



HAL
open science

Penser le réseau au XVIIIe siècle et au début du XIXe siècle: le cas de la Poste

Nicolas Verdier

► **To cite this version:**

Nicolas Verdier. Penser le réseau au XVIIIe siècle et au début du XIXe siècle: le cas de la Poste. Réseaux en question : utopies, pratiques et prospective, Jun 2005, Macon, France. pp.129-138. halshs-00009278

HAL Id: halshs-00009278

<https://shs.hal.science/halshs-00009278>

Submitted on 6 Oct 2006

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Penser le réseau au XVIIIe siècle et au début du XIXe siècle: le cas de la Poste¹.

Pour qui s'intéresse à la Poste aux chevaux, c'est-à-dire au moyen de transport français le plus rapide aux XVIIe, XVIIIe et au début du XIXe siècle, le fait de travailler sur un réseau est *a priori* évident. Les cartes des différents itinéraires, la série de relais de poste articulée aux trajets exprimés en « postes » qui les lient nous fait très directement penser au réseau. Pourtant, à bien y regarder, le mot réseau n'apparaît pas dans la littérature postale de l'époque. Comment dès lors la pensée du réseau peut-elle se développer pour permettre la croissance du système postal ? C'est la question de l'historicité d'un concept — ou de l'anachronisme — qui est ici posée. À lire attentivement des travaux des années 1980, soit principalement ici les premiers travaux du *Groupe Réseau* (ENPC-CNRS), faute de mot, point de concept de réseau (ici, l'articulation de lignes et de points formant système)². Autrement dit, le mot "réseau" n'ayant été attribué que tardivement au concept de réseau technique, tout ce qui a pu se faire avant relève d'une gestion qui ne peut pas prendre en compte ce niveau supérieur d'abstraction qu'est le réseau³. Notre hypothèse prend le contre-pied de cette idée. Elle reconnaît l'importance de l'usage du mot sans s'y soumettre aussi fortement : il y a d'autres modes d'expression que les mots, dont la cartographie ou les brochures officielles font partie et qui peuvent donner à voir les usages précoces d'un concept.

Les mots, les images, et les choses : pour une recherche du réseau avant le mot.

Il est certain que l'absence du mot handicape longuement la pensée, il n'en reste pas moins que "de nombreuses couches d'expériences se dérobent à toute attestation par le langage"⁴. Autrement dit, certaines choses n'ont pas toujours besoin d'être exprimées sous la forme du langage verbal. D'autres formes de discours peuvent remplacer les mots, comme les représentations graphiques, sous la forme de tableaux ou de cartes. En 1986, Georges Ribeill insistait autant sur l'absence tardive d'interconnectivité des lignes de chemin de fer dans

¹ Les cartes présentées ici font partie des collections du Musée de la Poste. Nous remercions vivement le Musée de la Poste d'en avoir autorisé la publication.

² Le Groupe Réseau est à l'origine des *Cahiers du Groupe Réseau* qui sont l'ancêtre de la revue *Flux*.

³ GROUPE RESEAUX, 1986. *Cahier n°5*, ENPC, juillet 1986.

⁴ KOSELLECK R., 1990. *Le futur passé, contribution à la sémantique des temps historiques*, Paris, eds de l'EHESS, (1^{ère} édition en allemand 1979), introduction du chapitre 4 « la sémantique des concepts de mouvement dans la modernité », pp. 263-265.

l'espace français (qui selon lui devait empêcher de parler de réseau dans ce cas), que sur sa très forte présence du côté des utopies “qui éludent naturellement les obstacles de la conjoncture économique, comme l'imbricatio des intérêts politiques ou le relief accidenté des intérêts territoriaux”. En reprenant cette idée, il semble possible de proposer deux histoires du concept, l'une relevant des théories et des représentations, l'autre relevant des applications et de leurs limites⁵. Dès lors, la recherche peut se retrouver relancée, d'une part du côté des pratiques sans les mots, d'autre part, du côté des mots sans les pratiques. C'est la première possibilité qui nous intéressera ici puisque nous resterons du côté des pratiques techniques sans nous intéresser aux utopies qui peuvent en découler. Il est donc acceptable de pister des réseaux territoriaux avant les années 1820-1830, si tant est que l'on attribue au mot territorial une signification qu'il n'a probablement pas à cette époque. La Poste aux Chevaux offre à nos yeux un terrain particulièrement fructueux pour tester cette hypothèse.

Les routes de Poste ont une particularité peu commune pour les historiens de la cartographie : elles sont le premier objet à avoir été représenté dans le cadre de la cartographie thématique. Dès 1980, Guy Arbellot avait noté cette spécificité⁶. Comme il le précisait alors la carte de Melchior Tavernier et Nicolas Sanson publiée en 1632 (régulièrement rééditée et enrichie)⁷ constituait un événement, “puisque c'est la première fois qu'on traçait des itinéraires routiers sur une carte de France destinée au public — aucun géographe ne s'y était risqué jusque-là — et la première fois également qu'on publiait une carte de France entièrement consacrée à un sujet aussi spécialisé”. La seconde carte thématique qui sera publiée en 1634 (rééditée dès 1641) est à nouveau due à Nicolas Sanson. Elle représente cette fois-ci le réseau hydrographique français⁸. Nicolas Sanson précise dans le cartouche de la carte : “J'ai tracé dans cette carte leurs cours (des rivières), leurs rencontres et remarqué leurs noms...”⁹ Ce que Nicolas Sanson nous propose est un ensemble de lignes et de points d'où l'articulation forme le système à représenter.

Simple hasard ? Obsession d'un auteur ? Si les cartes des Postes n'avaient pas été régulièrement rééditées, et reconstruites par d'autres cartographes, on pourrait en accepter l'hypothèse et placer ces cartes du côté des hapax dont on ne peut pratiquement rien tirer.

⁵ Ribeill G., 1986. « Au temps de la Révolution ferroviaire, l'utopie réseau », *Cahiers du groupe Réseaux*, n° 5, juillet, pp. 51-66.

⁶ ARBELLOT G., 1980. « Le réseau des routes de Poste, objet des premières cartes thématiques de la France Moderne », *104^e Congrès national des Sociétés savantes, Bordeaux 1979, Hist. Mod.*, Paris, Bibliothèque nationale, pp. 97-115.

⁷ TAVERNIER M. et SANSON N., 1632. *Carte Géographique des Postes qui traversent la France*, s.l.

⁸ SANSON N., 1631. *Carte des rivières de France curieusement recherchée*. s.l.

⁹ Sur ces cartes, on lira PALSKY G., 1996. *Des chiffres et des cartes, la cartographie quantitative au XIX^e siècle*, Paris, CTHS, pp. 17-27.

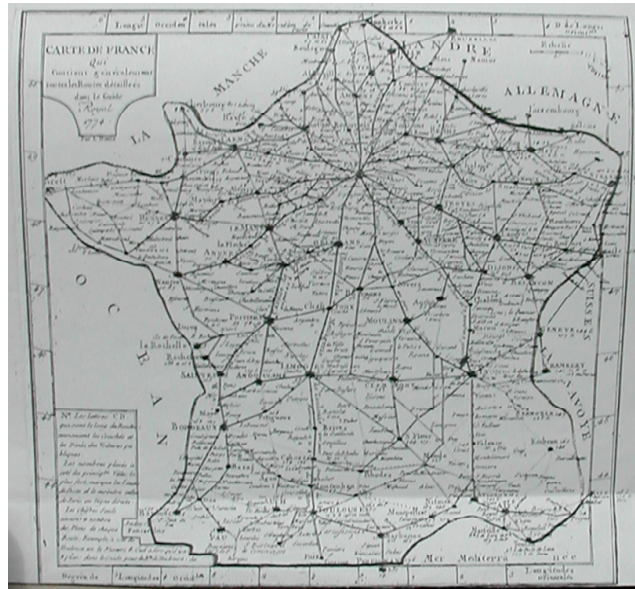
Mais tel n'est pas le cas. Si le nombre des cartes des Postes n'augmente que lentement, rééditions après rééditions, à partir de 1689 s'ouvre la période "Jaillot" qui amènera cette famille à produire une réactualisation de la carte tous les ans dès le premier tiers du XVIIIe siècle. Dès 1716, les *Livres de Postes* fournissent, tous les ans une carte sommaire du réseau. Ces ouvrages, qui n'ont rien de décoratif, sont les guides du voyageur de l'époque. Ils décrivent précisément les trajets entre les grandes villes en laissant au lecteur la charge de combiner, à l'aide de la carte, les routes entre-elles pour construire leurs itinéraires. À partir de 1771, la carte qui était de petit format s'agrandit et prétend offrir une description fine de l'ensemble de ces voies de communication. Elle est remise à jour tous les ans de façon à suivre les évolutions du réseau. À ces cartes portatives s'ajoutent dès 1706, des cartes de grand format, et de moindre diffusion, qui offrent tous les ans une nouvelle représentation du réseau¹⁰. Autrement dit, le début du XVIIIe siècle voit la prolifération des cartes des routes de Postes. L'utilité de ces cartes aux yeux du pouvoir est avérée par la mise en place d'un privilège royal d'édition de la carte officielle des postes au profit de la famille Jaillot. Leur utilité aux yeux du public semble évidente lorsque l'on note la présence de publications de cartes concurrentes malgré le privilège (*Routes des Postes du Royaume de France* de Nicolas de Fer (1700-1728, 1761), *Carte du Royaume de France où sont tracées exactement les Routes de Postes* par Robert de Vaugondy (1758)). Il y a là incontestablement une demande à satisfaire. On trouve donc, à partir du début du XVIIIe siècle de nombreuses cartes des Postes dont certaines sont intégrées aux *Livres des Postes* et sur lesquels repose la charge de la mise en réseau pratique du territoire français. Si ces cartes n'offrent pas une vision hiérarchique des voies de communication, en revanche, les *Livres de Postes* offrent, durant une bonne partie du XVIIIe siècle, des tableaux à double entrée représentant les itinéraires qui présentent successivement les routes de Paris aux grandes villes, celles des grandes villes entre elles, puis les traverses et pour finir les communications¹¹. Le *Livre de Poste* offre donc un labyrinthe organisé hiérarchiquement auquel la carte fournit son fil d'Ariane. En cela la carte, tout en offrant une information en partie similaire à celle du *Livre...* — même si elle est moins hiérarchisée, puisqu'elle ne représente pas différemment les différents niveaux de routes —, offre une information complémentaire qui permet de passer de la liste à l'itinéraire.

¹⁰ ARBELLOT G., 1992. *Autour des routes de Poste, les premières cartes routières de la France XVIIe-XIXe siècle*, Paris, Bibliothèque nationale/Musée de la Poste.

¹¹ On verra, par exemple : 1733. *Liste générale des Postes de France dressée par Ordre de son Éminence Monseigneur le Cardinal de Fleury, Ministre d'État, grand maitre et surintendant général des couriers, postes et relais de France, pour le service du Roy et la commodité du Public*, Paris, Jaillot Géographe Ordinaire du Roy.

On possède d'ailleurs, en dehors du système postal, des usages cartographiques qui montrent que ce qui nous semble être une pensée du réseau existe sur la carte.

1. Carte de France qui contient généralement toutes les routes détaillées dans le Guide Royal 1774¹².



Cette carte qui fait varier la taille des points représentant les carrefours, ainsi que les teintes des routes plus ou moins sombres compose de façon suffisamment peu douteuse un réseau articulant lignes et points de façon hiérarchique. Si le mot n'est pas là, le concept semble en revanche présent.

Ajoutons que ce type de représentation correspond très bien à celle qui sert de trame aux réflexions sur les graphes de Euler en 1735, lorsqu'il résout le "problème des ponts de Königsberg"¹³. La question qu'il pose est en effet de savoir quel est l'itinéraire permettant de relier tous les quartiers de la ville sans passer deux fois sur l'un des sept ponts. Dans un ordre d'idées plus métaphorique, c'est ce que Diderot — qui ne s'entendait pas parfaitement avec Euler — propose dans le cadre de l'*Encyclopédie*. Dans le "Discours préliminaires" de l'*Encyclopédie* paru en 1751. D'Alembert y décrit le projet :

¹² DENIS L., 1774. *Guide Royal ou dictionnaire topographique de toutes les grandes routes de Paris aux villes, bourgs et abbayes du royaume*, Paris, 2 vol.

¹³ EULER L., 1736. "Solutio problematis geometriam situs pertinentis", *Commentarii Academiae Scientiarum Imperialis Petropolitanae*, Saint-Petersbourg, vol. 8, pp. 128-140.

“L’ordre encyclopédique général sera comme une mappemonde¹⁴ où l’on ne rencontrera que les grandes régions ; les ordres particuliers, comme des cartes particulières de royaumes, de provinces, de contrées ; le dictionnaire, comme l’histoire géographique et détaillée de tous les lieux, la topographie générale et raisonnée de ce que nous connaissons dans le monde intelligible et dans le monde visible ; et les renvois serviront d’itinéraires dans ces deux mondes, dont le visible peut être regardé comme l’Ancien, et l’intelligible comme le Nouveau.”¹⁵

La métaphore cartographique filée par D’Alembert dès 1751, et développée en 1757 pour expliquer la possibilité de dépasser l’arborescence de la présentation encyclopédique montre bien le rôle dévolu à la carte — autre façon de dire combien la carte est un objet à prendre au sérieux pour qui s’intéresse à l’histoire de la pensée du réseau.

Une évolution du concept de réseau dans l’institution postale ?

La question de l’évolution du concept de réseau au XVIII^e siècle est évidemment problématique en l’absence du mot. La question est rendue encore plus complexe du fait même des sources. En effet, La destruction d’une partie des sources relatives à la Poste biaise fortement l’information. En 1870, lors de l’incendie du ministère des Finances, la plupart des sources relatives à la Poste liées à l’État central, ou au minimum à la tête de l’institution, ont disparues. C’est là un trou extrêmement regrettable dans la documentation non seulement parce que nous y avons perdu de nombreux documents, mais encore parce que les conceptions relatives à l’ensemble du système postale y ont disparu. En effet, il est possible de recomposer une grande partie de l’information à partir des sources primaires trouvées dans les archives départementales. En revanche les sources secondaires qui correspondent à une recombinaison des informations primaires par l’institution centrale ne nous sont pas connues. Autrement dit, la multitude des demandes locales, des tentatives de rapt de l’acheminement au profit de telle ou telle localité dominant nécessairement le corpus et cet ensemble n’est nullement contrebalancé par les indices d’une gestion systématique. Fondamentalement il est impossible de savoir comment l’institution postale fonctionne à petite échelle. Les cartes seules, très régulièrement remises à jours — ce qui prouve leur importance étant donné le coût de la fabrication — nous offrent quelques indices. Quant aux *Livres de Postes*, publiés annuellement sous la protection d’un privilège royal, et dédiés au “Surintendant général des

¹⁴ Diderot emploie déjà le mot dans le prospectus de l’*Encyclopédie* paru en 1750.

¹⁵ D’ALEMBERT, 1751. « Discours préliminaires », de l’*Encyclopédie*. Sur cette question, on lira : LETONTURIER E., 1996. « Le réseau mis en œuvre : le Rêve de Diderot », *Flux*, n°24, avril-juin, pp. 5-19.

couriers [*sic.*], postes et relais de France”, ils sont d’abord le produit d’une entreprise privée sans autre lien que celui-ci avec l’institution —elle-même affermée. On sait que les cartes sont utilisées par l’institution postale, puisque les sources ayant subsistées regroupent des cartes souvent annotées. On sait que les *Livres de Postes* sont utilisés par le public et qu’ils s’imposent à l’institution postale pour les tarifs. On sait également que l’actualisation annuelle des cartes nécessite une entente entre l’éditeur (Jaillot) et la ferme des postes. Autrement dit, si nous n’avons aucun document provenant directement de la ferme des postes, nous avons un faisceau de présomptions qui nous semble acceptable.

En s’intéressant aux évolutions des Livres de Postes on trouve quelques indices des évolutions qui nous intéressent. Tout d’abord, la carte apparaît en 1716 dans ces ouvrages. De petit format (18*19) elle n’en prétend pas moins à un haut niveau de qualité puisqu’elle renvoie aux travaux de l’Académie des Sciences. Un cartouche indique en effet qu’elle a été “dressée sur les observations de l’Académie”. Elle est par ailleurs sensée offrir une information directement utile puisqu’un second cartouche précise “Les routes de poste y ont pour marque des lignes et des points (...) chaque ligne parque une Poste et chaque point marque une lieue.” Cet élément démontre combien la carte fournie dans le *livre des Postes*, dès 1716, est prévue pour être utilisée ; elle n’est pas là que pour servir de décoration.

2. Carte générale des postes de France, Jaillot 1716¹⁶.

¹⁶ La carte présentée ici est plus tardive (1733) JAILLOT, 1733. « Carte générale des Postes de France », in *Liste générale des Postes de France...*, Paris, Chez le sieur Jaillot, Géographe ordinaire du Roy, 1733.

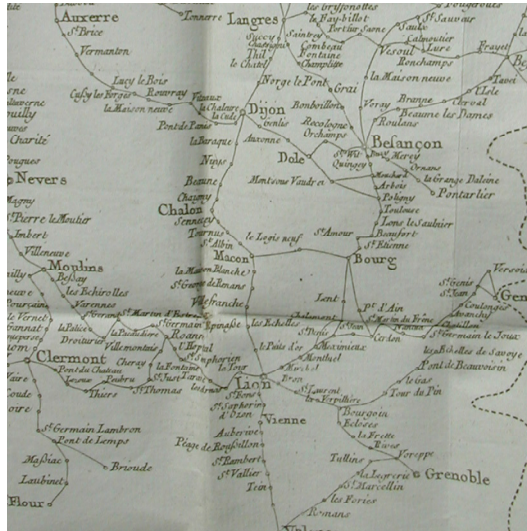


La seconde évolution des *Livres de Postes* apparaît en 1720 avec l’ajout d’une “Table alphabétique de toutes les routes de Poste de France, traverses et communications contenues dans ce livre”. Celle-ci restera présente ensuite jusqu’à la fin de la période (sauf en 1733). La complexité du système de transport apparaît telle qu’elle nécessite une assistance fournie sous la forme d’un index. Celui-ci sera complété à partir de 1788 par une table alphabétique de l’ensemble des relais de poste avec mention des pages où ils sont cités. Il est vrai que, dans le même temps, le nombre de relais a plus que doublé, passant de 800 à 1700.

En 1772, après plus de cinquante de bons et loyaux services la carte qui accompagne le *Livre de postes* est changé au profit d’une carte de plus grande taille (42*43) qui sera actualisée annuellement (sauf durant une petite partie de l’Empire). Aux principales directions qu’indiquait la petite carte dans un système postal de plus en plus complexe, on substitue une carte très précise qui permet de situer chaque relais de poste sur un itinéraire.

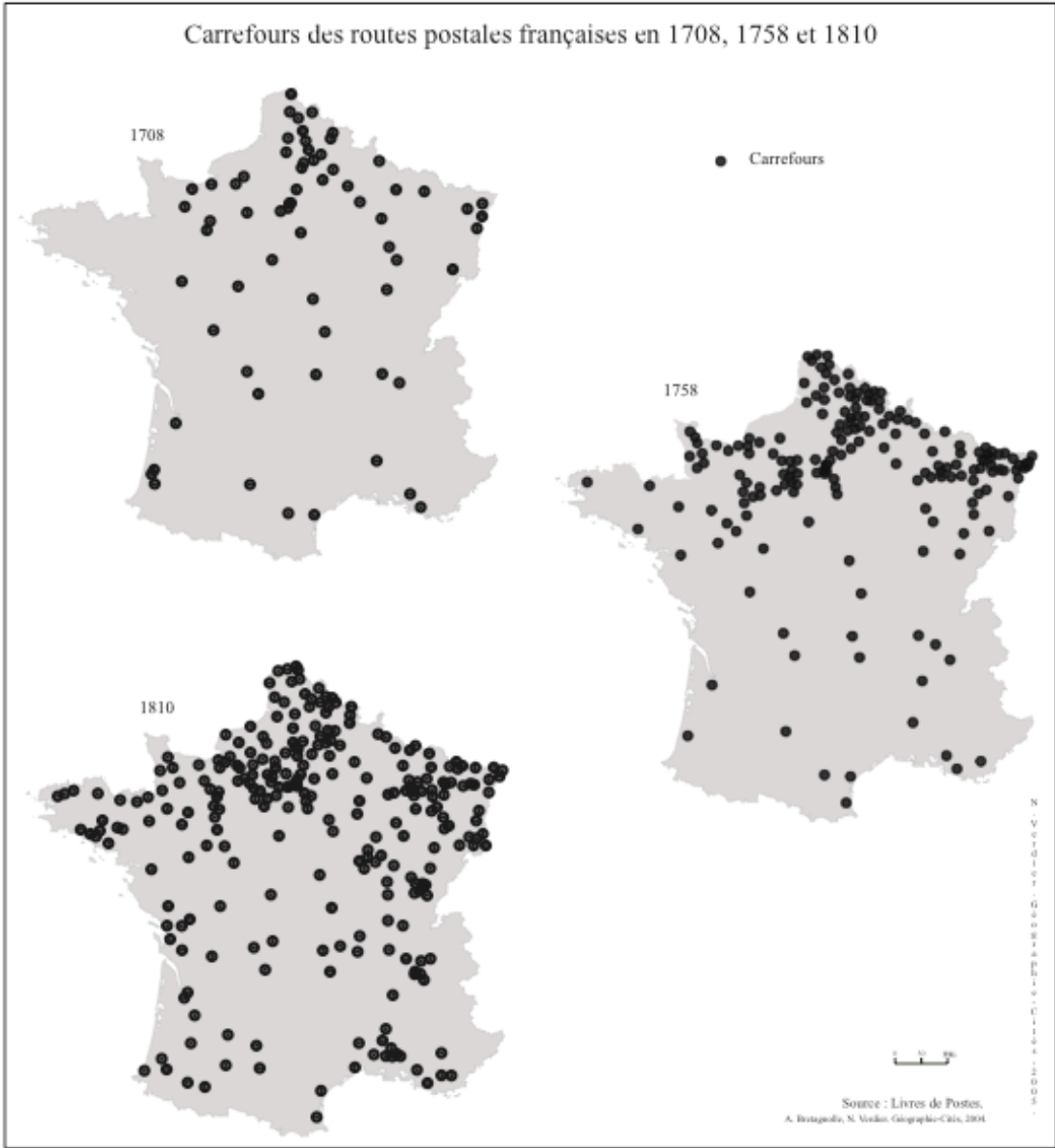
3. Extrait de la carte de 1774¹⁷

¹⁷ 1774. *Liste générale des Postes de France pour l’année 1774*, Paris, s.l.n.d.



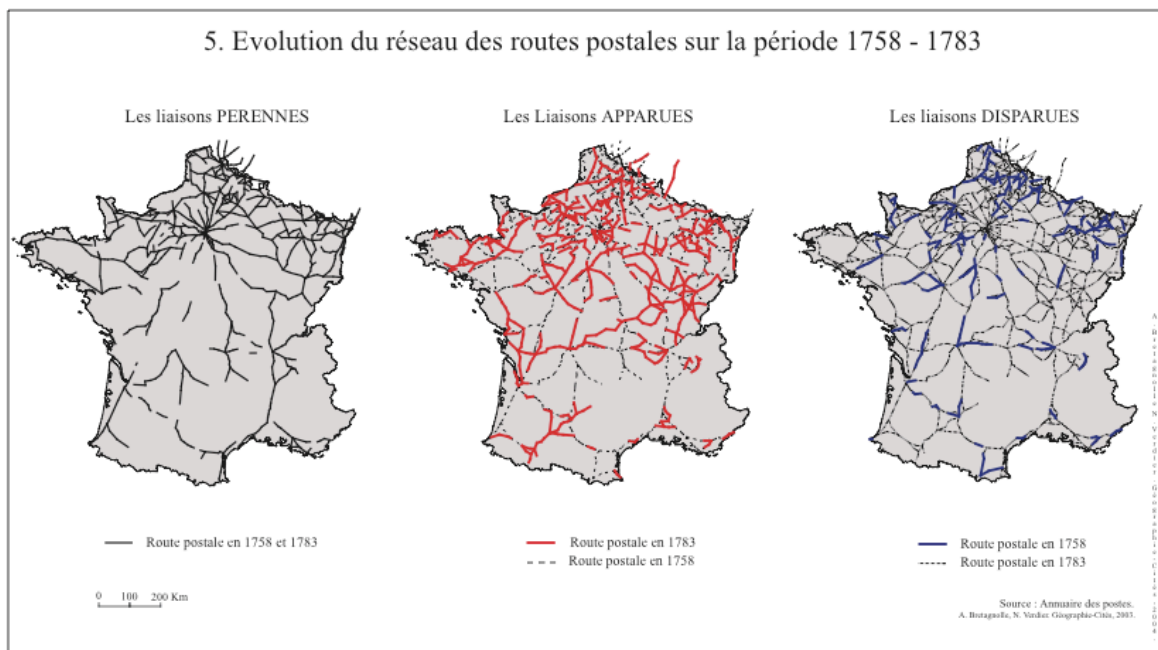
La même année, les *Livres de Postes* s'enrichissent d'un élément d'information supplémentaire puisqu'au système des malles-postes est ajouté une description du service des diligences privées utilisables depuis les relais pour joindre les destinations non desservies par la Poste aux Chevaux. On voit donc s'organiser un système hiérarchique à deux niveaux qui attribue à la Poste aux chevaux les voyages à long rayon d'action et aux diligences privées les déplacements de courtes distances.

En ne se plaçant que du côté de la pratique des usagers, on pourrait imaginer que le réseau n'existerait que dans leur esprit et pas dans celui des administrateurs de la Poste aux Chevaux. L'argument ne tient cependant que difficilement puisque non seulement le réseau des routes de poste se maintient, mais qu'en plus il s'étend durant toute la période en continuant à assurer sa fonction. En effet, entre 1708 et 1833 la longueur cumulée des routes de Poste est multipliée par $2\frac{1}{2}$, passant de 10400 à 28500 kilomètres. La survie, et *a fortiori* l'extension du système n'est imaginable que s'il correspond à un besoin du public. Si ce n'était pas le cas, il aurait disparu, or c'est l'inverse qui a lieu. On peut donc postuler une relation minimum entre la nature de l'offre et celle de la demande.



Les cartes relatives aux carrefours sur les routes postales en 1708, 1758 et 1810 (doc. 4) montrent par ailleurs une multiplication des carrefours qui si elle n'a pas été entièrement consciente, puisqu'il n'existe pas à notre connaissance de comptabilité de ce type, ne peut cependant être passée entièrement inaperçue. On imagine difficilement la mise en place de carrefours sans prise de conscience des conséquences de cette pratique. Le simple fait qu'il soit nécessaire d'augmenter le nombre des chevaux dans les relais correspondants force le raisonnement. Cette densification à l'échelle de la France entraîne donc en soit presque nécessairement une réflexion sur le réseau. Ajoutons que dans les Livres de postes, l'apparition en 1772 d'un index des relais et des différentes pages où ils apparaissent montre que cet élément est perçu par les éditeurs des *Livres de Postes* qui dépendent de la Ferme des Postes.

On pourrait encore ajouter une série d'éléments, comme le fait que là où des relais de poste disparaissent, ils sont toujours remplacés par d'autres, ce qui permet au service de se maintenir.



Le fait même que lors de l'un des épisodes les plus denses d'extension du réseau, qui s'étend durant le deuxième tiers du XVIII^e siècle, on trouve de très nombreuses créations de

routes proches de celles qui disparaissent dans le même temps montre à l'évidence que l'institution postale fait tout non seulement pour que son service se maintienne, mais encore pour qu'il s'améliore. Une politique volontariste qui apparaît clairement dans la densification du système que dans l'extension de la distance cumulée du réseau offre donc des indices probants de la mise en place d'une réflexion, ne serait-ce que minimale, sur le réseau.

Conclusion

Si les textes du milieu des années 1980 ont fixé l'invention du concept de réseau dans le premier tiers du XIXe siècle, il semble néanmoins possible de reposer la question des usages du concept de réseau au XVIIIe siècle. L'apparition tardive du mot dans le registre des voies de communication semble en effet ne pas suffire à interdire de s'intéresser à la période qui précède ce moment. D'autres formes d'expression, comme la carte ou le tableau à double entrée montrent, surtout lorsqu'elles sont articulées, combien une pensée du réseau apparaît présente au XVIIIe siècle. De ce point de vue, le cas de la Poste aux Chevaux, probablement le système le plus efficace de communication des XVIIe et XVIIIe siècles nous permet d'affirmer que l'articulation des voies de communication et des relais, à l'aide de carrefours de plus en plus nombreux ainsi que l'extension du système postal prouvent un usage précoce du concept de réseau. Reste à se demander jusqu'à quel point il serait possible de faire remonter ces réflexions. D'un côté il est probable que l'on trouvera toujours un hapax permettant de remonter plus loin. De l'autre, il semble raisonnable de limiter la recherche aux périodes ou aux domaines où le concept connaît suffisamment d'usages pour que l'on ne puisse pas dire qu'il s'agit d'une exception. Pour ce qui est des voies de communication, un indice est très certainement à rechercher du côté de la mise en place des routes empierrées, qui en remplaçant très progressivement le chevelu des chemins, modifie nécessairement les conceptions. De la labilité des cheminements, on passe ainsi à la mise en place de lignes reliant des points. À nos yeux, la fin du XVIIe siècle semble être le moment de cette grande transformation. La correspondance qu'entretien Colbert avec les intendants en donne les premiers indices¹⁸. Quant à la période précédente, elle attend ses chercheurs.

Nicolas Verdier.

¹⁸ CLEMENT, P. éd., 1867. *Lettres, instructions et mémoires de Colbert publiés d'après les ordres de l'Empereur*, Tome IV, Paris, Imprimerie Nationale.