisation, si, par exemple, il n'y a pas assez de personnel dans un relais ou si les chevaux ne sont pas prêts<sup>74</sup>. L'ordonnance du 12 août 1775 essaye de prévenir cette difficulté par son article III :

« 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 seront responsables des retards & des accidens qui pourroient arriver par leur faute ou celle de leurs postillons<sup>75</sup>.

---

71. AN : AF/II/286/B.

72. The Postal Museum : POST 10/239.

73. AN : BB/18/1199.

74. AN : F/90/20011 ; AN : AD/IX/459.

75. AN : AD/IX/459.

Il peut également y avoir des problèmes de synchronisation avec les autres voitures ou un autre moyen de transport, engendrant alors des retards. En 1792, les administrateurs généraux des messageries demandent ainsi au ministre de l'Intérieur que les diligences de Paris à Clermont-Ferrand et retour puissent passer sur le bac de Nevers de préférence à toutes autres voitures, car :

“ la marche de nos voitures y est constamment retardée de plusieurs heures et il arrive souvent que pour empêcher que leur passage ne soit remis au lendemain, les conducteurs 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<sup>76</sup>.

Une telle manœuvre crée forcément un ralentissement, mais qui est préférable à un départ remis au lendemain. De manière générale, les ruptures de charge occasionnent des retards.

Tout au long de la période, l'administration cherche des solutions pour limiter ces retards, ce qui montre l'importance accordée à la ponctualité. Comme nous l'avons évoqué, l'administration postale réorganise et rationalise ses services pour gagner en célérité et éviter les dysfonctionnements menant à des retards. Malgré tous ces efforts, l'administration postale peine à faire face à l'accroissement important des courriers et l'embauche massive de personnel ne suffit pas à éviter un certain engorgement qui provoque des retards.

## Conclusion

La vitesse constitue un réel enjeu au XVIII<sup>e</sup> siècle, puisque tous les utilisateurs des transports, qu'ils se déplacent ou qu'ils aient besoin d'envoyer des lettres, des colis ou des marchandises, souhaitent une diminution de la durée des trajets. L'argument principal avancé pour cette réduction de l'espace-temps est de nature économique. Cette préoccupation est également liée à l'augmentation de la consommation et au contexte de la révolution industrielle.

---

76. AN : F/1a/321.

Cette accélération des transports est permise par plusieurs facteurs et notamment l'amélioration des infrastructures routières et des véhicules. Mais c'est surtout une meilleure organisation du voyage qui permet un gain de temps. Celle-ci passe par une coordination temporelle, traduite par la mise en place d'horaires que chaque acteur doit respecter. Face aux plaintes croissantes des utilisateurs, le retard devient une préoccupation grandissante pour les administrations. Elles réfléchissent à de nombreux mécanismes pour le limiter, dont le principal consiste à engager la responsabilité des conducteurs. Ceux-ci peuvent être punis s'ils dépassent les délais fixés, notamment par des sanctions pécuniaires. Une pénalisation administrative des horaires s'impose donc afin d'éviter toute forme de retard nuisible au bon fonctionnement du service. Ce sont ces imbrications entre des innovations techniques, des facteurs culturels et les attentes de la société et du gouvernement qui poussent la Poste et les transporteurs à chercher des solutions pour accélérer les services, inaugurant ainsi un nouveau rapport au temps dans le domaine des transports.

Au cours de ce long XVIII<sup>e</sup> siècle, le retard prend ainsi un sens nouveau. Il s'inscrivait jusqu'alors dans une perspective sociale ; il revêt désormais un sens économique. Le temps acquiert en effet une valeur nouvelle : il devient monnayable. Cette conception nouvellement rationnelle du temps a pour corollaire le fait que la vitesse soit dorénavant de l'ordre des biens consommables. Ces changements inaugurent une nouvelle relation au temps et posent les fondements d'une réflexion qui, avec une accélération encore plus poussée, accompagnera le capitalisme.

Cette peur du retard révèle une intériorisation du temps, tant individuelle qu'institutionnelle, et plus largement une évolution de la conscience du temps. Le transport est en effet 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 de l'existence des chrétiens, il n'est plus simplement une durée, mais il devient un temps mesuré, un temps industriel – avant même l'émergence du chemin de fer.

L'histoire de la culture matérielle invite ainsi à une relecture de la dissociation entre le « champ d'expérience » et l'« horizon d'attente » selon la formule de Reinhart Koselleck<sup>77</sup>. Historien des idées, Koselleck notait une mutation fondamentale dans la perception du passé et du futur au

---

77. Koselleck, 1990.

xviii<sup>e</sup> siècle ; les temps modernes étaient marqués par un détachement du passé et une croyance dans le futur et le progrès. Mais la notion du temps, à partir de la deuxième moitié du xviii<sup>e</sup> siècle, n'engage plus uniquement à une réflexion des philosophes ou des théologiens, elle repose sur une compréhension pratique. Au moment où le régime moderne d'historicité s'affirme, un nouveau régime de temporalité – lié à la perception quotidienne du temps – s'impose également, que Jérôme Baschet décrit comme « caractérisé par l'amplification des contraintes liées au temps mesuré<sup>78</sup> ». Le temps n'est plus perçu de manière cyclique : il devient linéaire, comme l'atteste la mise en place d'une date de dépassement par le biais de l'horaire. Par cette linéarité et par l'efficacité avec laquelle il faut réfléchir pour économiser ce temps, la société de la fin du xviii<sup>e</sup> siècle entre dans une modernité économique. L'invention du retard traduit l'idée qui émerge alors selon laquelle l'homme peut et doit avoir une maîtrise du temps.

---

### Bibliographie

---

- ABAD Reynald, *Le grand marché. L'approvisionnement alimentaire de Paris sous l'Ancien Régime*, Fayard, Paris, 2002.
- ARBELLOT Guy, « La grande mutation des routes de France au milieu du xviii<sup>e</sup> siècle », *Annales ESC*, n° III, 1973, p. 765-791.
- ARBELLOT Guy, LEPETIT Bernard (dir.), *Atlas de la Révolution française. Tome I : Routes et communications*, EHESS, Paris, 1987.
- BAGWELL Philip, *The Transport Revolution from 1770*, B. T. Batsford, Londres, 1974.
- BARKER Theo, GERHOLD Dorian, *The Rise and Rise of Road Transport, 1700-1990*, Cambridge University Press, Cambridge, 1993.
- BASCHE Jérôme, *Défaire la tyrannie du présent. Temporalités émergentes et futurs inédits*, La Découverte, Paris, 2018.
- BERG Maxine, CLIFFORD Helen, *Consumers and Luxury in Europe, 1650-1850*, Manchester University Press, Manchester, 1999.
- BLOND Stéphane, *L'atlas de Trudaine. Pouvoirs, administration et savoirs techniques au siècle des Lumières*, CTHS, Paris, 2014.
- 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<sup>e</sup> série, vol. 31, I, 2010, p. 89-111.

---

78. Baschet, 2018, p. 144. Sur les régimes de temporalités : Hartog, 2003.

- BLONDÉ Bruno, VERHOEVEN Gerrit, "Against the clock: time awareness in early modern Antwerp, 1585-1789", *Continuity and Change*, xxviii, ii, 2013, p. 213-244.
- BOUCHARD Julie, *Comment le retard vient aux Français. Analyse d'un discours sur la recherche, l'innovation et la compétitivité, 1940-1970*, Presses universitaires du Septentrion, Villeneuve d'Ascq, 2008.
- CARON François, *Histoire des chemins de fer en France*, t. I, 1740-1883, Fayard, Paris, 1997.
- CORDIER J., *Ponts et chaussées. Essais sur la construction des routes, des canaux et la législation des travaux publics*, Carilian-Gœury, Paris, 1829.
- CORNETTE Joël, « La révolution des objets. Le Paris des inventaires après-décès (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles) », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 36-3, 1989, p. 476-486.
- DEQUIDT Marie-Agnès, *Horlogers des Lumières. Temps et société à Paris au XVIII<sup>e</sup> siècle*, CTHS, Paris, 2014.
- DEQUIDT Marie-Agnès, « Comment mesurer l'intériorisation du temps ? (Paris, début XIX<sup>e</sup> siècle) », *Revue d'histoire du XIX<sup>e</sup> siècle*, n° 45, ii, 2012, p. 69-81.
- 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, Éditions Réunion des musées nationaux, Paris, 1997.
- DOHRN-VAN ROSSUM Gerhard, *L'histoire de l'heure. L'horlogerie et l'organisation moderne du temps*, Éditions de la Maison de l'homme, Paris, 1997.
- 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 University Press, Cambridge, 2008.
- EXCHAQUET Henri, *Dictionnaire des Ponts et Chaussées contenant les règles de la construction, les usages, les ordonnances de police, et les Arrêts qui concernent l'entretien des grands chemins*, La Grange, Paris, 1788.
- GIRARDIER Sandrine, *L'entreprise Jacquet-Droz. Entre merveilles de spectacle, mécaniques luxueuses et machines utiles. 1758-1811*, thèse dirigée par Laurent Tissot, soutenue à Neuchâtel en 2018.
- GLENNIE Paul, THRIFT Nigel, *Shaping the Day. A History of Timekeeping in England and Wales, 1300-1800*, Oxford University Press, Oxford, 2009.
- GOGER Jean-Marcel, *La Politique rourière en France de 1716 à 1815*, Thèse dirigée par Jean-Claude Perrot, soutenue à Lille en 1988.
- HARVEY David, *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Blackwell, Cambridge, Oxford, 1990.

- HAASIS Lucas, RIESKE Constantin (éd.), *Historische Praxeologie. Dimensionen vergangenen Handelns*, Ferdinand Schöningh, Paderborn, 2015.
- HARTOG François, *Régimes d'historicité : présentisme et expériences du temps*, Éditions du Seuil, Paris, 2003.
- HERR-LAPORTE Catherine, « À la recherche des montres de carrosse (1700-1830) », dans BERNASCONI Gianenrico et THÜRIGEN Susanne (éd.), *Material history of time: objects and practices, 14<sup>th</sup>-18<sup>th</sup> centuries*, Walter de Gruyter, Berlin, à paraître (2019).
- KELLERHALS-MAEDER Andreas, KLÖTI Thomas, KRONIG Karl, *Bevor die Post versaatlicht wurde: die Post der Fischer, 1675-1832 = La poste avant son étatisation : la poste des Fischer, 1675-1832*, Musée des PTT, Berne, 1991.
- KOSELLECK Reinhart, *Le futur passé. Contribution à la sémantique des temps historiques*, EHESS, Paris, 1990 [1979].
- LANDES David S., *L'heure qu'il est. Les horloges, la mesure du temps et la formation du monde moderne*, Gallimard, Paris, 1987.
- LEPETIT Bernard, « L'impensable réseau. Les routes françaises avant les chemins de fer », *Cahiers Groupe Réseaux*, n° v, 1986, p. 12-29.
- LEPETIT Bernard, *Chemins de fer & voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France : 1740-1840*, EHESS, Paris, 1984.
- MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messager : une histoire du transport public en France au temps du cheval, 1700-1850*, Belin, Paris, 2006.
- MARGAIRAZ Dominique, « Introduction : économie et information à l'époque moderne », dans MARGAIRAZ Dominique et MINARD Philippe (dir.), *L'information économique (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Paris, 2008, p. 3-16.
- MARIENSTRAS Élise, « Les modalités du temps chez Benjamin Franklin », *Transatlantica*, II, 2009 [En ligne].
- MARTIN Marguerite, « Temps et circulation des marchandises. Entre contrôle et incertitude, de Bordeaux à Marseille, 1735-1737 », *Hypothèses*, XIX, 2015, p. 133-148.
- NEUBERT Christoph, SCHABACHER Gabriele (dir.), *Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien*, Transcript, Bielefeld, 2013.
- PICON Antoine, *L'invention de l'ingénieur moderne : l'École des Ponts et chaussées, 1747-1851*, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, Paris, 1992.
- RAMÉE Daniel, *La locomotion. Histoire des chars, carrosses, omnibus et voitures en tous genres*, Amyot, Paris, 1856.
- ROCHE Daniel, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Fayard, Paris, 2003.



- ROCHE Daniel (dir.), *Voitures, chevaux et attelages du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle*, Association pour l'académie d'art équestre de Versailles, Paris, 2000.
- ROCHE Daniel, *Histoire des choses banales. Naissance de la consommation dans les sociétés traditionnelles (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*, Fayard, Paris, 1997.
- ROCHE Daniel, *La France des Lumières*, Fayard, Paris, 1993.
- ROGÈRE Claude, *Sur une route d'autrefois. Le Chasse-Marée. Voiturier de poisson de mer*, Claude Rogère, Rouen, 1975.
- ROSA Hartmut, *Accélération. Une critique sociale du temps*, La Découverte, Paris, 2010.
- ROUBO Jacob-André, *L'Art du menuisier*, Paris, 1769-1775.
- STUDENY Christophe, *L'invention de la vitesse. France, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Gallimard, Paris, 1995.
- SZULMAN Éric, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2014.
- VERDIER Nicolas, *La carte avant les cartographes, l'avènement du régime cartographique en France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Presses de la Sorbonne, Paris, 2015.
- VERDIER Nicolas, « Le réseau technique est-il un impensé au XVIII<sup>e</sup> siècle : le cas de la poste aux chevaux », *Flux*, n° 68, II, 2007, p. 7-21.
- VERHOEVEN Gerrit, « 'Een divertissant somertogje': Transport innovations and the rise of short-term pleasure trips in the Low Countries, 1600-1750 », *Journal of Transport History*, xxx, i, p. 78-97.
- VOTH Hans-Joachim, *Time and Work in England, 1750-1830*, Clarendon Press, Oxford, 2000.
- WORONOFF Denis (dir.), *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Paris, 1998.
- WYSS Arthur, *La poste en Suisse. 2000 ans d'histoire*, Payot, Lausanne, 1987.

---

### L'autrice

---

**Catherine Herr-Laporte** est assistante-doctorante à l'Université de Neuchâtel et mène une thèse en cotutelle avec l'Université Paris-Diderot (Laboratoire ICT). Sa thèse, réalisée sous la direction de Liliane Hilaire-Pérez et de Gianenrico Bernasconi, porte sur le rapport entre le temps et la mobilité, avec l'exemple des transports terrestres au XVIII<sup>e</sup> siècle. Elle a également étudié les instruments médicaux du XIX<sup>e</sup> siècle, particulièrement ceux présentés à l'Académie de médecine. Contact : catherine.herr-laporte@unine.ch