



**HAL**  
open science

# L'extension du réseau des routes de poste en France, de 1708 à 1833

Nicolas Verdier, Anne Bretagnolle

► **To cite this version:**

Nicolas Verdier, Anne Bretagnolle. L'extension du réseau des routes de poste en France, de 1708 à 1833. histoire des réseaux postaux en Europe du XVIIIe au XXIe siècle, May 2007, Paris, France. pp.155-193. halshs-00144693

**HAL Id: halshs-00144693**

**<https://shs.hal.science/halshs-00144693>**

Submitted on 4 May 2007

**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.

## L'extension du réseau des routes de poste en France, de 1708 à 1833

Anne Bretagnolle\*, Nicolas Verdier\*\*

\* Université Paris I et UMR Géographie-cités

\*\* CNRS : UMR Géographie-cités

### Introduction

Parmi les réseaux de communication qui se sont succédé dans l'histoire, celui de la poste aux chevaux<sup>1</sup>, élaboré en France à la fin du Moyen Age, se caractérise avant tout par sa longévité. Entre la création des premiers établissements fixes pour les chevaucheurs du Roy au début du XVI<sup>e</sup> siècle, et la fermeture progressive des relais concurrencés par le chemin de fer à partir des années 1850, quatre siècles jalonnent l'évolution d'un système extrêmement efficace dont l'objet s'élargit au cours du temps. Celui-ci est tout d'abord d'acheminer de manière rapide, grâce à la mise en réseau de relais permettant de changer les chevaux, les courriers du roi et de l'administration, puis celui des particuliers à partir du début du XVII<sup>e</sup> siècle. Il se double ensuite d'une fonction de transport, de biens légers et relativement précieux puis de voyageurs aisés à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Une autre caractéristique est liée à la nature de ses infrastructures matérielles : le réseau postal est fait de nœuds plus que de liens. En reprenant probablement le vocabulaire du XVIII<sup>e</sup> siècle, certains historiens évoquent d'ailleurs plutôt la notion de « système »<sup>2</sup> que celle de « réseau ». Même si la poste aux chevaux utilise de plus en plus la route pavée ou empierrée construite au XVIII<sup>e</sup> siècle par les ingénieurs des Ponts et Chaussées, c'est bien l'ensemble des relais et non des tronçons qui est géré par cette institution ; entre les nœuds, les itinéraires peuvent être changeants, d'une période à une autre. En outre, cette fluidité caractérise également les relais, comme le montrent les comptages effectués par Guy Arbellot<sup>3</sup> : entre 1632 et 1850, moins de la moitié des relais se sont maintenus à l'identique. L'impression de longévité et de permanence laisse alors la place à celle du changement et de l'aléa.

Les premiers résultats d'une étude sur l'évolution du système postal menée, tant sous l'angle de l'étude de la forme du réseau à différentes dates — reconstituée à partir d'un Système

---

<sup>1</sup> On désigne par là l'ensemble des relais tenus par des maîtres de poste possédant un certain nombre de chevaux mis à la disposition du système, alors que la poste aux lettres regroupe l'ensemble des bureaux dans lesquels les usagers déposent ou retirent le courrier acheminé depuis le relais le plus proche.

<sup>2</sup> Alexis Belloc (1886), *Les postes françaises, recherches historiques sur leur origine, leur développement, leur législation*. Paris, Firmin-Didot.

<sup>3</sup> Guy Arbellot (1979), "Le réseau des routes de poste, objet des premières cartes thématiques de la France moderne", *104e congrès des sociétés savantes, Bordeaux 1979, Histoire moderne*, t. 1, pp. 97-115, Paris, Bibliothèque Nationale, 1980.

d'Information Géographique (SIG) — que sous l'angle des sources éclairant la vision des acteurs de l'époque<sup>4</sup>, soulignent la dualité du processus de croissance qui associe la continuité et la cohérence à l'instabilité et au morcellement. Nous présentons ici les premiers éléments d'une recherche en cours, en dégagant en première partie les potentialités mais aussi les contraintes d'une approche par les SIG, encore peu utilisée en histoire, puis en analysant le rythme et l'extension des routes de poste, et les caractéristiques qui permettent de les décrire comme appartenant à un réseau unique, malgré les retouches continues dont il fait l'objet. Nous proposons enfin une typologie régionale des densités d'équipement, au moyen de l'utilisation d'un carroyage.

### **1. L'utilisation d'un SIG pour saisir le réseau postal**

L'étude des réseaux de transport ou d'information au moyen d'un Système d'Information Géographique est assez répandue en géographie mais peu en histoire<sup>5</sup>. Elle présente à nos yeux plusieurs intérêts.

Tout d'abord, utilisée dans une perspective diachronique, l'utilisation d'un SIG offre un ensemble de critères d'homogénéité qui facilitent la comparaison. Ainsi, les cartes des routes de la poste aux chevaux dessinées par Guy Arbellot correspondent à la transposition de nombreuses informations cartographiques avec des projections différentes, alors que l'utilisation d'un SIG passe par une projection constante. En outre, la saisie des réseaux est plus fine puisque nous les dessinons à partir d'un ensemble de plusieurs centaines de relais, et non des étapes ou carrefours principaux repérés sur les cartes de l'époque. Enfin, la comparaison des réseaux au cours du temps, notamment au moyen d'analyses statistiques, est facilitée par le choix d'un intervalle d'années constant entre chaque saisie. Cette approche ne remet cependant pas en cause une autre qui viserait à effectuer des coupes temporelles en fonction des rythmes de l'évolution du réseau postal, en choisissant par exemple certaines dates-clés dans l'histoire de l'institution postale. Il nous semble cependant que, dans une démarche exploratoire, il est plus approprié de partir d'un découpage neutre qui permet de dépasser des coupures chronologiques canoniques pas nécessairement pertinentes pour l'organisation d'un système technique, quitte à ajouter *a posteriori* quelques coupes supplémentaires déterminées en fonction des résultats obtenus.

---

<sup>4</sup> Ce travail a commencé dans le cadre d'un financement par le CNRS d'une ATIP Jeunes Chercheurs, menée par Nicolas Verdier.

<sup>5</sup> Des travaux portant sur des réseaux actuels, ferroviaires, routiers ou métropolitains, ont notamment émergé dans la dernière décennie.

L'utilisation d'un SIG apporte, en outre, des possibilités d'exploiter les bases de données issues de la saisie des relais ou des tronçons routiers, ce qui permet d'effectuer un ensemble de mesures et de tests qui viennent corroborer, ou modifier, les hypothèses en amont de la recherche. Dans le cas qui nous occupe, ces hypothèses peuvent être relatives, par exemple, à la forme du réseau et à son évolution, à la mesure de dénivellations régionales, à l'étude des distances entre les relais, ou aux relations qui se tissent entre le réseau postal et le territoire.

Comme toute approche tournée vers la mesure, la saisie informatique des réseaux postaux impose des choix, qui s'avèrent plus ou moins contraignants. Tout d'abord, nous avons sélectionné, parmi la longue série des Livres de poste conservée aux Archives du Musée de la Poste<sup>6</sup>, quelques dates isolées permettant un temps de saisie raisonnable<sup>7</sup>. C'est un pas de 25 ans qui a été retenu, à partir de 1708 (premier Livre de Poste conservé). La dernière date de saisie est donc 1833, ce qui est un peu loin de la période d'extension maximale du réseau (qui se situe au début des années 1850), mais comme nous l'avons souligné précédemment l'ajout d'une nouvelle coupe temporelle est toujours possible dans une phase ultérieure.

Un second choix, plus contraignant, a consisté à effectuer, pour chaque Livre, une saisie partielle des relais. À la différence des bureaux de poste, ces derniers ne sont pas forcément implantés dans les lieux les plus peuplés mais dans ceux qui ponctuent, de manière régulière, le rythme des chevaux<sup>8</sup>. Il peut donc s'agir de simples hameaux ou de petits villages, extrêmement difficiles à situer aujourd'hui. À l'échelle de la France entière et dans le temps qui nous était imparti, il s'avérait impossible de localiser finement toutes ces implantations dans le temps qui nous était imparti. Nous avons donc opté pour un critère sélectif, fondé sur la taille démographique des localités. Plutôt que d'utiliser les populations actuelles, qui biaiseraient trop les résultats, nous sommes partis d'une base de données historique<sup>9</sup> fournissant de manière exhaustive la taille des communes de la France entière en 1809-1811. Le seuil de 750 habitants a été retenu, soit environ 11 000 communes.

---

<sup>6</sup> Nous tenons, à ce titre, à remercier les conservateurs et membres du personnel du Musée de la poste, dont la disponibilité, l'amabilité et les connaissances ont grandement facilité l'accès à ces sources.

<sup>7</sup> A titre d'information, le temps de saisie du réseau à l'époque la plus tardive de notre corpus (1833) a été d'environ un mois, à temps plein. Dans le cadre de l'ATIP (voir note infra), nous avons en tout 6 mois pour achever la saisie de l'ensemble des bases de données.

<sup>8</sup> Sur cette question, on lira Alberto E. Minetti, "Efficiency of equine express postal systems", *Nature* vol. 426, 18-25 décembre 2003.

<sup>9</sup> Il s'agit d'une base de données élaborée à partir du recensement de 1806 et de l'enquête de 1809-1811, mise en forme au Laboratoire de Démographie Historique de l'EHESS et offerte gracieusement par Claude Motte, que nous remercions ici.

La méthode utilisée pour saisir les relais et tronçons composant le réseau à une certaine date repose sur trois étapes : l’affichage de l’ensemble des communes dans une certaine région, la saisie des relais et le tracé des tronçons reliant chacun de ces noeuds (Figure 1). Deux bases de données émanent de cette saisie, celle portant sur les relais (un extrait est présenté dans le Tableau 1) et celle portant sur les tronçons (Tableau 2).

**Tableau 1 : Extrait de la base Relais en 1708**

|         | Code de la commune | Population en 1810 | Existence d’un relais en 1708 |
|---------|--------------------|--------------------|-------------------------------|
| Limoges | 87085              | 21757              | 1                             |
| Uzerche | 19276              | 1942               | 1                             |

**Tableau 2 : Extrait de la base Tronçons en 1708**

|           | Relais de départ | Relais d’arrivée | Distance vol d’oiseau (km)* | Existence de relais inter-médiaires non saisis** | Nombre de postes** |
|-----------|------------------|------------------|-----------------------------|--|--------------------|
| Tronçon 1 | Nîmes            | Uchaud           | 11.7                        | non  | 1                  |
| Tronçon 2 | Uchaud           | Lunel            | 14                          | non  | 1                  |

\* : le calcul est effectué par le SIG

\*\* : critères saisis à partir des Livres de poste

Afin d’améliorer la qualité de la saisie, nous avons ajouté certains relais qui n’apparaissent pas dans la base des communes de plus de 750 habitants en 1810 mais qui constituent des carrefours importants (par exemple Saint-Denis ou Le Bourget au nord de Paris) ou des étapes le long d’itinéraires particulièrement démunis (par exemple Couiza, au sud de Toulouse, localité sans laquelle la longueur totale du tronçon saisi aurait dépassé 50 km). En tout, une trentaine de relais ont ainsi été ajoutés à chaque date. Au total, la part de relais saisis par rapport à l’ensemble figurant dans les Livres de Poste oscille, selon les dates, entre les deux tiers et les trois quarts. Cette proportion a été obtenue à partir du comptage des relais décrits dans les Livres de poste à trois dates (Tableau 3). Pour 1708, nous nous sommes fondés sur un ouvrage de Jean Belhabit, disponible au Musée de la Poste<sup>10</sup>. Pour les deux autres dates, nous avons nous-mêmes procédé au comptage des relais. Ce dénombrement n’inclut pas les relais étrangers de l’époque et français aujourd’hui, ce qui entraîne un certain biais dans le pourcentage obtenu. C’est la raison pour laquelle nous joignons une marge d’erreur de 5% à notre estimation.

<sup>10</sup> Jean Belhabit, *La poste aux chevaux : routes et relais au temps de Louis XIV*. s.l., ronéotypé, 1988.

**Tableau 3 : Part des relais saisis par rapport au nombre total de relais**

|      | Nombre de relais saisis | Nombre total de relais | Pourcentage |
|------|-------------------------|------------------------|-------------|
| 1708 | 532                     | 760                    | 70          |
| 1783 | 957                     | 1572*                  | 60 à 65     |
| 1833 | 1052                    | 1477*                  | 70 à 75     |

\* : dans les limites de la France de l'époque

Plusieurs remarques découlent de ces résultats. Tout d'abord, en ce qui concerne la base des relais, il paraît difficile de l'exploiter à des échelles trop fines (par exemple un groupe de communes, voire un arrondissement) car les lacunes, inégalement réparties dans l'espace, pourraient créer des biais importants. En revanche, certaines analyses peuvent être menées à l'échelle des régions ou de la France, en prenant des précautions dans l'interprétation des résultats. En ce qui concerne la base des tronçons, deux aspects doivent être distingués. La forme générale du réseau, comprise comme la combinaison des nœuds (carrefours ou culs de sacs) et des liens routiers, est saisie avec une faible marge d'erreur, ne dépassant pas 5% d'après les résultats d'un test effectué sur une zone de 50 000 km<sup>2</sup> comprise entre Metz, Montbéliard, Vitry-le-François et Strasbourg. En revanche, l'observation du réseau à des échelles plus fines laisse parfois entrevoir des déformations, liées à l'existence de relais intermédiaires manquants : les tracés sont trop rectilignes, les distances (calculées à vol d'oiseau par le SIG) sont inférieures aux distances sur le terrain. Là aussi, des précautions s'imposent lors des traitements et des interprétations.

Malgré ces réserves, les bases de données saisies à partir des Livres de poste constituent un ensemble de matériaux inédits permettant d'apporter un certain nombre d'observations relatives à l'évolution de la forme du réseau des routes de poste.

## 2. La densification du réseau postal

En reportant sur un graphique l'évolution de la longueur totale du réseau (Figure 2), la forte densification du XVIII<sup>e</sup> siècle et de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, déjà soulignée par les historiens, apparaît nettement. En l'espace de 125 ans, le réseau est multiplié par deux et demi, passant de 10400 km en 1708 à 27800 en 1833. Si l'on s'en réfère aux coupes choisies pour la saisie du réseau, on observe une croissance qui démarre véritablement en 1733 et se maintient à un rythme fort jusqu'en 1783. Elle fléchit ensuite nettement, sous la Révolution et la décennie suivante, pour reprendre son rythme initial dès la fin de l'Empire puis sous la Restauration et la Monarchie de Juillet.

Les facteurs expliquant cette forte densification ont été évoqués dans maints ouvrages<sup>11</sup>. Le premier est la mise en place d'un réseau de routes royales efficaces, amorcée avec l'instruction du contrôleur général Orry du 13 juin 1738. Celle-ci 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 locale, obligeant les paysans à participer, physiquement ou, plus tard financièrement (par exemple dans les généralités de Caen et Limoges) à ces grands travaux. L'instruction d'Orry ne reçoit cependant sa pleine application qu'avec l'intervention de Daniel-Charles Trudaine, nommé à la direction des Ponts et Chaussées en 1743. Les années 1750-1780 sont ainsi marquées par les travaux les plus actifs : on aurait, selon les estimations de Guy Arbellot<sup>12</sup>, un réseau de routes royales de 14000 kilomètres en 1776 contre un réseau de 26500 kilomètres en 1790. Enfin, le Mémoire sur la construction et l'entretien des routes rédigé en 1775 par l'ingénieur Trésaguet, est proposé comme modèle à tous les ingénieurs dans les années suivantes.

Entre le début de la Révolution et l'Empire, plus de 3000 km de routes postales disparaissent, pour différentes raisons. La conjoncture économique ne permet pas de maintenir en l'état l'ensemble des relais et des routes, surtout lorsque ces dernières ont été détruites à la suite des passages répétés des gens de guerre. On mentionnera à ce propos le décret du 29 brumaire an III et du bail de la Poste du 1<sup>er</sup> prairial an VI, qui tous deux acceptent le principe de disparition de certains relais. Certaines routes de poste sont ouvertes néanmoins au cours de cette période, soit pour relier les nouveaux chefs-lieux (notamment dans le sud de la France), soit pour assurer les communications les plus stratégiques en direction des armées révolutionnaires<sup>13</sup>. Sous l'Empire, on observe une politique délibérée de fermeture de relais à l'intérieur des frontières nationales, qui s'accompagne d'ouvertures dans les territoires annexés. Le bilan est globalement très lourd puisqu'on retrouve en 1810 le niveau d'équipement postal qu'il avait approximativement atteint dans les années 1760. La politique routière redevient extrêmement active à partir de 1810, avec un rythme de croissance encore plus fort qu'au siècle précédent<sup>14</sup>, et cela non seulement en lien avec l'extension du réseau des

---

<sup>11</sup> Outre les ouvrages déjà mentionnés de Guy Arbellot et Alexis Belloc, on citera Patrick Marchand (2004), *Les maîtres de poste et le transport public en France, 1700-1850*. Thèse de doctorat de l'Université Paris I, Eugène Vaillé (1950), *Histoire des Postes françaises depuis la Révolution*. Paris, PUF et Bernard Lepetit (1984), *Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transport et organisation de l'espace*. Paris, Editions de l'EHESS.

<sup>12</sup> Guy Arbellot, "La grande mutation des routes de France au XVIII<sup>e</sup> siècle", *Annales ESC*, 28<sup>e</sup> année, n°3, mai-juin 1973, pp. 765-790.

<sup>13</sup> Jean-Marcel Goger, "Les routes du Sud-Ouest de 1780 à 1815 : efforts d'équipement et espoirs déçus", *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, Tome 60, Fasc. 3, 1989, pp. 301-328.

<sup>14</sup> Aude Berviller, *La politique routière de la Monarchie de Juillet 1830-1848*, mémoire de maîtrise d'histoire de l'université Paris IV, dirigé par F. Caron, 1995.

routes royales, mais aussi en raison du rapprochement des institutions de la poste aux Chevaux et de la poste aux lettres qui pousse à distribuer au mieux le courrier en-dehors des itinéraires d'importance nationale.

Si la longueur totale du réseau fait plus que doubler au cours de la période qui nous intéresse, son inscription dans l'espace fait preuve d'une étonnante stabilité (Figure 3 et 3-bis). Certes, des changements sont perceptibles d'une date à une autre, nous y reviendrons. Mais la forme globale du réseau, en étoile à partir de Paris et davantage maillée au nord qu'au sud, est fixée déjà en 1708. Ces caractéristiques ne sont pourtant pas si anciennes : lorsqu'on remonte à des périodes plus reculées, grâce à la carte de Nicolas Sanson (1632) ou à l'Etat des postes assises sous Henri III (1584), Paris et le nord sont loin de concentrer les forces vives du réseau. On observe au contraire un centre de gravité qui bascule lentement des pays de la Loire vers Lyon, et ce n'est qu'à partir de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle qu'il se déporte progressivement vers Paris et Versailles<sup>15</sup>.

L'observation de la série des cartes révèle trois logiques d'organisation. Un premier niveau, qui existe tout au long de la période, est celui qui articule la centralité parisienne avec les liens internationaux. Autrement dit, la logique d'organisation du réseau est celle qui lie le centre politique aux frontières du pays, voire aux grandes villes des provinces périphériques. Ce schéma, même s'il se trouve progressivement caché par la complexification du réseau, se maintient dans le temps (ainsi, la Bretagne, longtemps écartée de ce moyen de transport rapide l'obtient progressivement au XVIII<sup>e</sup> siècle. Le tour des côtes bretonnes est complet en 1758). Il est de ce point de vue tout à fait probable qu'en hiérarchisant les usages du réseau ces axes divergeant de Paris apparaîtraient très clairement encore en 1833. À titre de comparaison, l'équipement de la France en ligne de chemin de fer à partir de ces années 1830, au moins en ce qui concerne les débats parlementaires, reprendra ce principe sous le nom d'Étoile de Legrand (directeur des Ponts et Chaussées de l'époque).

Un deuxième niveau d'organisation, qui apparaît principalement avec les années 1750 est celui de logiques régionales. Des zones parfaitement délimitées connaissent alors une complexification qui aboutit à un véritable pavage de l'espace, articulant des pôles urbains régionaux à des réseaux locaux. Ceux-ci prennent des formes triangulaires puis étoilées. La Basse-Normandie, la Picardie, le Nord, voire la Lorraine connaissent ce type de

---

<sup>15</sup> Anne Bretagnolle et Nicolas Verdier (2005), « Images d'un réseau en évolution : les routes de poste dans la France pré-industrielle (XVII<sup>ème</sup>-XIX<sup>ème</sup> siècles) », in *Mappemonde*, revue électronique en ligne, <http://mappemonde.mgm.fr>, n°79 (2005-3).



développement. À observer les cartes on aurait ici deux types de diffusion, la première hiérarchique qui partirait de centres importants, peut-être à l'origine des réseaux provinciaux, la seconde par contagion qui s'étendrait, peut-être après cette première phase, au-delà des limites des provinces. La départementalisation lors de la Révolution serait certainement ici à prendre en compte dans ses effets sur la redistribution des fonctions administratives dans la trame urbaine.

Un troisième niveau enfin, oppose les zones de vides et de pleins sur la carte. Pour les zones de vide, c'est clairement aux zones montagneuses qu'il convient de renvoyer. De ce point de vue les régions les plus durablement vides sont le sud du Massif Central et une petite partie des Alpes. Quant aux zones de plein, elles se composent principalement des régions les mieux urbanisées de l'époque, soit d'abord une France du Nord-Est et moins nettement le sillon rhodanien. À titre d'indice, dans les cartes de densités des tronçons de routes de poste qui sont présentées dans la partie suivante, les deux seules zones stables tout au long de la période sont le plein de Paris et le vide du sud du Massif Central. Trois logiques donc, qui se superposent et s'entremêlent et influent sur la croissance du réseau français.

### **3. Des transformations perpétuelles, mais qui ne remettent pas en cause la cohérence du réseau**

Poser la question de notre possibilité de parler de réseau — c'est-à-dire un ensemble de nœuds et de liens dont l'articulation forme un système — à cette époque n'est pas neutre. Cela renvoie d'une part à une conception de la Poste comme un système plus ou moins organisé et d'autre part à un débat sur les usages anciens du terme de réseau. Commençons par ce deuxième point qui permettra de replacer la problématique dans l'historiographie française. Le débat sur le réseau chez les historiens semble dater du milieu des années 1980 lorsque certains d'entre eux participent au "Groupe Réseaux" lié au CNRS et Laboratoire Technique, Territoire et Société (LATTTS) de l'École Nationale des Ponts et Chaussées. Principalement, trois historiens s'y expriment sur l'émergence du concept de réseau (Bernard Lepetit, André Guillaume et Georges Ribeill). Ces trois auteurs s'accordent sur l'apparition tardive du concept, entre 1820 et 1830, à l'École Polytechnique, cela même si des travaux du dernier tiers du XVIII<sup>e</sup> siècle traitent de ces questions sans nécessairement renvoyer au mot réseau<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> Georges Ribeill, "Au temps de la Révolution ferroviaire, l'utopique réseau", *Cahiers du groupe Réseaux*, n° 5, juillet 1986, pp. 51-66. André Guillaume, "Réseau : genèse d'une catégorie dans la pensée de l'ingénieur sous la Restauration", *Flux*, octobre-décembre 1991, pp. 5-17. Bernard Lepetit, "L'impensable réseau : les routes françaises avant les chemins de fer", *Cahier*, n° 5, 1986, pp. 12-29.

Le premier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle serait le moment de la coalescence entre le concept de réseau et l'usage de ce mot. Précédemment, le réseau serait "impensable". Le système de preuves étayant cette réflexion se compose de corpus liés aux Ponts et Chaussées et qui n'abordent que très tardivement l'ensemble des routes comme composant un réseau. L'échelle du projet, toujours trop grande, empêcherai toute réflexion à plus petite échelle sur les routes, et donc sur leurs interrelations et conséquemment sur le réseau. Les travaux publiés de l'époque sont, d'une part ceux de Bernard Lepetit sur *réseaux de transport et organisation de l'espace en France (1740-1840)*, ainsi que les travaux de Guy Arbellot sur la route<sup>17</sup>. Le réseau n'est pas à proprement parler au cœur des problématiques de ces deux auteurs. Pour Bernard Lepetit, probablement par conviction qu'il n'existe pas, pour Guy Arbellot probablement parce que ce n'est pas réellement son sujet. L'important réside ici dans le fait que dans les publications suivantes — comme l'*Atlas de la Révolution française* sur les voies de communication<sup>18</sup> — la question n'est plus posée : l'inexistence du réseau au XVIII<sup>e</sup> siècle est considérée comme un acquis. Pourtant, à l'époque des discussions dans le groupe réseau, Georges Amar, de la RATP avait exprimé sa surprise devant l'idée qu'un réseau de routes puisse exister sans être pensé. Cette remarque, qui n'est pas sans rappeler des réflexions d'Alain Guerreau sur l'organisation des relations entre les abbayes nous pousse à séparer différents types d'usages. Il nous apparaît nécessaire de séparer ici les registres de la science et de la technique. Les élaborations du premier XIX<sup>e</sup> siècle dans le cadre de l'École Polytechnique se rattachent assez probablement à l'activité scientifique. En revanche, des pratiques du réseau, souvent plus anciennes, peu, voire pas théorisées ressortissent d'une technique insuffisamment bavarde aux yeux de l'historien. Il ne s'agit pas ici de faire de la technique le précurseur systématique de la production scientifique, mais bien plutôt de refuser l'aspect nécessaire de la relation inverse qui ferait de l'activité scientifique le préalable à la technique<sup>19</sup>. C'est en s'appuyant sur ce déplacement qu'il nous semble nécessaire de revenir sur la question. De ce point de vue, la Poste offre un système d'acheminement qui se trouve clairement du côté de l'action puisqu'il semble ne viser à aucune théorisation. Ce positionnement expliquerait au moins en partie la faiblesse des sources sur le réseau.

À cette problématique générale du rapport au réseau avant le début du XVIII<sup>e</sup> siècle s'ajoute une impression récurrente chez ceux ayant été amenés à s'intéresser à la Poste du XVIII<sup>e</sup>

<sup>17</sup> Guy Arbellot (1979), op. cit, Bernard Lepetit (1984), op. cit

<sup>18</sup> Guy Arbellot, Bernard Lepetit et Jacques Bertrand, *Atlas de la Révolution Française*, vol. 1, *Routes et communications*, Paris, Éds. de l'E.H.E.S.S., 1987.

<sup>19</sup> Sur ce raisonnement dans le domaine de la loi, on verra le 6<sup>e</sup> numéro des *Annales HES* de 2002 sur "L'histoire du droit".

siècle. Cette impression est que le système postal n'existe pas à proprement parler parce que les acteurs de l'époque qui s'expriment sur la poste n'en font pas mention. La difficulté réside ici dans la nature même des archives. Entendons-nous bien sur ce point, la légende noire sur les archives de la Poste prétend que du fait de l'incendie du Ministère des Finances pendant la Commune, les archives postales ont intégralement disparu. Dans les faits, de très nombreuses archives existent, dans les départements, aussi bien que dans les communes, voire aux Archives Nationales<sup>20</sup>. Les séries concernant la poste n'ont peut-être pas la richesse de séries concernant d'autres institutions, elles n'en existent pas moins. Ce qui diffère, ce sont les équilibres qui font que pour recomposer l'équivalent des sources nationales, il est nécessaire de passer par les sources locales dont la logique propre est différente de la logique nationale. Autrement dit, à chaque échelle d'appréhension, il existe un type de questionnement différent. Ce qui domine dans les sources locales ce sont les multitudes de demandes, les jeux d'acteurs qui montrent combien des logiques partisans peuvent affecter les décisions concernant les directions de routes. C'est donc l'anarchie qui s'impose. Quant aux sources nationales, rares sont celles existant encore et qui traitent de la question. Or, ces documents donnent à voir le système postal, soit sous la forme de carte des postes de France qui permettent d'effectuer une synthèse sur l'ensemble du système des voies de communication, soit sous la forme de *Livres de poste* qui donnent bien plus qu'une simple liste de relais puisque les informations y sont organisées et hiérarchisées, route de poste par route de poste.

En dehors de ces documents qui méritent une analyse propre et sur lesquels un travail est en cours, l'analyse des évolutions de l'ensemble des routes de poste montre en soit que la construction et les réélaborations successives, plutôt que de laisser penser l'anarchie nous pousse à valoriser l'organisation du système des voies postales en un réseau voulu. C'est donc à la stabilité du réseau acquis d'une part, et à sa croissance d'autre part, que nous nous intéresserons pour démontrer l'existence d'un réseau.

Avant d'aller plus loin, précisons ici les matériaux sur lesquels nous nous appuyons. D'une date à une autre, les bases de données sur les tronçons saisis dans le SIG montrent trois types d'évolution : des relais qui se maintiennent, des relais qui sont créés et d'autres qui sont abandonnés. À quoi correspondent ces apparitions et disparitions ? Dans un premier cas, le changement de tronçon correspond à un changement de route, cela soit dans un souci d'efficacité, soit pour remplacer un relais de poste disparu. On retrouve bien ici l'idée récurrente chez ceux qui ont été amenés à s'intéresser aux routes anciennes : dans un itinéraire

---

<sup>20</sup> Les inventaires de sources déjà parus ou à paraître le montrent à l'envi.

entre deux lieux, il peut longtemps y avoir de nombreuses variations : quand cela ne passe pas — ou quand cela passe mal — par ici, on prend par là. Dans le deuxième cas, le changement de tronçon signifie que, sur une même route, on a changé de relais de poste, cela soit pour le placer d'une façon plus efficace par rapport à l'usure des chevaux (on aurait ici une action volontaire), soit pour remplacer un relais de poste disparu (on aurait ici une action obligatoire). Les deux logiques peuvent d'ailleurs être complémentaires. Dans un dernier cas enfin l'ajout ou la soustraction d'un tronçon correspondent à l'extension ou à la rétraction du réseau<sup>21</sup>.

Fondamentalement la question posée ici est donc celle de savoir si les aléas locaux, comme la disparition ou l'apparition d'un relais, voire son déplacement, remettent en cause la structure d'ensemble. Autrement dit, est-ce que la labilité des localisations des relais de poste, souvent dépeinte, affecte suffisamment les itinéraires pour empêcher toute velléité organisatrice ?

Prenons ici, pour simplifier l'échantillon, trois coupes chronologiques relatives aux apparitions, disparitions et maintiens dans le temps des tronçons routiers, soit les périodes 1733-1758, 1758-1783 et 1810-1833 (Figure 4). Qu'en est-il tout d'abord des ajouts de tronçons, éléments obligatoires d'un réseau en pleine croissance ? Le premier élément de ce point de vue est la belle concentration des créations dans le nord en début de période puis son extension vers le sud, même si les densités les plus fortes restent au nord, après le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle et plus encore au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Voilà, en apparence une description simple de la croissance du réseau postal. Une difficulté apparaît cependant lorsque l'on compare cette description avec celle de l'extension réelle du réseau qui se densifie au nord de façon certaine, mais moins forte que l'impression qui domine au travers des cartes des routes apparues. Cette différence trouve son explication dans les cartes des routes disparues, celles qui alimentent l'idée d'une absence de système routier du fait de la labilité des tronçons. Nous la lirons cependant d'une façon diamétralement opposée, car ces fluctuations n'empêchent pas la poste d'effectuer son service. Dès lors, ce qui apparaît c'est une organisation suffisamment malléable et réactive pour s'adapter aux contraintes d'un terrain fluctuant. Quant aux répartitions des tronçons disparus, on notera que pour une densité plus faible elles sont cependant assez similaires à celles des routes apparues, plus nombreuses au nord, mais tendant à se répartir de mieux en mieux vers le sud, tout au long de la période étudiée. Autrement dit, et en gardant en mémoire la série des six cartes d'extension du réseau des routes de poste, plus les zones sont densément équipées, plus elles concentrent apparitions et

---

<sup>21</sup> On en trouve de beaux exemples dans Gabrielle Quantin et Frédéric Desroches, "D'une Révolution à l'autre. Maîtres de Poste réseau postal en Côte d'or 1789-1848", *Les cahiers pour l'histoire de la Poste*, n°2, 2004.

disparitions de tronçons. La croissance d'un réseau par ajouts successifs sur des acquis stables qui est le plus souvent postulée se trouve battue en brèche par une croissance toujours instable, tout comme la marche est une série de déséquilibres. Une hypothèse forte en découle, qui dans ce cas fait des réseaux denses des réseaux toujours jeunes et des réseaux peu denses des réseaux toujours vieux. La vivacité d'un réseau se mesurerait alors à l'intensité du retravail dont il est l'objet. Cette idée est incontestablement à modérer, puisqu'un système par trop instable gagne également en fragilité. Il n'en reste pas moins que c'est là un des aspects à prendre en compte pour mieux comprendre cette croissance du réseau. D'ailleurs le réseau postal semble être loin de ce seuil de fragilité. De très nombreux tronçons se maintiennent dans le temps, sans presque ne jamais être remis en cause, plus d'une vingtaine d'années<sup>22</sup>, voire tout au long de la période<sup>23</sup>. Ils forment une espèce d'armature sur laquelle s'articulent les fluctuations du réseau. Ils offrent l'image d'un réseau dense au nord et clairsemé au sud, même si de vastes relations est-ouest se mettent en place en évitant le Massif Central.

#### **4. Un carroyage des densités pour simplifier l'information**

La compréhension des évolutions de ce réseau très réactif réside dans la prise en compte d'une très grande quantité de tronçons. La complexité d'une telle information qui devient rapidement impossible à maîtriser impose une procédure de synthèse qui passe ici par la comparaison de densités entre des zones. Nous avons donc réduit la difficulté en procédant par le rassemblement des informations à l'intérieur d'un carroyage. La France a ainsi été découpée en carrés de 100 kilomètres de côté (soit 71 carrés plus ou moins complets).

Un premier angle d'approche est celui de la densité des tronçons routiers (Figure 5). Celle-ci va de 0 à 1,46 kilomètres par 10 km<sup>2</sup>, avec une moyenne de 0,33. Dans la discrétisation en classes d'effectifs égaux effectuée pour l'ensemble de la période, les carrés les plus denses (classe 1 : entre 0,6 et 1,46 km par 10 km<sup>2</sup>) sont de plus en plus nombreux tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle (2 en 1708, 4 en 1733, 12 en 1758, 18 en 1783). Ce nombre s'effondre durant la période de la Révolution et de l'Empire (13 en 1810, soit le niveau de 1758) et ne remonte qu'ensuite, rapidement (24 en 1833). On trouve donc ici une sensibilité très nette au

---

<sup>22</sup> A titre d'information, la longueur cumulée des tronçons disparus entre 1733 et 1758 est de 2687 km, soit 25% de la longueur totale du réseau en 1733. Ce pourcentage est identique pour les dates postérieures considérées ici, soit 1758-1783 et 1810-1833.

<sup>23</sup> Entre 1708 et 1833, 4850 km de routes sont maintenus à l'identique, soit 17% de la longueur totale du réseau en 1833.

bouleversement du tournant des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. Au minimum, ce moment de rétraction du réseau concerne donc fortement les tronçons routiers. Quant aux carrés les moins denses (classe 6 : entre 0 et 0,04 km par 10 km<sup>2</sup>), après un maintien jusqu'en 1733 (19 en 1708, 18 en 1733), ils sont de moins en moins nombreux ensuite (12 en 1758, 8 en 1783, 8 en 1810 et 2 en 1833). Une hypothèse peut alors être formulée quant à la morphologie de la croissance : à l'échelle de la France, le développement du début du XVIII<sup>e</sup> siècle s'opère à la fois par un enrichissement de certains carrés et par la stagnation d'autres. La croissance n'est donc pas égalitaire à ce moment. La fin du XVIII<sup>e</sup> siècle connaît de ce point de vue un certain rééquilibrage, même si les zones les plus pauvres restent encore à l'écart. Enfin, le XIX<sup>e</sup> voit une croissance qui semble encore mieux répartie, puisque l'augmentation des carrés les plus denses s'accompagne de la disparition des carrés de la sixième classe dans la discrétisation, c'est à dire les moins denses.

Quant à la répartition générale, les origines en sont complexes. Il existe deux, voire trois sous-ensembles en 1708. Le premier, qui est également le plus vaste, correspond à une zone nord-nord-ouest couvrant la Normandie, la Picardie, la Flandre et la capitale. Le deuxième est l'extrême est, soit approximativement l'Alsace, devenue française au XVII<sup>e</sup> siècle. Enfin, une troisième zone, également restreinte, mais moins nettement marquée est à cheval entre Clermont-Ferrand et Lyon. Les évolutions, jusqu'en 1758 sont, d'une part la constitution d'une vaste zone reliant la Normandie à l'Est (la Lorraine entre sous la coupe de la Ferme des Postes en 1703<sup>24</sup>), et d'autre part une légère modification, au sud d'une ligne Saint-Malo-Mulhouse. Les années qui vont de 1783 à 1833 sont le moment d'une intense densification, au nord de la droite Lorient-Grenoble. Si le développement autour d'un axe Paris-Bordeaux-Pau (évitant le mauvais pays des Landes) semble avoir lieu, c'est plus tardivement et moins densément que le développement dans une zone proche de l'axe Paris-Lyon, voire Paris-Lyon-Marseille. L'évolution semble donc s'opérer par la diffusion vers le sud ainsi que par le basculement vers le sud-est de la limite répartissant les zones plus ou moins densément équipées.

Un deuxième angle d'approche est celui de la densité des relais (Figure 6). Nous l'évoquerons plus rapidement puisque nous ne possédons que 60 à 70% de l'information, ce qui est très nettement insuffisant pour tirer des conclusions générales. Dans la discrétisation en classes d'effectifs égaux effectuée pour l'ensemble de la période, on observe une interversion des classes 1 et 6 qui rappelle celle qui vient d'être évoquée dans le cas des tronçons. Le nombre

---

<sup>24</sup> Eugène Vaillé, *Histoire générale des Postes françaises*, vol. 5, *La ferme générale et le groupe Pajot-Rouillé*, Paris, PUF, 1951, pp. 73-79.

des carrés de rang 1 (0,24 à 0,67 relais pour 100 km<sup>2</sup>) connaît une belle croissance malgré un léger recul lors de la Révolution. Passant de 5 carrés en 1708 à 21 en 1833, le nombre avait atteint 18 en 1783 pour retomber à 12 en 1810. Les carrés les moins denses augmentent jusqu'en 1733 (passant de 16 à 19), puis décroissent très vite (9 en 1758) pour ne plus être que 8 de 1783 à 1810, et tomber finalement à 4 en 1833. On observe à nouveau une sensibilité forte aux mutations révolutionnaires et impériales, suivie d'une forte reprise au XIX<sup>e</sup> siècle. On retrouve également une première croissance inégalitaire, qui défavorise les zones les moins équipées au début du XVIII<sup>e</sup> siècle pour devenir ensuite plus égalitaire, même si à partir de 1783 la situation évolue assez peu. Enfin, on peut noter que comme pour les tronçons routiers, la révolution touche moins les zones les plus fragiles que les plus densément équipées.

Pour ce qui est des répartitions à la surface du territoire, les fortes densités de relais se retrouvent tout au long de la période à l'intérieur d'un croissant partant de Colmar, s'élargissant de Paris à Lille, puis se rétrécissant en direction de Nantes. Cette forme générale se trouve augmentée d'une part par l'élévation générale des densités. La zone lyonnaise n'est cependant concernée par ce mouvement qu'avec la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. On distingue d'autre part une extension nette et précoce de la croissance vers le sud-ouest. Le Massif Central et son sud restent une nouvelle fois à l'écart de la progression.

Au-delà de la fragilité de la base des relais, il est possible au vu de ces résultats d'opérer une comparaison de ces deux modes de répartition afin de produire une hypothèse quant à la nature du développement du réseau postal des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. On peut distinguer deux rythmes de développements, ou peut-être plutôt deux modalités d'une croissance. La première, qui concerne le nord de la France, est celle où des densités élevées de relais sont rapidement atteintes et semblent ensuite plafonner. C'est sur cette structure que s'articule un système de plus en plus complexe de tronçons. La deuxième modalité de la croissance concerne le sud, qui va en se réduisant durant toute la période. Si des capitales régionales tirent tôt leur épingle du jeu (Lyon, Bordeaux, voire Marseille), dans le cadre de réseaux aux rayons d'action restreints, il faut attendre longtemps l'arrivée d'un réseau élaboré, à la fois par la densité des équipements en relais mais aussi par le niveau de réticulation des tronçons. Dans ce sud, la partie méridionale du Massif Central apparaît comme un pôle durablement répulsif pour le réseau, comme un désert intérieur difficile à coloniser.

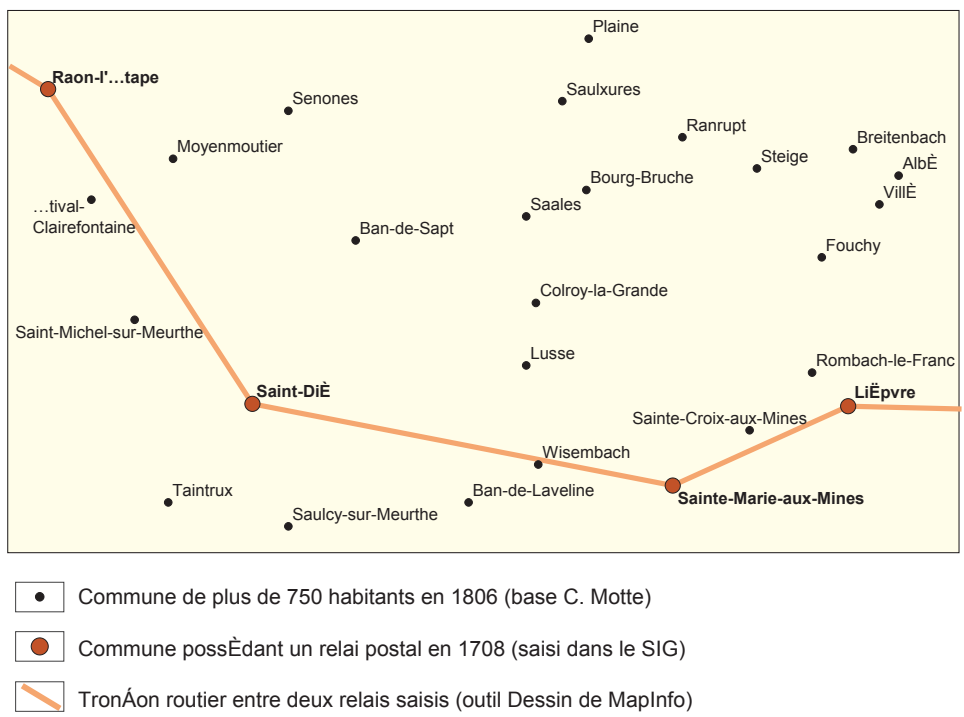
## Conclusion

Dans l'histoire du réseau des routes de poste en France, la période qui couvre le XVIII<sup>e</sup> siècle et la première moitié du XIX<sup>e</sup> apparaît comme un moment charnière, qu'il serait réducteur de décrire comme celui d'une simple densification à partir d'une forme en étoile fixée au tournant des XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles. C'est pourtant l'impression première qui est donnée par la simple visualisation des cartes des réseaux qui se succèdent au cours de ce siècle et demi. L'examen approfondi des modalités de la croissance, à l'aide d'analyses simples rendues possibles par l'utilisation d'un Système d'Information Géographique, révèle cependant l'imbrication de nombreux processus, dont nous ne donnons ici qu'un aperçu. Ainsi, l'étude des modalités de l'extension du réseau postal, qui articule pérennité, ajouts et suppressions de tronçons, permet de mieux dépeindre la complexité d'une gestion au jour le jour qui montre la forte réactivité d'une institution en prise avec des processus contradictoires. De plus, l'utilisation d'un carroyage pour synthétiser l'information donne accès à la nature des processus qui touchent, de façons très différenciées, le territoire national lors de ce vaste aménagement. D'autres analyses, en cours, devraient permettre de mieux comprendre les modalités qui accompagnent la fabrication du réseau postal, notamment les liens avec les conceptions et les perceptions des acteurs du temps.



Figure 1: La saisie des relais de poste dans un SystÈme d'Information GÈographique

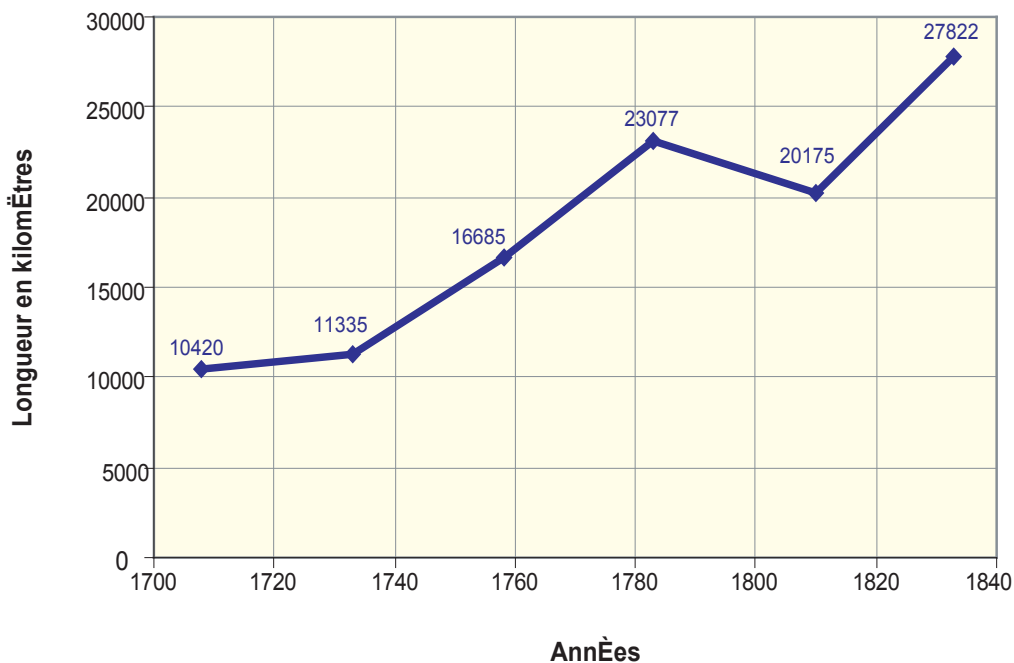
La rÈgion de Saint-DiÈ en 1708



Bretagnolle, Verdier, UMR GÈographie-citÈs, 2004

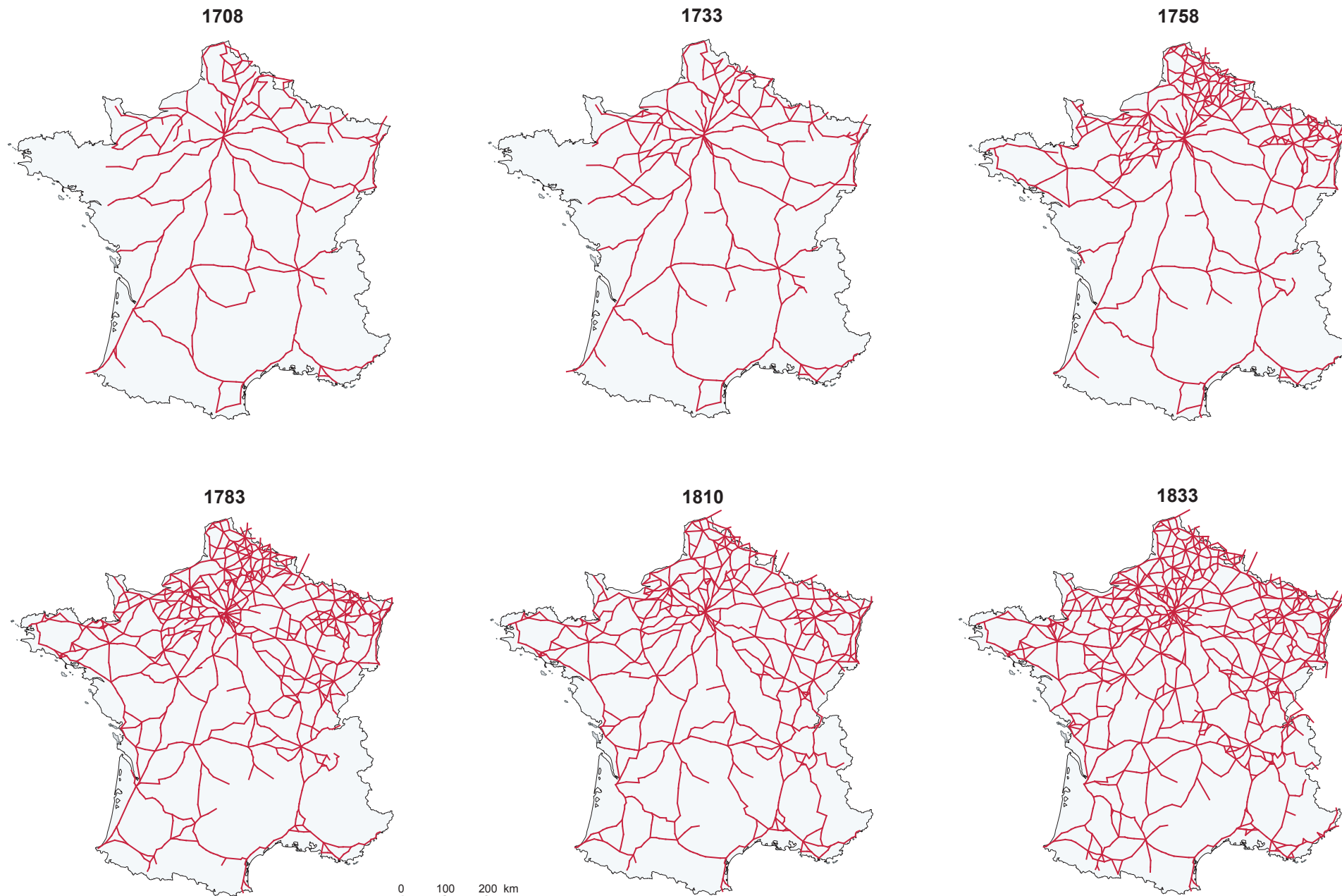
Figure 2 : Longueur totale du rÈseau des routes de poste, de 1708 à 1833

(dans les limites actuelles du territoire franÁais)



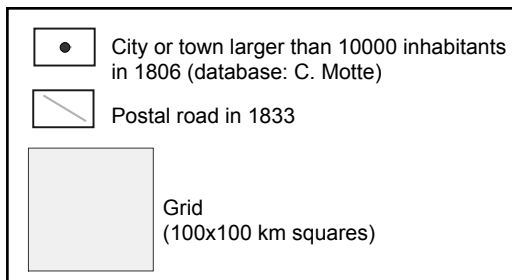
Bretagnolle, Verdier, UMR GÈographie-citÈs, 2004

Figure 3: L'Évolution du réseau des routes de postes de 1708 à 1833, dans les limites actuelles du territoire français



Sources: Livres de Poste. Base de données partielle (Bretagnolle, Verdier, 2003)

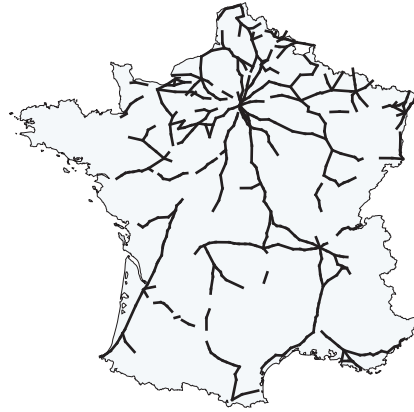
Figure 3-bis: Postal roads and main cities and towns in 1833



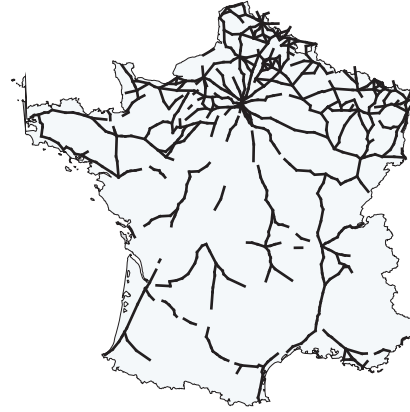
Sources: Livres de Poste. Partiel database (Bretagnolle, Verdier, 2003)

Figure 4: Maintien, crÉation et suppression de routes entre 1733 et 1833

1733 - 1758



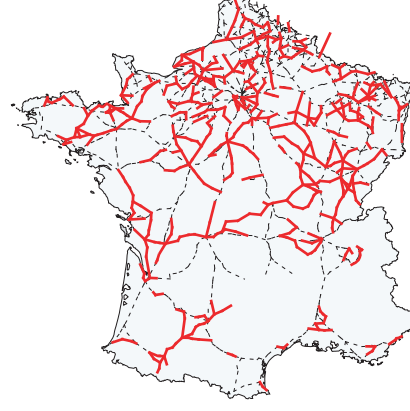
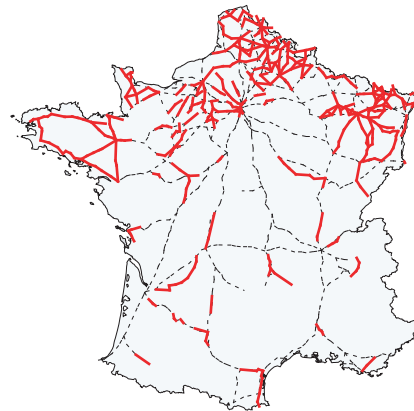
1758 - 1783



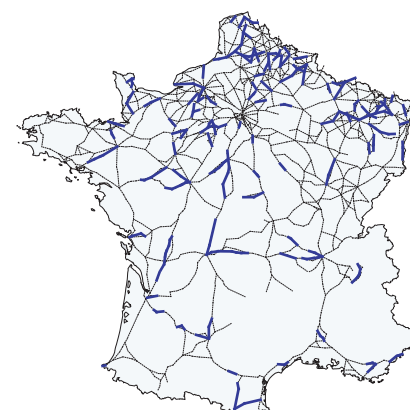
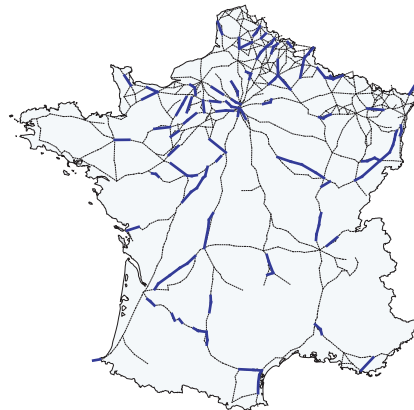
1810 - 1833



Les routes pÉrennes

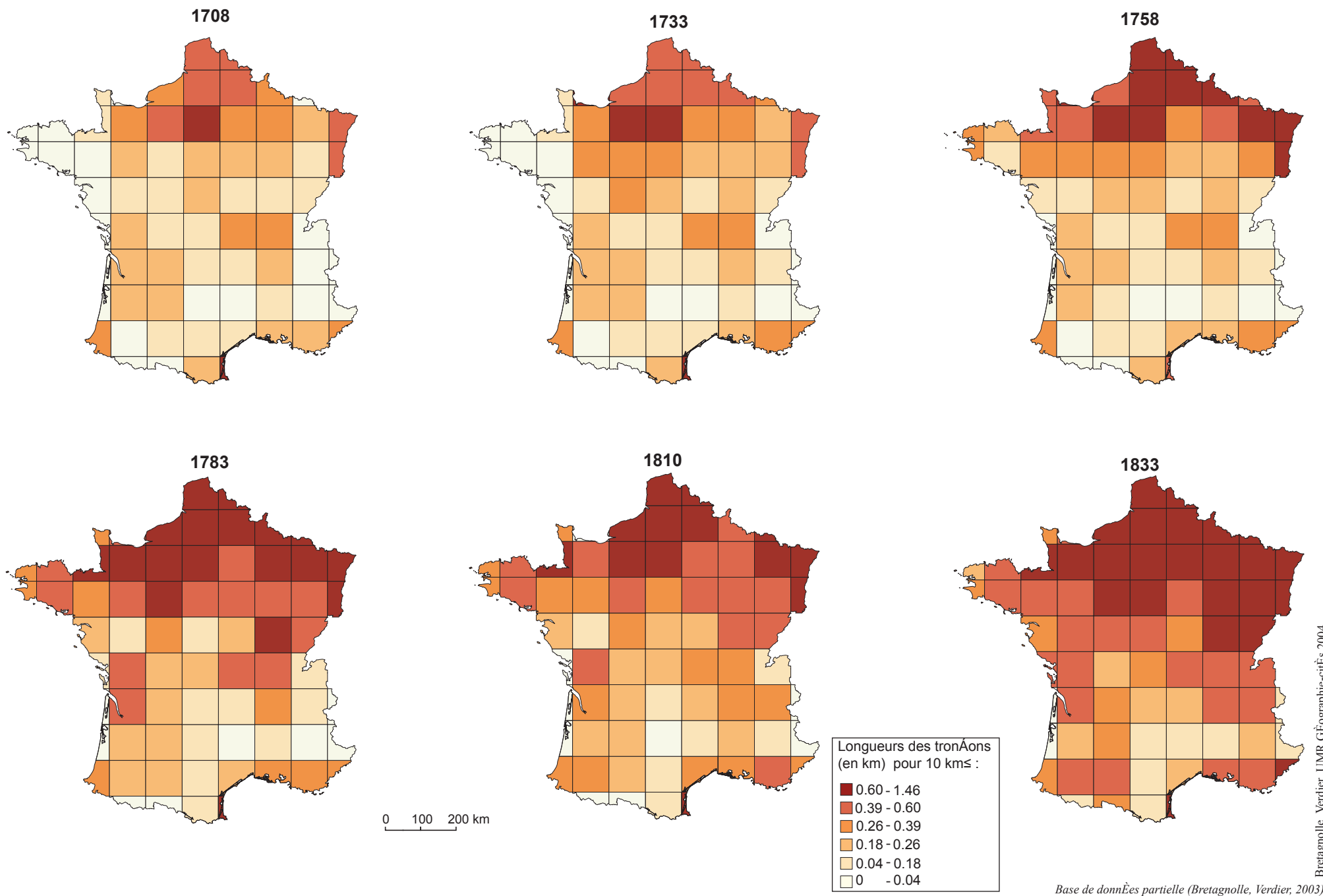


Les routes apparues



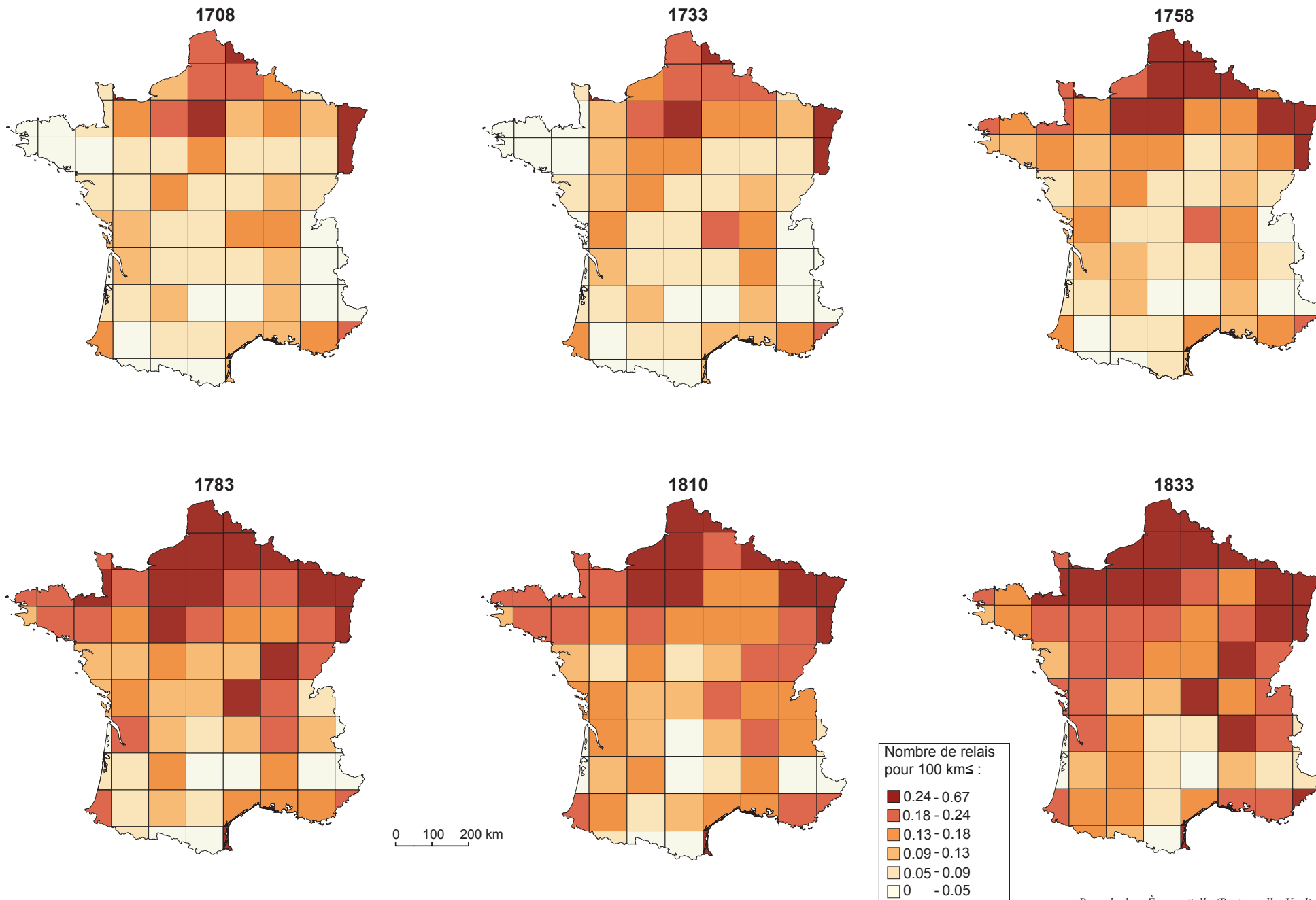
Les routes disparues

Figure 5: L'Évolution de la densité des tronçons routiers, de 1708 à 1833



Base de données partielle (Bretagnolle, Verdier, 2003)

Figure 6: L'Évolution de la densité des relais de poste, de 1708 à 1833



Base de données partielle (Bretagnolle, Verdier, 2003)