



HAL
open science

Images d'un réseau en évolution : les routes de poste dans la France préindustrielle (XVIIe siècle-début XIXe siècle)

Nicolas Verdier, Anne Bretagnolle

► To cite this version:

Nicolas Verdier, Anne Bretagnolle. Images d'un réseau en évolution : les routes de poste dans la France préindustrielle (XVIIe siècle-début XIXe siècle). *M@ppemonde*, 2005, 79 (3-2005), pp.8. halshs-00104323

HAL Id: halshs-00104323

<https://shs.hal.science/halshs-00104323v1>

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.

Images d'un réseau en évolution : les routes de poste dans la France préindustrielle (XVII^e siècle - début XIX^e siècle)

Anne BRETAGNOLLE, Nicolas VERDIER

UMR Géographie-cités, CNRS - Université Paris 1

Résumé.— L'ensemble des itinéraires empruntés par la poste aux chevaux dans la France de l'Ancien Régime offre un terrain particulièrement utile à qui s'intéresse aux évolutions d'un réseau dans la longue durée. La reconstitution de la forme de ce réseau à différentes dates, à l'aide d'un SIG, permet d'analyser le rythme de son extension spatiale et révèle la force des contrastes d'équipement du territoire national. Les dénivellations opposent notamment la moitié nord et la moitié sud du pays, et cela malgré l'objectif unificateur de la Révolution Française.

Analyse spatiale • Histoire • Morphologie • Poste aux chevaux • Réseau • Système d'information géographique

Abstract.— **Images of a developing network : postal roads in pre-industrial France (from the 17th to the early 19th century).**— The routes used by the horse post in Ancien Régime France are particularly interesting for the study of the long-term development of a network. By using a GIS to reconstitute the network at various dates, this paper analyses the pace of its extension in space and highlights differences in coverage by the postal service over the national territory. The contrast is particularly sharp between the northern and southern halves of the country, despite the unifying aim of the French Revolution.

Geographical Information System • History • Horse post • Morphology • Network • Spatial analysis

Resumen.— **Imágenes de una red evolutiva : las rutas del correo en la Francia pre-industrial (siglo XVII-comienzo del XIX).**— Los itinerarios usados por el correo a caballo en la Francia del Antiguo Regimen presentan un campo particularmente útil para quien se interesa a las evoluciones de una red a largo plazo. La reconstitución con un SIG de la forma de esta red en distintas fechas permite un análisis del ritmo de su extensión espacial y revela la fuerza de los contrastes del equipamiento del territorio nacional. El relieve opone las mitades norte y sur del país, esto a pesar del objetivo unificador de la Revolución francesa.

Análisis espacial • Correo a caballo • Historia • Morfología • Red • Sistema de información geográfica

Introduction

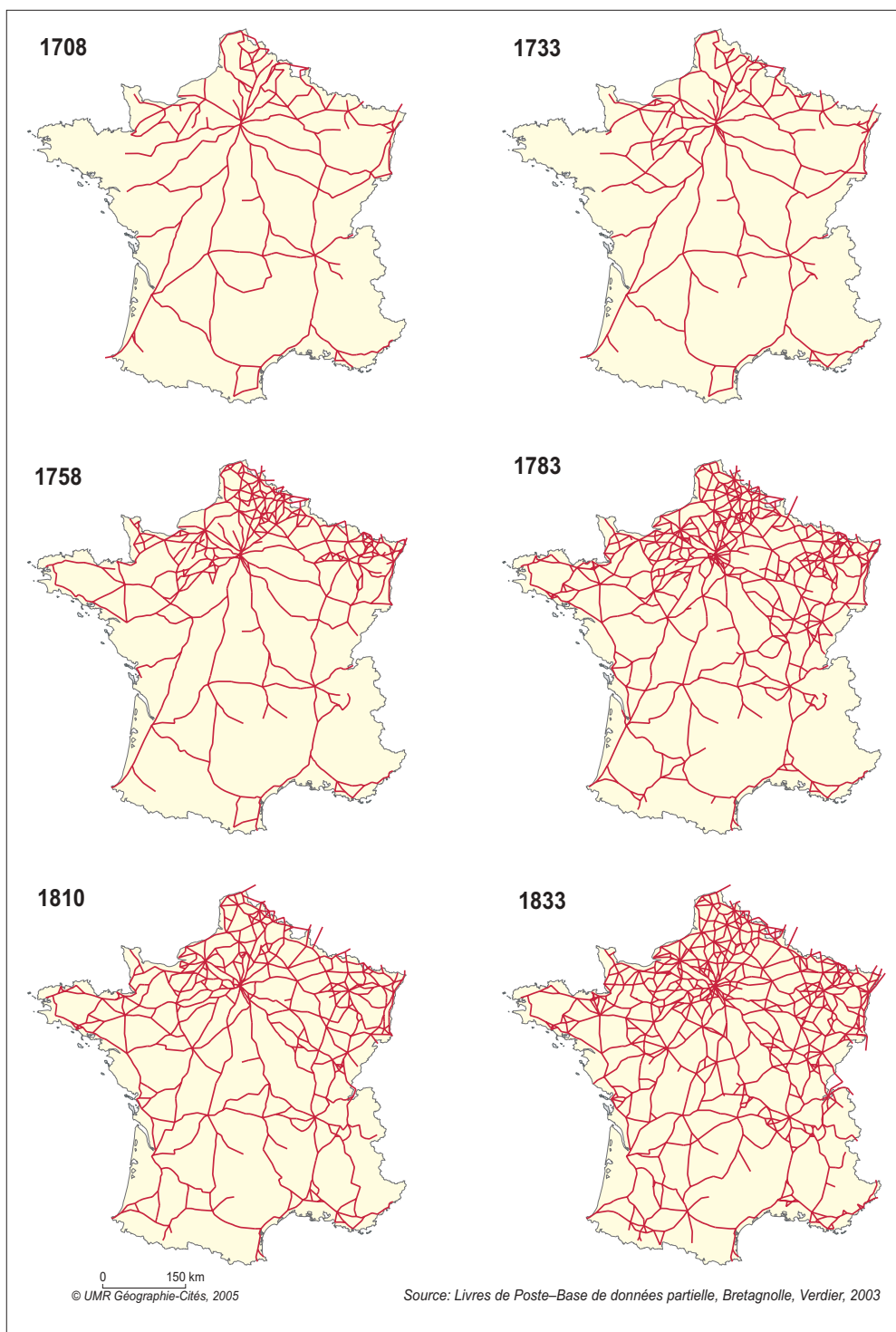
Le réseau des routes de poste constitue le premier système d'échange géré par la monarchie française dans les limites du territoire national. Si la correspondance royale constitue l'essentiel des échanges au XVII^e siècle, la part du courrier des particuliers ainsi que celle du transport de voyageurs croissent ensuite très nettement. Outre le transport d'objets et de personnes, la route de poste assure un rôle essentiel dans la diffusion de l'information et permet l'intégration de régions isolées dans des circuits d'échanges commerciaux régionaux, nationaux ou transnationaux. Elle superpose deux réalités coexistantes : d'une part, un système de relais, tenus par des maîtres de poste possédant un certain nombre de chevaux mis à disposition de l'institution postale ; d'autre part, une

série de tronçons routiers, qui dépendent rapidement des Ponts et chaussées. De ce point de vue, l'État central, que ce soit au travers de la Poste ou des Ponts et chaussées, ne se lance pas dans une politique d'ouverture effrénée mais assure au contraire un contrôle minutieux de toutes les transformations du réseau. L'évolution des cartes du réseau postal permet donc de mettre en lumière les choix territoriaux opérés par les acteurs, qu'ils soient issus d'impératifs militaires (axes stratégiques, territoires nouvellement annexés), politiques (représentation de l'État dans l'ensemble du territoire) ou économiques (rentabilité des circuits les plus fréquentés par le commerce). En temps de crise, les stratégies laissent place aux compromis, voire aux abandons de tronçons entiers du réseau, mais celui-ci garde une bonne part de son efficacité, dans la mesure où les routes prioritaires sont les moins affectées (Verdier, 2005).

La saisie du réseau postal à plusieurs dates dans un système d'information géographique¹ apporte, outre la vision de l'évolution du réseau, déjà perceptible sur les cartes tracées par les historiens (Arbellot, 1979; Marchand, 2003), de nouveaux éléments permettant de mesurer et d'approfondir nos connaissances sur la dynamique de ce système et sur ses liens avec le territoire national.

1. L'extension spatiale du réseau

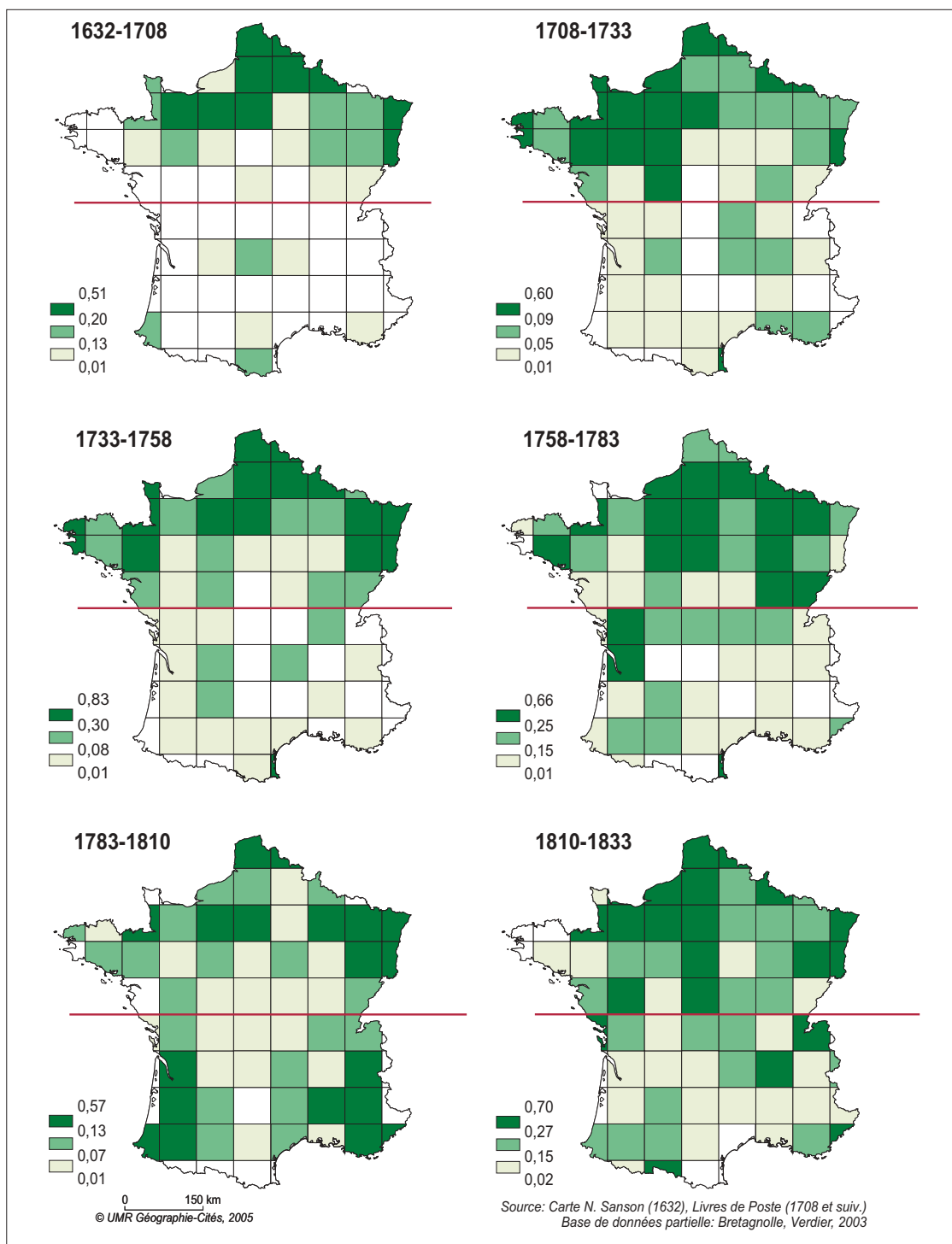
La série de 6 cartes (**animation 1**), saisies à 25 ans d'intervalle depuis 1708 (date du premier *Livre de Postes* conservé aux archives), permet d'apprécier les temps forts dans la constitution du réseau (Bretagnolle, Verdier, 2005). Après une période de croissance lente, qui s'inscrit dans la continuité de la deuxième moitié du XVII^e siècle, une accélération du rythme des créations s'opère dans les années 1750-1775. Elle peut être expliquée par une série d'événements marquants. Le premier est l'instruction d'Orry en 1738, qui marque le début d'un programme d'équipement routier dans l'ensemble des généralités du royaume ainsi que son financement par l'instauration de la corvée, obligeant les paysans à participer, physiquement ou financièrement, à ces grands travaux. Le deuxième est la création de l'École des ingénieurs des Ponts et chaussées, en 1747, notamment sous l'impulsion de Daniel Trudaine, chargé de coordonner l'action des ingénieurs dans les généralités. Le dernier est le *Mémoire sur la construction et l'entretien des chemins...* rédigé en 1775 par l'ingénieur Trésaguet, qui sera proposé comme modèle à tous les ingénieurs (Belloc, 1886; Arbellot, 1973). La période de la Révolution et du début de l'Empire est caractérisée par un net recul, visible surtout au Nord de la France, qui ne retrouvera son niveau antérieur que grâce à la politique routière volontariste de la Restauration et de la Monarchie de Juillet. Contrairement au réseau ferroviaire, qui se met en place par la jonction progressive de sous-réseaux régionaux, on peut parler dès le début de notre période d'un réseau national, précurseur de ce fait (Lepetit, 1987). Même s'il ne recouvre pas la totalité du territoire (la Bretagne n'est rattachée qu'à partir de 1738, et dans les zones montagneuses l'inertie de la lenteur se maintient durablement, pour des raisons économiques ou simplement topographiques), le réseau est caractérisé dès le début du XVIII^e siècle par sa forme étoilée, qui assure au siège de l'administration des liaisons rapides et nombreuses. Les itinéraires transversaux sont très peu nombreux, surtout dans la moitié sud, où seules les liaisons entre les grandes capitales provinciales (Lyon et Bordeaux, Bordeaux et Toulouse, Toulouse et Marseille) sont présentes jusqu'au milieu du XVIII^e siècle. Dans le Nord, au contraire, le maillage assure dès cette époque une certaine connectivité, et la mesure d'indices de connexité sépare nettement la partie méridionale de la France et la partie septentrionale (Bretagnolle, 2005).



1. La constitution du réseau postal

2. L'évolution des dénivellations régionales

La superposition d'un carroyage constitué d'unités de 100 km de côté permet d'affiner l'analyse régionale et de suivre l'évolution de la densité des routes créées, entre 1632 (d'après la carte des routes de poste dressée par Nicolas Sanson, qui complète notre série) et 1833 (**animation 2**). Un trait rouge sépare la moitié septentrionale de la France (275 000 km²) et la moitié méridionale (265 000 km², non compris la Corse). De 1632 à 1758, les créations concernent essentiellement le Nord, dans les abords immédiats de Paris puis en direction de l'Ouest et de l'Est. À partir de 1758, la ligne de séparation nord-sud est



2. La densité du réseau postal

franchie, marquant le début d'une diffusion de l'innovation postale qui trouve son achèvement pendant la période révolutionnaire et impériale. Deux processus se distinguent alors. Le premier voit le réseau postal s'adapter au nouveau maillage administratif, par la disparition au Nord de carrefours ne desservant pas des chefs-lieux, et par la création au Sud de routes joignant des villes nouvellement promues (Mont-de-Marsan, au Sud-Ouest, Albi et Mende dans le Massif central, Gap et Digne dans les Alpes). Le second répond à des nécessités militaires: en 1794, la route de Saint-Flour à Montpellier permet de joindre les Pyrénées orientales en évitant le sud de Lyon, assiégée, et la route de Grenoble à Aix-en Provence, ouverte la même année, assure le déplacement des troupes à travers les Alpes

(Marchand, 2003). Ces routes de montagne seront d'ailleurs abandonnées pour la plupart après l'Empire. Sous la Restauration, les logiques de création de routes basculent à nouveau et le Nord retrouve rapidement son niveau de desserte initial. Cette période, caractérisée par une nette accélération de la vitesse routière et par une recrudescence des activités commerciales, connaît une explosion du nombre des demandes de créations de relais de poste, envoyées par les communes à la Direction des Postes. Celle-ci examine cependant scrupuleusement les dossiers et ne répond favorablement qu'aux itinéraires les plus fréquentés, ce qui lèse la France du Sud, moins industrielle et moins peuplée.

3. Le déplacement du centre de gravité du réseau postal

Le déplacement du centre de gravité du réseau postal au cours du temps (**animation 3**) donne une image simplifiée des grandes évolutions de la forme du réseau au cours de ces trois siècles. D'abord tourné vers les Pays de la Loire (Orléans et Blois, lieux principaux de résidence royale, constituent des carrefours importants au XVI^e siècle), le centre de gravité s'éloigne ensuite pour se rapprocher de Lyon au milieu du XVII^e siècle. Cette capitale régionale rayonne vers l'Italie et la Suisse et irrigue un réseau postal au moins aussi développé que celui de Paris. La situation bascule ensuite nettement au profit de cette dernière, non seulement en raison de la sédentarisation de la cour à Versailles en 1682, mais aussi à la suite de l'annexion par Louis XIV de provinces dans le Nord et l'Est (Flandres, Artois, Alsace), possédant déjà un système postal efficace qui passe sous le contrôle de la poste française. À partir du début du XVIII^e siècle, les évolutions sont moins



Sources: *État des postes assises...* (1584, BN), carte N. Sanson (1632), *Livres de Poste* (1708 et suiv.)
 Base de données partielle: Bretnagolle, Verdier, 2003

3. Le déplacement du centre de gravité du réseau postal

marquées, car le réseau a acquis sa forme définitive, en étoile à partir de Paris. Le centre de gravité continue de se rapprocher de la capitale, jusqu'en 1758, puis redescend vers le Sud, marquant le début du rééquilibrage souligné plus haut. Entre 1810 et 1833, la localisation reste quasiment inchangée, alors que le réseau s'est accru de plus de 7 500 km (c'est la croissance maximale enregistrée depuis le début du XVIII^e siècle). Cette stabilité de la morphologie générale du réseau, confirmée par d'autres analyses (Bretagnolle, 2005), montre que l'extension procède désormais par création de ramifications secondaires et de transversales pour améliorer localement la connectivité du maillage.

Conclusion

La poste aux chevaux offre un des rares exemples de système d'échanges existant dans la très longue durée (près de trois siècles), ce qui permet d'interroger de façon précise les mutations de la forme des réseaux qui en sont le produit. Trois moments apparaissent déterminants. Le premier est l'avant 1750 : le réseau est alors l'émanation des besoins d'un État qui est en train de se constituer, et qui s'organise autour d'une nouvelle centralité géographique. Le second, qui va des années 1750 aux années 1780, est celui d'une modernisation de l'État monarchique et de la mise en place d'une gestion du territoire national. Avec la Révolution puis l'Empire, une logique de rééquilibrage apparaît, retardée un temps par des impératifs stratégiques et économiques, ce qui montre la difficile mise en place du principe d'égalité territoriale dans un espace caractérisé par des répartitions démographiques et économiques inégalitaires. Ces dilemmes ressurgiront en force lors des débats suscités, sous la Restauration et la Monarchie de Juillet, non seulement par le tracé des nouvelles routes postales mais aussi par les réformes du prix du timbre (le tarif unique est finalement adopté en 1848). Mais ce n'est là que l'un des versants d'une recherche qui a pour objectif de lier les évolutions matérielles à celles des perceptions et des conceptions des acteurs du temps. Ce n'est, en effet, que si ce réseau est pensé comme tel que son efficacité maximale est rendue possible.

Références bibliographiques

- ARBELLOT G. (1973). « La grande mutation des routes de France au XVIII^e siècle ». *Annales ESC*, mai-juin, n° 3.
- ARBELLOT G. (1982). « Le réseau des routes de poste, objet des premières cartes thématiques de la France moderne ». *104^e Congrès national des Sociétés savantes*, Bordeaux 1979, Section Histoire Moderne. Paris : Imprimerie nationale, t. 1.
- BELLOC A. (1886). *Les Postes françaises, recherches historiques sur leur origine, leur développement, leur législation*. Paris : Firmin-Didot.
- BRETAGNOLLE A. (2005). « Analyse morpho-dynamique du réseau des routes de poste en France (XVI^e-XIX^e siècles) ». Communication présentée aux 5^{es} Rencontres de Mâcon : *Réseaux en question : utopies, pratiques et prospectives*, 30 juin-1^{er} juillet 2005.
- BRETAGNOLLE A., VERDIER N. (2005). « La mise en place du réseau postal en France (1700-1840) ». Publications du *Colloque International de l'Histoire des Postes*, 10 au 12 juin 2004, Paris.
- LEPETIT B. (1987). « L'espace français, la constitution du réseau routier ». Exposition *Espace français. Vision et aménagement XVI^e-XIX^e siècles*. Paris : Archives nationales.
- MARCHAND P. (2004). *Les Maîtres de poste et le transport public en France, 1700-1850*. Thèse de doctorat de l'Université Paris I.

- TRÉSAGUET P. (s.d.). « Mémoire sur la construction et l'entretien des chemins de la généralité de Limoges, par M. Trésaguet, inspecteur général des ponts et chaussées, mort à Paris en 1794 ». Extrait des *Annales des Ponts et chaussées*, 1^{re} année, 1831, 16 p.
- VAILLÉ E. (1950). *Histoire des Postes françaises depuis la Révolution*. Paris : PUF.
- VERDIER N. (2003). *Un député obstiné : Alexandre Glais-Bizoin (1800-1877)*. Paris : Comité pour l'Histoire de la Poste.
- VERDIER N. (2005). « Penser le réseau au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle. Le cas de la Poste ». Communication présentée aux 5^{es} Rencontres de Mâcon : *Réseaux en question : utopies, pratiques et prospectives*, 30 juin-1^{er} juillet 2005.

Note

1. Cette saisie a été réalisée dans le cadre d'une ATIP Jeunes Chercheurs (2002-2004). Les relais ont été inventoriés à partir des Livres de Poste, de 1708 à 1833, avec un pas de temps de 25 ans, et les tronçons routiers dessinés sous MapInfo. La saisie des relais est partielle (elle concerne environ deux tiers des relais mentionnés dans les Livres), mais nous avons essayé, dans la mesure du possible, de saisir tous les carrefours afin de ne pas altérer les analyses de réseau. Pour les dates antérieures, nous avons utilisé l'État des Postes Assises pour le service du roi Henri III (1584) et la carte de Nicolas Sanson (1632), retracées par Arbellot (1979) et Marchand (2003). Afin d'améliorer la comparaison des réseaux au cours du temps, nous avons choisi de saisir toutes les routes postales comprises dans les limites actuelles du territoire français, y compris celles traversant des régions qui ont été annexées ou dont les frontières ont été rectifiées dans le courant des XVIII^e et XIX^e siècles (Savoie, Comté de Nice, territoires le long des frontières nord et sud-ouest).

Adresse des auteurs

Anne Bretagnolle, UMR Géographie-cités et Université Paris I. Courriel : anne.bretagnolle@parisgeo.cnrs.fr.
Nicolas Verdier, UMR Géographie-cités, CNRS. Courriel : nicolas.verdier@parisgeo.cnrs.fr.

Commentaire en regard des figures de l'animation

Introduction

Le réseau des routes postales constitue le premier système de transport public en France. Il est géré par le pouvoir central à travers l'institution de la Poste aux chevaux (relais de poste mettant des chevaux à disposition) et celle des Ponts et chaussées (assurant la construction et l'entretien du réseau routier). Sa durée exceptionnelle, proche de trois siècles, permet d'interroger de façon précise l'évolution de la forme du réseau, en regard avec les discours et représentations des acteurs du temps.

Animation 1 : L'extension spatiale du réseau

1708 : dès le tournant des ^{xvii} – ^{xviii} siècles, la forme étoilée du réseau à partir de Paris est fixée.

1733 : l'extension du réseau est d'abord lente.

1758 : elle s'accélère nettement à partir du milieu du ^{xviii} siècle, en lien avec la politique de construction routière des Ponts et chaussées.

1783 : à la veille de la Révolution, un différentiel d'équipement distingue nettement le Nord et le Sud de la France.

1810 : un rééquilibrage entre le Nord et le Sud se produit pendant l'épisode révolutionnaire. En raison de la crise financière, on ferme des routes au Nord ; à l'inverse, on en crée au Sud pour desservir les nouveaux chefs-lieux de département.

1833 : à partir des années 1810, la tendance s'inverse et favorise à nouveau le Nord, plus peuplé et plus industriel. Aux nombreuses demandes d'ouverture de relais adressées par les communes à la Direction de la Poste, les réponses ne sont favorables que sur les itinéraires les plus fréquentés.

Animation 2 : L'évolution des dénivellations régionales

1632-1708 : entre le ^{xvii} et le milieu du ^{xviii} siècle, les nouvelles routes postales se concentrent aux abords de Paris.

1708-1733 : elles s'étendent ensuite en direction du Nord-Ouest.

1733-1758 : puis le réseau se densifie en direction du Nord-Est. La moitié nord de la France concentre alors les trois quarts de la longueur totale du réseau postal.

1758-1783 : à partir du milieu du ^{xviii} siècle, l'innovation postale commence à se diffuser dans la moitié sud de la France, mais seuls les grands axes reliant Bordeaux, Toulouse, Marseille et Lyon sont concernés.

1783-1810 : ce mouvement se poursuit pendant la Révolution et au début de l'Empire, avec l'ouverture de routes desservant les nouveaux chefs-lieux (Mont-de-Marsan, Albi, Mende, Gap ou Digne) et d'autres assurant le passage des troupes (Saint-Flour-Montpellier en 1794, Grenoble-Aix-en-Provence la même année).

1810-1833 : ces logiques s'inversent à partir de la Restauration : sur les 8 000 km de routes postales créées entre 1810 et 1833, 5 500 km sont situés dans la moitié nord.

Animation 3 : Le déplacement du centre de gravité du réseau postal

1584 : le centre de gravité du réseau est d'abord proche des Pays de la Loire, dans lesquels résident le plus souvent les rois de France.

1632 : il se rapproche ensuite de Lyon, carrefour régional rayonnant vers l'Italie et la Suisse.

1708 : à partir de 1682, la cour se sédentarise à Versailles. Dans les mêmes années, de nouvelles provinces (Artois, Flandres, Alsace) sont conquises. Le centre de gravité entame une spectaculaire remontée vers le Nord.

1733

1758 : à partir du milieu du ^{xviii} siècle, la construction de nouvelles routes dans la moitié sud de la France entraîne un basculement dans la trajectoire du centre de gravité.

1783

1810 : celui-ci se rapproche lentement du centre géographique de la France.

1833 : entre 1810 et 1833, sa localisation reste quasiment identique, alors que le réseau s'est fortement étoffé (passant de 20 000 à 27 000 km de longueur totale). Ceci montre que la morphologie générale du réseau (axes principaux et secondaires) est désormais stable, seules des ramifications secondaires et des transversales sont créées pour améliorer localement la connectivité du maillage.