

UN ANCIEN REGIME DES TRANSPORTS EN FRANCE : BILAN HISTORIOGRAPHIQUE ET PERSPECTIVES DE RECHERCHES

Los transportes en Francia en el Antiguo Régimen: balance historiográfico y nuevas perspectivas de investigación

ANNE CONCHON*

Recibido: 21/03/2024

Aceptado: 09/09/2024

RESUME

L'objet de cet article est de dresser un état de l'historiographie traitant des transports dans la France d'Ancien Régime, en articulant leurs différentes dimensions —infrastructures, opérateurs et trafics—, et en intégrant les enjeux divers —politiques, économiques et sociaux— qu'ils présentent. Cette revue de lectures, si elle rend compte des principales recherches menées depuis le milieu du XX^e siècle et le renouvellement récent des approches, vise aussi à suggérer des pistes d'enquêtes qui restent à entreprendre. L'historiographie, après avoir portée une attention plus marquée aux infrastructures qu'à leurs usages, a opéré dans les années 1990 un tournant socio-culturel en direction des mobilités. Une telle perspective conduit en retour à étudier plus spécifiquement les dynamiques du secteur des transports.

Mots-clés: Historiographie, transports, infrastructures, circulations, mobilités.

RESUMEN

El objetivo de este artículo es hacer un balance de la historiografía de los transportes en la Francia del Antiguo Régimen, centrándose en sus distintas dimensiones —infraestructuras, operadores y tráfico— y teniendo en cuenta las diversas cuestiones políticas, económicas y sociales implicadas. Este repaso de lecturas, al tiempo que da cuenta de las principales investigaciones llevadas a cabo desde mediados del siglo XX y de la reciente renovación de los enfoques, pretende también sugerir pistas de investigación aún por emprender. Tras prestar más atención a las infraestructuras que a su uso, la historiografía dio un giro sociocultural hacia la movilidad en la década de 1990. Esto, a su vez, ha dado lugar a un estudio más específico de la dinámica del sector del transporte.

Palabras clave: Historiografía; transporte; infraestructuras; tráfico; movilidad.

INTRODUCTION

Si l'on en croit le propos que Fernand Braudel prête à Paul Valéry, le rythme des circulations serait resté immuable pendant près de deux millénaires : « Napoléon se déplace à la même lenteur que Jules César »¹. Cette citation trouve une certaine résonance avec la « révolution des transports » que l'historiographie

* Université Paris 1/ IDHE.S

1. Fernand Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme XI^e-XVIII^e siècle* (Paris, A. Colin, 1979, t. 1) 478 et 484.

situé entre la seconde moitié du XVIII^e siècle et les années 1830-1840, inaugurant un nouveau régime de circulation marqué par une diversification des modes de communication et une accélération des transports. L'introduction de la vapeur et l'apparition du chemin de fer vont alors brutalement modifier les conditions de transport et le rapport à la distance². Pour certains auteurs le changement s'amorce dès le milieu du XVIII^e siècle, avec une augmentation substantielle des circulations et des gains significatifs de vitesse³. Au cours de ces dernières années, la notion de « révolution », qui suggère un bouleversement rapide et profond, est toutefois de plus en plus discutée. Michèle Merger resitue ainsi l'émergence du système ferroviaire dans un « long processus d'apprentissage » en considérant qu'il constitue une réponse aux dysfonctionnements des modes traditionnels incapables de faire face à la demande croissante de transports⁴.

Jusque dans les premières décennies du XIX^e siècle, les transports se font au rythme du pas, à la force du vent dans les voiles, grâce à la traction animale ou au moyen du courant hydraulique⁵. L'Ancien Régime des transports est communément associé à l'irrégularité, à la lenteur et à des coûts élevés de circulation. Toutefois, les transports sont loin de rester immobiles pendant près de deux millénaires. Cette période est marquée par des innovations techniques en matière de construction routière⁶, par l'introduction de nouveaux moyens de locomotion (avec l'adoption des turgotines pour les liaisons interurbaines ou de véhicules divers pour les transports urbains) ou encore par l'augmentation de la capacité d'emport des charrettes et des bateaux, autant d'éléments qui ont contribué à modifier l'offre de transport et les conditions de circulation⁷. La densification des infrastructures et l'augmentation des déplacements constituent

2. Cette césure se confirme encore avec la publication récente de *l'Histoire des transports et des mobilités en France (XIX^e-XXI^e siècle)*, dir. Louis Baldasseroni, Étienne Faugier et Claire Pelgrims (Paris : A. Colin, 2022).

3. Simon P. Ville, *Transport and the development of the European economy 1750-1918* (Basingstoke : McMillan, 1980). Rick Szostak, *The Role of transportation in the industrial Revolution. A comparison of England and France* (Montreal: McGill-Queen's University Press, 1991).

4. Michèle Merger, « La « Révolution des transports » : un concept périmé » *Historiens et Géographes*, vol. 93, 378 (Juillet 2002) : 219-230.

5. André Bruno et Roger Coquand (*Le corps des Ponts et Chaussées*, Paris : éd. du CNRS, 1982, livre I) évoque l'âge du cheval à propos de cette période.

6. Cf. Georges Reverdy, « Les techniques routières aux XVIII^e et XIX^e siècles », *L'Homme et la route en Europe occidentale au Moyen Age et aux temps modernes*, éd. Charles Higounet (Toulouse: Presses universitaires du Midi, Comité départemental du tourisme du Gers, 1982) 295-303. Michel Yvon, « P.-M.-J. Trésaguet, ingénieur des Ponts et Chaussées, créateur d'une méthode rationnelle pour construire et entretenir les chaussées au XVIII^e siècle », *Les Routes du sud de la France de l'Antiquité à l'époque contemporaine*, 110^e congrès national des sociétés savantes, 1985 (Paris : CTHS, 1986), 295-318.

7. Georges Livet, *Histoire des routes et des transports en Europe. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences* (Strasbourg : Presses universitaires de Strasbourg, 2003).

par ailleurs un ressort essentiel à l'activation des dynamiques socio-économiques au cours de la période.

L'objectif de cette contribution est de dresser un état de l'historiographie traitant des transports dans la France d'Ancien Régime, en articulant leurs différentes dimensions —infrastructures, opérateurs et trafics—, et en intégrant les enjeux divers —politiques, économiques et sociaux— qu'ils présentent⁸. Cette historiographie présente un déséquilibre évident entre le faible nombre d'études portant sur le XVI^e et la première moitié du XVII^e siècle, et une floraison de travaux traitant du XVIII^e siècle⁹. Cela s'explique en partie par l'accroissement de la production documentaire lié à l'institutionnalisation de l'administration des Ponts et Chaussées et la politique d'aménagement mise en œuvre au cours du siècle. Quant aux périodes révolutionnaire et impériale, elles ont donné lieu à relativement peu d'études (à l'exception notable de la thèse de J.-M. Goger qui vient d'être publiée¹⁰) alors même que les archives disponibles sont abondantes. Etant donné le format contraint de cet article, il s'agira tout au plus de souligner les principales inflexions en matière d'histoire des transports en France depuis le milieu du XX^e siècle et de donner un aperçu des tendances actuelles de la recherche. De fait, *au cours de ces dernières décennies, la connaissance historique a largement profité d'un dialogue pluridisciplinaire avec l'archéologie, la géographie ou encore l'économie.*

L'historiographie, après avoir porté une attention plus marquée aux infrastructures qu'à leurs usages, a opéré dans les années 1990 un tournant socio-culturel pour s'intéresser plus particulièrement aux mobilités. Une telle perspective conduit en retour à étudier plus spécifiquement les dynamiques du secteur des transports.

INFRASTRUCTURES

Comme domaine fondamental d'intervention de l'Etat, les infrastructures de transport ont nourri une abondante historiographie, traitant des dimensions politiques et techniques de l'équipement du territoire. Alors même que le terme englobant d'« infrastructures » n'apparaît qu'au XIX^e siècle, les études ont largement procédé de manière segmentée selon des logiques modales. Par ailleurs la

8. Il ne sera question que des transports intérieurs, l'étude des liaisons maritimes relevant très largement d'un champ historiographique distinct. Il y aurait pourtant un intérêt évident à faire dialoguer ces recherches pour saisir l'intégralité des chaînes de transport.

9. Georges Livet, « Les routes françaises aux XVI^e et XVII^e siècles. État des questions et directions de recherches », *L'homme et la route* (Toulouse : Presses universitaires du Midi, 1982), 107-149.

10. Jean-Marcel Goger, *La politique routière en France de 1716 à 1815* (Paris : Honoré Champion, 2023).

dimension territoriale est fondamentale dans les études consacrées aux politiques d'équipement, qui doivent composer avec les contraintes géographiques, en même temps qu'elles produisent des effets sur les territoires.

Au cours de l'Ancien Régime et plus activement au XVIII^e siècle, la monarchie affirme ses prérogatives en matière de transports indispensables non seulement aux impératifs stratégiques mais aussi au dynamisme des échanges et à l'ouverture des marchés intérieurs. Le rôle des ingénieurs dans cette politique des transports a donné lieu à de nombreuses études. Si le développement des voies de communication a été une préoccupation constante des autorités centrales et locales, le corps des Ponts et Chaussées va œuvrer tout au long du XVIII^e siècle à la politique ambitieuse de la monarchie en matière de travaux publics. Après les difficultés de la période révolutionnaire et malgré l'impulsion donnée sous le Premier Empire, l'espace des réseaux de communications est, au début du XIX^e siècle, globalement similaire à ce qu'il était dans les dernières années de l'Ancien Régime¹¹. Et ce sont des ingénieurs qui ont été les premiers historiens du corps des Ponts et Chaussées et de son action. E.-J.-M. Vignon, ingénieur en chef puis directeur des archives du Dépôt des cartes et plans du ministère des Travaux publics, a eu un accès privilégié à des sources qui aujourd'hui ont disparu pour un grand nombre d'elles. La compilation érudite qu'il rédige dans la seconde moitié du XIX^e siècle sur l'histoire de la politique engagée par la monarchie et les pays d'Etats reste une référence incontournable¹². Dans le même esprit, Jean Petot s'est attaché à montrer la centralisation de cette administration technique, depuis l'institutionnalisation du Grand voyer de France jusqu'à la fin du régime napoléonien¹³. Ingénieur des Ponts-et Chaussées lui aussi, George Reverdy a publié plusieurs ouvrages sur l'équipement routier de la France d'Ancien Régime¹⁴. Dans cette historiographie faite par des ingénieurs transparaît un discours identitaire voire édifiant sur la qualité de leurs savoirs professionnels et l'utilité sociale de leur intervention. Symétriquement les entrepreneurs de travaux publics avec lesquels les ingénieurs collaborent pourtant étroitement restent des figures somme toute assez peu étudiées¹⁵.

11. *Atlas de la Révolution française*. 'Routes et communications', éd. Guy Arbellot et alii (Paris : éditions de l'EHESS, 1987).

12. E.-J.-M. Vignon, *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France au XVII^e et XVIII^e siècle* (Paris : Dunod, 1862, 4 vol.)

13. Jean Petot, *Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées 1599-1815* (Paris : Rivière, 1958).

14. Georges Reverdy, *Histoire des routes de France du Moyen Age à la Révolution* (Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1997).

15. René Favier, « Les risques du métier. Les entrepreneurs et les travaux publics en Dauphiné au XVIII^e siècle », *Tisser l'histoire. L'industrie et ses patrons, XVI^e-XX^e siècles. Mélanges offerts à Serge Chassagne* (Valenciennes : Presses universitaires de Valenciennes, 2009), 172-182. *De l'estran à la digue : Histoire des aménagements portuaires et littoraux XVI^e-XX^e siècle* (Rennes : PUR,

Cette attention centrée sur le corps des ingénieurs et leur expertise technique, a contribué à occulter l'organisation proprement administrative du département des Ponts et Chaussées. Elle connaît au cours du XVIII^e siècle une étonnante stabilité au sein du Conseil du roi. Or, les intendants des Ponts-et-Chaussées qui se sont succédé jusqu'en 1777 ne sont pas des ingénieurs. Un des rouages de cette administration est l'assemblée des Ponts-et-Chaussées créée par Trudaine en 1754 pour examiner les projets d'ouvrages (routiers, fluviaux et maritimes) et traiter les contentieux. Quant à l'administration financière des Ponts et Chaussées, et notamment les relations entre la trésorerie générale et les agents locaux, elle constitue encore un point largement aveugle de cette politique des transports. D'autres instances dépendantes du Conseil du roi, à commencer par la commission des péages ou le bureau des postes et messageries, montrent que l'action de l'Etat en matière de circulation ne saurait se réduire à celle des ingénieurs¹⁶. Quant à la politique fluviale qu'engage la monarchie dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, elle mobilise de nouveaux circuits d'expertise (notamment l'Académie des sciences et la commission de la navigation intérieure créée en mars 1775), en même temps qu'elle va susciter la production de cartes, la réalisation d'enquêtes, l'organisation de concours académiques et plusieurs publications.

La question du financement des infrastructures de transport et de la capacité de l'Etat à soutenir une politique d'investissements fait l'objet depuis une décennie de notables renouvellements de la part d'historiens comme d'économistes¹⁷. Mobiliser des capitaux importants pour construire et entretenir les voies de communications constitue en effet un véritable défi au regard de la situation des finances de la monarchie. L'Etat compose avec des expédients divers - les ressources de l'impôt, le recours à la corvée, la tarification à l'usage par le biais de péages, le système de la concessions - en fonction de logiques modales et selon l'utilité des voies de circulation. Les travaux qui traitent du financement des infrastructures concernent principalement les routes et les ponts¹⁸. Par ailleurs, le système des *turnpikes roads*, qui a largement soutenu l'industrialisation de l'Angleterre au XVIII^e siècle, a longtemps été présenté comme un

2018). Anne Conchon, « Les temps du contrat dans les écritures comptables des Ponts et Chaussées de la seconde moitié du XVIII^e siècle », *Pour une histoire sociale et politique de l'économie*, éd. Danielle Fraboulet et Philippe Verheyde (Paris : éditions de la Sorbonne, 2020), 13-33.

16. Anne Conchon, *Le Péage en France au XVIII^e siècle. Les privilèges à l'épreuve de la réforme* (Paris, éd. du CHEFF, 2002).

17. *Le Financement des infrastructures de transport (XVII^e-début XIX^e siècles)*, éd. Anne Conchon, David Plouviez et Eric Szulman (Paris : éd. du CHEFF, 2018). Anne Conchon, *La corvée des grands chemins au XVIII^e siècle. Economie d'une institution* (Rennes : PUR, 2016).

18. Voir les contributions de Rémi Oulion, Marc Ortolani et Matteo Traverso dans *Le Pont. De l'ouvrage d'art à l'objet juridique*, éd. Stéphanie Blot-Maccagnan et Karine Deharbe (Limoges : PULIM, 2024).

contre-modèle au mode de financement en vigueur en France, jugé incapable de dégager des fonds suffisants pour garantir un réseau de communications performant. Cette vision à front renversé de la France et de l'Angleterre, qui a durablement imprimé l'historiographie, fait l'objet aujourd'hui d'appréciations plus nuancées qui soulignent les singularités géographiques et les spécificités étatiques. Malgré de fortes contraintes budgétaires imposées par le contexte de guerres, les autorités révolutionnaires puis impériales eurent recours à divers expédients et expérimentèrent de nouveaux modes de financement (tels que la taxe d'entretien des routes et l'octroi de navigation) pour assurer l'entretien des communications intérieures d'un territoire alors en expansion¹⁹.

L'historiographie des transports s'est largement construite par modes – routier, fluvial et maritime – qui sont davantage complémentaires que concurrents, notamment sur de longs itinéraires. Alors qu'il existe une riche historiographie sur les infrastructures portuaires et les transports maritimes au long cours, le cabotage, qu'il soit pratiqué le long des côtes françaises ou qu'il relie les ports du royaume à ceux de l'étranger, reste un dossier de recherches somme toute assez peu étudié. Comme le soulignait Gérard le Bouëdec, « dans un XVIII^e siècle dominé par l'expansion du grand commerce, on a trop souvent oublié que le cabotage était une des clés de la réussite des aventures transocéaniques et le poumon économique des sociétés littorales ? »²⁰. Les cours d'eau, parce qu'ils jouent traditionnellement un rôle essentiel dans les circulations marchandes et l'approvisionnement urbain en bois de flottage²¹, ont davantage retenu l'attention des historiens. Plusieurs monographies concernent ainsi les principales voies navigables comme les canaux aménagés pour améliorer les potentialités du réseau fluvial²². Récemment Eric Szulman a montré que ce n'est qu'à partir de la seconde moitié du XVIII^e siècle, que se structure une politique ambitieuse en matière de navigation intérieure. Entre le dernier tiers du XVII^e siècle et la Révolution française, s'affirme une volonté politique qui trouve son expression

19. Anne Conchon, « Les transports intérieurs sous la Révolution : une politique de l'espace », *Annales historiques de la Révolution Française*, vol. 352 (2008), 5-28.

20. Gérard Le Bouëdec, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe Atlantique, 1690-1790* (Paris : A. Colin, 1997), 119. Id., « Le cabotage sur la façade atlantique au XVIII^e siècle », *La circulation des marchandises dans la France d'Ancien Régime*, éd. Denis Woronoff (Paris : éd. du CHEFF, 1998), 53-83.

21. Jean Boissière, « Un mode original de circulation marchande : le flottage », *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, éd. Denis Woronoff (Paris, éd. du CHEFF, 1998), 15-52.

22. Cf. notamment Hubert Pinsseau, *Un aspect du développement économique de la France. Histoire de la construction, de l'administration et de l'exploitation du canal d'Orléans, 1674-1954*, (Paris-Orléans : R. Clavreuil /J. Masselot, 1963). Pierre Pinsseau, *Le canal Henri IV ou canal de Briare, 1604-1643* (Orléans/Paris : Houzé/Glavreuil, 1943). Chandra Mukerji, *Impossible Engineering. Technology and Territoriality on the Canal du Midi* (Princeton : Princeton University Press 2009).

dans la promotion d'un « système de navigation intérieure »²³. L'objectif d'une telle politique est d'établir un système de voies navigables reliées les unes aux autres, capable d'unifier le territoire et d'œuvrer à la formation d'un marché national. Dans le dernier tiers du XVIII^e siècle, la monarchie va se doter d'un nouveau mode de financement. Au régime de la concession qui avait prévalu jusqu'aux années 1760, l'Etat va préférer une prise en charge directe d'une partie des coûts liés à l'aménagement des voies navigables : en août 1775 est décidée la création d'une imposition de 800 000Lt en remplacement des impositions locales jusqu'alors levées dans une large part du royaume de France. Des différents modes de transport, ce sont incontestablement les routes, leur construction et leur entretien, qui ont suscité les travaux les plus nombreux. L'attention s'est portée essentiellement sur les chaussées, pavées ou empierrées, qui constituent les axes structurants, bien plus que sur les chemins secondaires²⁴. Nombreux sont les travaux sur l'extension du réseau routier, la matérialité des tracés²⁵, les innovations techniques en matière de construction²⁶, la confection des cartes qui sous-tendent l'ambitieuse politique d'aménagement²⁷...

Quels que soit les modes de transport considérés, les infrastructures sont envisagées comme une dimension essentielle de la structuration des espaces de circulation et comme des vecteurs d'unification du territoire politique et économique. Au cours de ces dernières années l'histoire des transports a ainsi profité des renouvellements historiographiques attentifs aux logiques spatiales et aux jeux d'échelles. De nombreuses monographies portent ainsi sur un axe de transport ou sur l'équipement d'une circonscription. Alors que les circulations interurbaines sont largement étudiées, les mobilités urbaines ont suscité moins de travaux centrés pour l'essentiel sur l'espace parisien²⁸. Avec la croissance dans la Capitale des trafics de personnes et de marchandises, la morphologie de la ville héritée de l'époque médiévale va se révéler inadaptée aux nouvelles exigences de circulation et de fluidité. Pour y répondre, les politiques d'urbanisme vont

23. Eric Szulman, *La navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique* (Rennes : PUR, 2014).

24. André Rémond, « Les chemins vicinaux en France à la veille de la Révolution », *Information historique*, (1947), 185-186.

25. « Du sentier à la route. Une archéologie des réseaux viaires », coord. par Nicolas Verdier et Sandrine Robert, *Les nouvelles de l'archéologie*, 115 (2009).

26. Guy Arbellot, « La grande mutation des routes de France au XVIII^e siècle », *Annales ESC*, 28, 3 (1973), 765-791. Jean-Marcel Goger, « Le temps de la route exclusive en France : 1780-1850 », *Histoire, économie et société*, 11, 4 (1992), 597-618.

27. Stéphane Blond, *L'Atlas de Trudaine. Pouvoirs, cartes et savoirs techniques au siècle des Lumières* (Paris : CTHS, 2014).

28. Bernard Causse, *Les Fiacles de Paris aux XVII^e et XVIII^e siècles* (Paris : PUF, 1972). Annick Pardailhé-Galabrun, « Les déplacements des Parisiens dans la ville aux XVII^e et XVIII^e siècles : un essai de problématique », *HES*, 2 (1983), 205-253.

alors préconiser la démolition d'emprises bâties, la multiplication des ponts, l'élargissement des rues et l'aménagement de quais²⁹. C'est Bernard Lepetit qui incontestablement a renouvelé les analyses géographiques en traitant les données issues des statistiques routières, pour mesurer les variations régionales de densité et calculer des indices d'accessibilité urbaine³⁰. Il a aussi été un des premiers à s'interroger sur la notion de réseau et son objectivation par les acteurs du temps. Lors d'un colloque qui s'est tenu en 1986, il considérait le réseau routier comme une réalité « impensable » au XVIII^e siècle, en l'absence de hiérarchisation des voies et en raison de l'action circonscrite des ingénieurs³¹. Au cours de ces dernières années, cette vision a été révisée, d'abord par André Guillaume qui suggérait que la notion de réseau était en germe chez les stratèges militaires et les ingénieurs civils avant les années 1820³², puis par Nicolas Verdier qui considère que « l'absence de mot, si elle handicape la pensée, n'empêche pas l'existence d'autres formes de discours »³³. Même si une circulation coordonnée et hiérarchisée n'est pas explicitement formulée sous l'Ancien Régime, il montre, en se fondant sur une définition postulant une « articulation volontaire des lignes et des points », qu'à partir de la fin du XVII^e siècle, se structure un réseau de routes de poste en même temps qu'il est formalisé dans les cartes qui en sont réalisées³⁴. De la même façon, le « système de Navigation intérieure » étudié par E. Szulman est conçu comme un prolongement des dessertes routières vers les interfaces portuaires, dans un réseau de communications interconnectées et hiérarchisées. Le classement hiérarchique des axes, engagé depuis la fin du XVII^e siècle, fondé sur un critère de largeur et défini par rapport à l'armature urbaine, participe en outre à l'identification des communications relevant du domaine public, en même temps qu'elle sert une logique de sélection des investissements.

A partir d'une acception somme toute assez étroite de la politique des transports, envisagée comme la capacité de l'Etat à mobiliser des compétences techniques et des ressources financières au service de l'aménagement du territoire,

29. Isabelle Backouche, *La Trace du fleuve : la Seine et Paris, 1750-1850* (Paris : édition de l'EHESS, 2000).

30. Bernard Lepetit, *Chemins de terre et voies d'eau : réseau de transport et organisation de l'espace en France, 1740-1840* (Paris : éditions de l'EHESS, 1984).

31. Bernard Lepetit, « L'impensable réseau : les routes françaises avant les chemins de fer », *Réseaux territoriaux*, dir. G. Dupuy (Caen : Paradigme, 1988), 11-29.

32. André Guillaume, « L'émergence du concept de réseau 1820-1830 », *Cahiers Groupe Réseaux*, vol. 2, 5 (1986), 30-47. Id., « Réseau : genèse d'une catégorie dans la pensée de l'ingénieur sous la Restauration », *Flux*, vol. 7, 6 (1991), 5-17.

33. Nicolas Verdier, « Penser le réseau au 18^{ème} siècle et au début du 19^{ème} siècle : le cas de la poste », *Réseaux en question : utopies, pratiques, prospectives* (Macon : Institut de Recherche du Val de Saône-Mâconnais, 2010), 129-138.

34. Nicolas Verdier, « Le réseau technique est-il un impensé au 18^e siècle : le cas de la poste aux chevaux », *Flux*, 68, 3 (2007), 7-21.

l'historiographie a progressivement étendu son intérêt au système de transports articulant les infrastructures et leurs usages.

DES TRANSPORTS AUX MOBILITES

Si l'histoire des transports s'est d'abord intéressée à la constitution progressive des réseaux et aux conditions matérielles de circulation, depuis une vingtaine d'années elle s'est progressivement déplacée vers une histoire des mobilités³⁵. Le concept, développé d'abord en sociologie urbaine³⁶ avant d'essaimer vers d'autres sciences sociales, dans un contexte d'intensification des déplacements, entend revisiter une histoire traditionnelle des transports centrée sur des approches techniques et économiques. Loin de traduire seulement un simple glissement sémantique, la notion de « mobilité » marque un changement de paradigme en insistant sur la nécessité d'intégrer aussi des dimensions sociales et culturelles³⁷. Cette révision historiographique contribue aussi à déplacer l'attention de l'offre de transports aux déterminants sociaux de la demande en matière de mobilités.

Imprimée par des logiques modales, l'historiographie est aussi segmentée en fonction des types de trafics, selon qu'il s'agit du transport de courrier, de voyageurs ou de marchandises. Quoiqu'il en soit, ce sont principalement les circulations civiles qui ont retenu l'attention des historiens, tandis que les transports militaires n'ont donné lieu qu'à de rares recherches³⁸. Au regard d'un tel déséquilibre, il y a matière à un vaste chantier à développer sur les routes militaires, les questions logistiques, les réquisitions de charrettes et de chevaux. L'accroissement des circulations marchandes et des mobilités de personnes est assez bien établi dans l'historiographie, même s'il est bien moins étudié que le grand commerce maritime. La navigation fluviale comme le roulage ont joué un rôle décisif dans l'essor des échanges et dans la dilation des aires de chalandise. Ces transports marchands s'accroissent des contraintes géographiques, des formalités réglementaires comme des entraves fiscales. Ce sont les

35. *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* éd. Vincent Guigueno et Mathieu Flonneau (Rennes : PUR, 2009).

36. Les sociologues John Urry et Mimi Sheller plaident ainsi pour un changement de paradigme - le "mobility turn" - pour qualifier un mouvement d'intensification et de diversification des déplacements de personnes, d'idées, de marchandises et de capitaux depuis les années 1990 (The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning : Economy and Space*, 38, 2 (2006), 207-226.

37. Cf. Gijs Mom, « Inventer et établir l'histoire des mobilités : aux origines d'un changement paradigmatique », *De l'Histoire des transports à l'histoire des mobilités*, 25-40. Vincent Guigueno, « Pluralité des histoires de la route : vers une histoire de la mobilité routière », *Routes/Roads*, 336-337 (2008), 192-199.

38. Jean-Paul Bertaud, « Contribution à l'étude des transports militaires dans les Pyrénées (1794-1795) », *94e congrès national des sociétés savantes* (Paris : Bibliothèque nationale, 1971), 201-218.

mobilités de personnes, à commencer par les voyages, qui ont particulièrement retenu l'attention des historiens au cours de ces dernières années. Toute une série de travaux récents convergent pour montrer que les sociétés européennes furent beaucoup plus mobiles qu'on ne l'a longtemps pensé. Les déplacements enregistrent un essor sans précédent au XVIII^e siècle tandis que les distances s'allongent et que les vitesses s'accroissent³⁹. L'extension des réseaux postaux qui renvoient à des services fortement imbriqués —la poste aux chevaux, la poste aux lettres et les messageries— a largement stimulé cet accroissement des mobilités⁴⁰. De même que l'accès à la mobilité varie selon les catégories sociales, les pratiques de déplacements diffèrent selon les profils des individus : le piéton qu'il se promène⁴¹, qu'il se rende au marché le plus proche ou qu'il effectue un pèlerinage, les nobles effectuant le Grand tour⁴², des négociants ou des hommes de loi viennent régler des affaires... Il n'en reste pas moins que ces mobilités font l'objet de représentations ambivalentes : elles sont valorisées dans la mesure où elles participent à l'essor des échanges et au cosmopolitisme, mais le vagabondage comme la circulation des étrangers continuent de susciter une certaine défiance dans une société attachée à la sédentarité.

Les mobilités sont envisagées non seulement comme des pratiques sociales mais aussi comme des expériences culturelles. La vitesse du déplacement et l'accélération des transports se sont ainsi imposées comme un objet d'histoire⁴³. La maîtrise du temps n'est plus seulement considérée comme un enjeu politique pour la transmission des ordres royaux, mais aussi comme une exigence croissante des milieux marchands⁴⁴. Symétriquement, l'évolution des techniques a une incidence, non seulement sur la perception sensorielle du transport, mais aussi sur le regard porté sur les paysages qui se découvrent au fil du trajet⁴⁵.

39. Daniel Roche, *Les Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages* (Paris : Fayard, 2003).

40. Patrick Marchand, *Le Maître de poste et le messenger. Une histoire du transport public en France au temps du cheval 1700-1850* (Paris : Belin, 2006). Anne Bretagnolle, Timothée Giraud et Nicolas Verdier, « Routes de poste et structuration de l'espace dans la France pré-industrielle (17^e-19^e siècles) », *L'Espace Géographique*, 2, (2010), 116-130.

41. Laurent Turcot, *Le Promeneur à Paris au XVIII^e siècle* (Paris : Gallimard, 2007).

42. Gilles Bertrand, *Le Grand Tour revisité : pour une archéologie du tourisme : le voyage des Français en Italie, milieu XVIII^e siècle-début XIX^e siècle* (Rome : École française de Rome, 2008).

43. Christophe Studeny, *L'Invention de la vitesse, France XVIII^e-XX^e siècle* (Paris : Gallimard, 1995).

44. Catherine Herr-Laporte, « « Rien ne sert de courir ; il faut partir à point » : temps et mobilité dans un long XVIII^e siècle », *Artefact*, (2019), 119-142. Sandrine Robert, « Les chasse-marée et la route du poisson. Réduire la distance pour approvisionner Paris du XIII^e siècle au XVIII^e siècle », *Techniques & Culture*, 69 (2018).

45. Marc Desportes, *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace* (Paris : Gallimard, 2005). *Le Paysage au rythme du voyage*, dir. Danièle Méaux et Jean-Pierre Mourey (Saint-Etienne : Publications de l'université de Saint-Etienne, 2011).

Les mobilités, si elles sont envisagées principalement sous l'angle des trafics et des flux, sont aussi saisies à l'occasion des arrêts et des stations. Les circulations ne peuvent en effet se concevoir à l'époque préindustrielle sans ces étapes obligées, qu'il s'agisse des ruptures de charge imposées par la complémentarité des modes de transport, de l'obligation de faire relâche pendant la nuit où toute circulation est en principe interdite, de la nécessité d'atteler des chevaux frais pour le tirage des voitures ou le halage, ou encore d'imprévus qui contraignent à une immobilité temporaire. Cette attention aux lieux qui structurent les circulations —qu'il s'agisse des auberges ou des garnis⁴⁶, des bureaux de contrôle et des ports notamment— permet de saisir l'essor des déplacements. S'y effectuent également des activités diverses, en lien avec l'économie des circulations telles que l'entreposage des marchandises ou la consignation des attelages pris en infraction.

Récemment l'attention s'est enfin portée aux écrits de la mobilité qui donnent accès aux conditions concrètes et à la culture matérielle des déplacements. L'historiographie s'est d'abord intéressée aux supports scripturaux du contrôle policier et aux techniques d'identification mises en œuvre à l'égard de certaines catégories sociales mobiles et volontiers considérées comme suspectes, telles que les vagabonds, les étrangers, les ouvriers...⁴⁷. L'essor des mobilités s'accompagne en outre de cartes et de guides susceptibles de fournir aux voyageurs des renseignements pratiques sur les services ou les curiosités qu'il peut trouver sur sa route⁴⁸. Il contribue aussi à la production de papiers divers, tels que des titres de transport, des livrets contenant des tarifs de péages, des listes de prix fournies par les entreprises de roulage⁴⁹.

Les mobilités, si elles renseignent sur des mutations sociales et économiques à l'œuvre au cours de l'Ancien Régime, sont aussi à saisir à travers les effets qu'elles ont sur le marché des transports.

46. Daniel Roche, *La ville promise. Mobilité et accueil à Paris, fin XVII^e-début XIX^e siècle* (Paris : Fayard, 2000).

47. Daniel Nordman, « Sauf-conduits et passeports en France à la Renaissance », *Voyager à la Renaissance*, Actes de colloque (Tours, 1983), éd. Jean Céard et Jean-Claude Margolin (Paris, Maisonneuve et Larose, 1987), 145-158. Vincent Denis et Vincent Milliot, « Police et identification dans la France des Lumières », *Genèses*, 'Vos papiers', 54, 1 (2004), 4-27.

48. *Les Guides imprimés du XVI^e au XX^e siècle*, dir. Gilles Chabaud, Évelyne Cohen, Natacha Coquery et Jérôme Penez (Paris : Belin, 2000). Stéphane Blond, « N'oubliez pas le guide ! L'Itinéraire d'une partie de l'Europe de Louis Dutens », *Les circulations internationales en Europe* (Rennes : PUR, 2010), 259-278.

49. Anne Conchon, « Croissance des échanges et circulation de papiers en France au XVIII^e siècle », *Revue historique*, , 695, 2020, 59-92.

DYNAMIQUES SECTORIELLES

Si l'étude des mobilités a suscité toute une série de renouvellements récents, le fonctionnement du secteur des transports reste encore largement mal connu, alors même qu'il est essentiel à l'activation des mobilités et à l'infrastructure des marchés. Les historiens ont largement exploité les tarifs et les comptabilités attachés à la perception des droits de péage levés sur les circulations marchandes, pour analyser la composition des trafics, tenter de mesurer des flux et reconstituer des espaces de circulation. Une des entreprises les plus exemplaires est sans doute l'étude de Charles Carrière sur les transports routiers et fluviaux dans la vallée du Rhône⁵⁰. En raison des exemptions accordées et des fraudes commises, les indications quantitatives qu'il est possible de tirer de ces comptabilités ne sauraient toutefois fournir que des ordres de grandeur.

Comme le soulignait Didier Terrier dans une synthèse récente sur l'histoire économique, «la manière dont les produits destinés au marché intérieur sont transportés des lieux de production jusqu'aux lieux de commercialisation dans la France préindustrielle reste située, à bien des égards, dans une zone d'ombre»⁵¹. L'historiographie compte toutefois de solides monographies sur les effets structurants des transports sur les dynamiques économiques. Certains cours d'eau ou bassins fluviaux ont ainsi fait l'objet d'études combinant les approches techniques (sur les types de bateaux), économiques (sur les produits transportés et les espaces de circulation) et sociales (sur les mondes sociaux des gens de rivières)⁵². Les recherches récentes s'attachent aussi à expliquer la croissance des circulations au XVIII^e siècle, en prêtant attention à d'autres variables que l'amélioration des réseaux d'infrastructures de transport et la pression de la demande de mobilités.

Comprendre le fonctionnement de cette économie de la circulation implique d'abord de prêter attention aux cadres tant institutionnels que réglementaires qui organisent et régissent le secteur des transports. L'offre de transports, où des privilèges assortis de monopoles d'exploitation (messageries, coches, communautés de voituriers...) cohabitent avec l'exercice libre du roulage ou de la navigation fluviale, présente des formes diverses d'encadrement juridique, d'organisation spatiale, de qualité de services et de degré de professionnalisation des opérateurs. Dans une large mesure le transport par eau comme par terre s'exercent librement

50. Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes* (Marseille : Institut historique de Provence, 1973), 2 vol.

51. Didier Terrier, « L'histoire du commerce et de l'industrie à l'époque moderne, entre héritages assumés et pistes nouvelles », *Histoire économique en mouvement entre héritages et renouvellements*, éd. Jean-Claude Dumas (Villeneuve d'Asq : Presses universitaires du Septentrion, 2012), 109.

52. Voir par exemple Anne-Marie Cocula-Vaillières, *Un fleuve et des hommes. Les gens de la Dordogne au XVIII^e siècle* (Paris : Tallandier, 1981).

en dehors d'un cadre corporatif. Seule l'exploitation de quelques liaisons fluviales —sur la Somme avec les gribanniers et sur la Deûle avec les béléandriers— est assurée par des communautés de voituriers disposant de l'exclusivité des dessertes⁵³. Comme un grand nombre d'activités de production et d'échange sous l'Ancien Régime, les transports sont aussi largement structurés par des privilèges. Ils participent à la segmentation du secteur en termes de gamme de services (ferme générale des postes, messageries, coches et diligences, carrosses de place ou de remise, voitures suivant la Cour...) et de périmètres d'exploitation, sur une ligne de transport ou à l'échelle du royaume⁵⁴. Conçus par le roi en contrepartie d'une offre de service requérant parfois de lourds investissements, ces privilèges peuvent faire l'objet de spécifications relatives aux caractéristiques de la prestation de transport, à l'itinéraire desservi, aux horaires, à la fréquence des dessertes et à la tarification des courses.

Toute une série de dispositions réglementaires contribue en outre à élaborer un ordre de la circulation et un contrôle des mobilités justifiés par l'utilisation du domaine public et des exigences d'intérêt général. Le XVIII^e siècle constitue à cet égard un moment d'inflexion notable en matière de codification des transports : la monarchie, soucieuse d'économiser les infrastructures routières, s'est donc employée à définir les conditions de leur utilisation⁵⁵. La police du roulage vise à restreindre le nombre de bêtes composant l'attelage, agrandir la largeur des jantes et imposer l'immatriculation des voitures, tandis que la police des routes a vocation à réprimer les stationnements gênants pour la fluidité du trafic, le dépôt de matières encombrantes sur les chaussées, le vol de matériaux sur les chantiers routiers ou sur les accotements. On retrouve la même distinction pour la navigation fluviale entre la police de la navigation (qui a vocation à garantir la fluidité du trafic et à ménager la coexistence avec les autres activités dépendantes du cours d'eau) et le contrôle des usages auxquels doivent se conformer les voituriers par eau (comme l'immatriculation des bateaux ou l'interdiction de circuler de nuit).

A cet essor des circulations marchandes et des mobilités participe une diversité de métiers (charrons, maréchaux-ferrants, carrossiers, aubergistes...) et d'opérateurs de transport. Les services de messageries ou de coches transportent des passagers et des petits colis sur des itinéraires spécifiques. Pour le fret plus lourd, un nombre limité de voituriers professionnels opèrent sur de longues

53. Christian Schnakenbourg, *Communautés de métiers contre liberté économique à la fin de l'Ancien Régime. L'exemple de gribanniers de la Somme* (Paris : PUF, 1976).

54. Dominique Margairaz, « L'invention du « service public » : entre « changement matériel » et « contrainte de nommer », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 52, 3 (2005), 10-32.

55. *Policer les circulations en Europe et aux États-Unis du XVIII^e siècle à nos jours*, éd. Anne Conchon, Céline Regnard et Laurence Montel (Paris, PUS, 2018).

distances pour relier les principaux centres commerciaux⁵⁶. Une part importante des dessertes était assurée par des paysans qui disposent de chevaux ou de bœufs et de charrettes et pour qui l'activité de transport est souvent une ressource de revenu supplémentaire. À côté des maisons de commerce qui conjuguent une activité de négoce et d'expédition, vont progressivement s'imposer des acteurs spécialisés mandatés par des marchands ou des particuliers pour trouver des transporteurs en quête d'un chargement ou d'un complément de cargaison : ces « commissionnaires de roulage » ou « commissionnaires-chargeurs » assurent des fonctions logistiques essentielles au fonctionnement des transports⁵⁷.

Quant aux prix des transports intérieurs, ils n'ont guère retenu l'attention des historiens, à l'exception de l'ouvrage pionnier d'André Rémond⁵⁸. Il est communément admis que les tarifs du fret et des courses restent relativement élevés jusqu'au milieu du XVIII^e siècle avant de diminuer avec l'amélioration des réseaux d'infrastructures et la croissance des circulations. La monarchie, en ordonnant la vérification des péages seigneuriaux puis la suppression de prélèvements reconnus illégitimes, s'employa aussi à faire diminuer les droits qui renchérisaient encore les coûts de transport. Si leur baisse est assez bien établie globalement par l'historiographie, il reste toutefois à saisir les déterminations complexes qui permettent d'appréhender les évolutions conjoncturelles et les dénivellations géographiques des prix de transport⁵⁹.

CONCLUSION

Comme s'est attaché à le montrer ce bilan, l'histoire des transports dans la France d'Ancien Régime peut se prévaloir d'un socle important de travaux qui permettent aujourd'hui de prétendre à une réflexion synthétique articulant les infrastructures, les mobilités et les transports. Il s'agit non seulement de saisir les dynamiques conjoncturelles et spatiales des circulations elles-mêmes, mais aussi de comprendre les évolutions qu'elles impulsent en façonnant les comportements sociaux, l'activité économique et les configurations territoriales. Des renouvellements conceptuels et méthodologiques ouvrent par ailleurs la voie à

56. Jacqueline Roubert, « Essai sur les transporteurs de marchandises en relation avec le commerce lyonnais au XVIII^e siècle », *Actes du 92^e congrès national des sociétés savantes* (Paris : Bibliothèque nationale, 1970), vol. 2, 99-177.

57. Benoît Saint-Cast, « À la garde de Dieu et à la conduite du voiturier'. Recours et litiges face aux aléas du transport de marchandises (Lyon, milieu XVII^e s.-XVIII^e s.) », *Clio@Themis*, 17 (2019).

58. André Rémond, *Études sur la circulation marchande en France aux XVIII^e-XIX^e siècles*, t. 1, « Prix des transports marchands de la Révolution à l'Empire » (Paris : M. Rivière et Cie, 1956).

59. Anne Conchon et Julien Villain, « Prix de transport et économie des circulations (XVII^e-début XIX^e siècles) », *Histoire et mesure*, 37, 2 (2022).

des perspectives de recherche originales et à des traitements de corpus d'archives difficilement exploitables jusqu'à maintenant. Et, alors que les historiographies française et européennes dialoguent somme toute assez peu entre elles, il y aurait un intérêt évident à établir des éléments de comparaison.

BIBLIOGRAPHIE

- Atlas de la Révolution française. 'Routes et communications',* édité par Guy. Arbellot et alii. Paris : éditions de l'EHESS, 1987.
- De l'éstran à la digue: Histoire des aménagements portuaires et littoraux XVI^e-XX^e siècle.* Rennes : PUR, 2018.
- Le Financement des infrastructures de transport (XVII^e-début XIX^e siècles),* édité par Anne Conchon, David Plouviez et Éric Szulman. Paris: éditions du CHEFF, 2018.
- Histoire des transports et des mobilités en France (XIX^e-XXI^e siècle)* dirigée par Louis Baldasseroni, Étienne Faugier et Claire Pelgrims. Paris : A. Colin, 2022.
- De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité,* édité par Vincent Guigueno et Mathieu Flonneau. Rennes : PUR, 2009.
- Les Guides imprimés du XVI^e au XX^e siècle,* édité par Gilles Chabaud, Évelyne Cohen, Natacha. Coquery et Jérôme Penez. Paris : Belin, 2000.
- "Mobility in French History", *French Historical Studies*, 29, 3 (2006)
- Le Paysage au rythme du voyage,* édité par Danièle Méau et Jean-Pierre Mourey. Saint-Etienne : Publications de l'université de Saint-Etienne, 2011.
- Policer les circulations en Europe et aux États-Unis du XVIII^e siècle à nos jours,* Actes de la journée d'études, Aix-en-Provence (20 mars 2015), coordonné par Anne Conchon, Céline Regnard et Laurence Montel. Paris : PUS, 2018.
- Le Pont. De l'ouvrage d'art à l'objet juridique,* édité par S. Blot-Maccagnan et Karine Deharbe. Limoges : PULIM, 2024
- « Du sentier à la route. Une archéologie des réseaux viaires », coordonné par Nicolas Verdier et Sandrine Robert, *Les nouvelles de l'archéologie*, 115, 2009
- Arbellot, Guy. « La grande mutation des routes de France au XVIII^e siècle », *Annales ESC*, 28, 3, (1973), 765-791.
- Backouche, Isabelle. *La Trace du fleuve : la Seine et Paris (1750-1850).* Paris : éditions de l'EHESS, 2000.
- Bertaud, Jean-Paul. « Contribution à l'étude des transports militaires dans les Pyrénées (1794-1795) », *94^e congrès national des sociétés savantes.* Paris : Bibliothèque nationale, 1971, 201-218.
- Bertrand, Gilles. *Le Grand Tour revisité : pour une archéologie du tourisme : le voyage des Français en Italie, milieu XVIII^e siècle-début XIX^e siècle.* Rome : École française de Rome, 2008.

- Blond, Stéphane. « N'oubliez pas le guide ! L'Itinéraire d'une partie de l'Europe de Louis Dutens », *Les circulations internationales en Europe*. Rennes : PUR, 2010, 259-278.
- L'Atlas de Trudaine. Pouvoirs, cartes et savoirs techniques au siècle des Lumières*. Paris : CTHS, 2014.
- Boissière, Jean. « Un mode original de circulation marchande : le flottage », *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, édité par Denis Woronoff. Paris: éditions du CHEFF, 15-52.
- Braudel, Fernand. *Civilisation matérielle, économie et capitalisme XV^e-XVIII^e siècle*. Paris: A. Colin, 1979.
- Bretagnolle, Anne, Giraud, Timothée et Verdier, Nicolas. « Routes de poste et structuration de l'espace dans la France pré-industrielle (17^e-19^e siècles) », *L'Espace Géographique*, 2, (2010), 116-130.
- Bruno, André et Coquand, Roger, *Le corps des Ponts et Chaussées*, Paris : éditions du CNRS, 1982.
- Carrière, Charles. *Négociants marseillais au XVIII^e siècle (Contribution à l'étude des économies maritimes)*. Marseille : Institut historique de Provence, 1973, 2 vol.
- Bernard Causse, *Les Fiacres de Paris aux XVII^e et XVIII^e siècles*. Paris : PUF, 1972.
- Cocula-Vaillières, Anne-Marie. *Un fleuve et des hommes. Les gens de la Dordogne au XVIII^e siècle*. Paris : Tallandier, 1981.
- Conchon, Anne. *Le Péage en France au XVIII^e siècle. Les privilèges à l'épreuve de la réforme*. Paris : éditions du CHEFF, 2002.
- Ead., *La corvée des grands chemins au XVIII^e siècle. Economie d'une institution*. Rennes : PUR, 2016.
- « Les transports intérieurs sous la Révolution : une politique de l'espace », *Annales Historiques de la Révolution Française*, vol. 352 (2008), 5-28.
- « Les temps du contrat dans les écritures comptables des Ponts et Chaussées de la seconde moitié du XVIII^e siècle », *Pour une histoire sociale et politique de l'économie*, éd. Danielle Fraboulet et Philippe Verheyde. Paris : éditions de la Sorbonne, 2020, 13-33.
- « Croissance des échanges et circulation de papiers en France au XVIII^e siècle », *Revue historique*, 695 (2020), 59-92.
- Conchon, Anne et Villain, Julien. « Prix de transport et économie des circulations (XVII^e-début XIX^e siècles) », *Histoire et mesure*, 37, 2 (2022)
- Denis, Vincent et Milliot, Vincent. « Police et identification dans la France des Lumières », *Genèses*, 'Vos papiers', 54, 1 (2004), 4-27.
- Desportes, Marc. *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace*. Paris : Gallimard, 2005.
- Favier, René. « Les risques du métier. Les entrepreneurs et les travaux publics en Dauphiné au XVIII^e siècle », *Tisser l'histoire. L'industrie et ses patrons*,

- XVI^e-XX^e siècles. Mélanges offerts à Serge Chassagne*. Valenciennes : Presses universitaires de Valenciennes, 2009, 172-182.
- Goger, Jean-Marcel. « Le temps de la route exclusive en France : 1780-1850 », *Histoire, économie et société*, 11, 4 (1992), 597-618.
- La politique routière en France de 1716 à 1815*, Paris, Honoré Champion, 2023
- Guigueno, Vincent. « Pluralité des histoires de la route : vers une histoire de la mobilité routière », *Routes/Roads*, 336-337 (2008), 192-199.
- Guillaume, André. « L'émergence du concept de réseau 1820-1830 », *Cahiers Groupe Réseaux*, vol. 2, 5, (1986), 30-47
- « Réseau : genèse d'une catégorie dans la pensée de l'ingénieur sous la Restauration », *Flux*, vol. 7, 6 (1991), 5-17.
- Herr-Laporte, Catherine. « « Rien ne sert de courir ; il faut partir à point » : temps et mobilité dans un long XVIII^e siècle », *Artefact*, (2019), 119-142.
- Le Bouëdec, Gérard. *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe Atlantique (1690-1790)*. Paris : A. Colin, 1997
- Lepetit, Bernard. *Chemins de terre et voies d'eau : réseau de transport et organisation de l'espace en France (1740-1840)*. Paris : éditions de l'EHESS, 1984.
- « L'impensable réseau : les routes françaises avant les chemins de fer », *Réseaux territoriaux*, coordonné par G. Dupuy. Caen : Paradigme, 1988, 11-29.
- Livet, Georges. « Les routes françaises aux XVI^e et XVII^e siècles. État des questions et directions de recherches », *L'homme et la route*, édité par Charles Higounet, Toulouse : Presses universitaires du Midi, 1982, 107-149
- Histoire des routes et des transports en Europe. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*. Strasbourg : Presses universitaires de Strasbourg, 2003.
- Marchand, Patrick. *Le Maître de poste et le messager. Une histoire du transport public en France au temps du cheval 1700-1850*. Paris : Belin, 2006.
- Margairaz, Dominique. « L'invention du « service public » : entre « changement matériel » et « contrainte de nommer », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 52, 3 (2005), 10-32.
- Merger, Michèle. « La « Révolution des transports » : un concept périmé » *Historiens et Géographes*, 93, 378 (Juillet 2002), 219-230.
- Mukerji, Chandra. *Impossible Engineering. Technology and Territoriality on the Canal du Midi*. Princeton : Princeton University Press 2009.
- Nordman, Daniel. « Sauf-conduits et passeports en France à la Renaissance », *Voyager à la Renaissance*, Actes de colloque (Tours, 1983), édité par Jean Céard et Jean-Claude Margolin. Paris : Maisonneuve et Larose, 1987, 145-158.
- Pardailhé-Galabrun, Annick. « Les déplacements des Parisiens dans la ville aux XVII^e et XVIII^e siècles : un essai de problématique », *HES*, 2 (1983), 205-253.
- Petot, Jean. *Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées 1599-1815*. Paris : Rivière, 1958.

- Pinsseau, Hubert. *Un aspect du développement économique de la France. Histoire de la construction, de l'administration et de l'exploitation du canal d'Orléans (1674-1954)*. Paris-Orléans : R. Clavreuil /J. Masselot, 1963.
- Pinsseau, Pierre. *Le canal Henri IV ou canal de Briare (1604-1643)*. Orléans/Paris : Houzé/Glavreuil, 1943.
- Rémond, André. « Les chemins vicinaux en France à la veille de la Révolution », *Information historique*, (1947), 185-186
- Études sur la circulation marchande en France aux XVIII^e-XIX^e siècles*, t. 1, « Prix des transports marchands de la Révolution à l'Empire ». Paris : M. Rivière et Cie, 1956.
- Reverdy, Georges. « Les techniques routières aux XVIII^e et XIX^e siècles », . *L'homme et la route*, édité par Charles Higounet, Toulouse : Presses universitaires du Midi, 1982, 295-303.
- Histoire des routes de France du Moyen Age à la Révolution*. Paris : Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1997.
- Robert, Sandrine. « Les chasse-marée et la route du poisson. Réduire la distance pour approvisionner Paris du XIII^e siècle au XVIII^e siècle », *Techniques & Culture*, 69 (2018).
- Roubert, Jacqueline. « Essai sur les transporteurs de marchandises en relation avec le commerce lyonnais au XVIII^e siècle », *Actes du 92^e congrès national des sociétés savantes*. Paris : Bibliothèque nationale, 1970, vol. 2, 99-177.
- Roche, Daniel. *La ville promise. Mobilité et accueil à Paris (fin XVII^e-début XIX^e siècle)*. Paris : Fayard, 2000.
- Les Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*. Paris : Fayard, 2003.
- Saint-Cast, Benoît. « 'À la garde de Dieu et à la conduite du voiturier'. Recours et litiges face aux aléas du transport de marchandises (Lyon, milieu XVII^e s.-XVIII^e s.) », *Clio@Themis*, 17 (2019).
- Schnakenbourg, Christian. *Communautés de métiers contre liberté économique à la fin de l'Ancien Régime. L'exemple de gribaniers de la Somme*. Paris : PUF, 1976.
- Studený, Christophe. *L'Invention de la vitesse, France XVIII^e-XX^e siècle*. Paris : Gallimard, 1995.
- Szostak, Rick. *The Role of transportation in the industrial Revolution. A comparison of England and France*. Montreal : McGill-Queen's University Press, 1991.
- Szulman, Eric. *La navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique*. Rennes : PUR, 2014.
- Turcot, Laurent. *Le Promeneur à Paris au XVIII^e siècle*. Paris : Gallimard, 2007.
- Verdier, Nicolas. « Penser le réseau au 18^{ème} siècle et au début du 19^{ème} siècle : le cas de la poste », *Réseaux en question : utopies, pratiques, prospectives*. Macon : Institut de Recherche du Val de Saône-Mâconnais, 2010, 129-138.

- « Le réseau technique est-il un impensé au 18^e siècle : le cas de la poste aux chevaux », *Flux*, 68, 3 (2007), 7-21.
- Vignon, E.-J.-M.. *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France au XVII^e et XVIII^e siècle*. Paris : Dunod, 1862, 4 vol.
- Ville, Simon P.. *Transport and the development of the European economy 1750-1918*. Basingstoke : McMillan, 1980.
- Yvon, Michel. « P.-M.-J. Trésaguet, ingénieur des Ponts et Chaussées, créateur d'une méthode rationnelle pour construire et entretenir les chaussées au XVIII^e siècle », *Les Routes du sud de la France de l'Antiquité à l'époque contemporaine*, 110^e congrès national des sociétés savantes, 1985. Paris : CTHS, 1986, 295-318.