Version provisoire, Communication présentée au colloque : Réseaux en question : utopies, pratiques et prospective », Mâcon, les 30 juin et 1er juillet 2005. Texte et figures révisés en novembre 2007.

Analyse morphodynamique du réseau des routes de poste en France (16ème-19ème siècles)

Anne Bretagnolle

(Université Paris I, UMR Géographie-cités)

Résumé

Différentes techniques issues de l'analyse spatiale sont appliquées pour caractériser l'évolution de la desserte du territoire français par le réseau des routes de postes, entre 1632 et 1833 (indices de connexité et de connectivité, longueur totale par maille, indice de concentration de Hoover). Nous privilégions une approche multi niveau, qui permet de mettre en évidence plusieurs tendances dans l'évolution de la forme du réseau : une structure très centralisée qui donne de plus en plus de poids à la capitale, à l'échelon national, l'émergence puis la persistance des disparités d'équipement entre la moitié nord et la moitié sud de la France, mais aussi une diminution des inégalités de desserte lorsqu'on considère un découpage régional plus fin, ici un carroyage en six grandes régions. Ce rééquilibrage territorial apparaît au milieu du 18ème siècle et doit être mis en relation avec le programme d'équipement routier mis en place par l'Etat dans les années 1730-1740.

Mots-clés : Réseau des routes de poste ; Analyse spatiale ; France 16ème-19ème siècle

Abstract : We have applied several techniques from spatial analysis to characterize the evolution of the articulation between the French postal road network and the national territory, between 1632 and 1833 (connexity and connectivity indices, total length by meshes, Hoover concentration index). We favor a multi level approach, which allows us to enlighten different tendencies, according to the geographic scale: a high centralized pattern which gives more and more accessibility to the national capital, the emergence and the persistence of a fundamental differentiation between North France (well served) and South France, but also an evolution toward more equalities when considering at lower scales (6 main regions in France). This latter tendency appears in the middle of the 19th century and, from our point of view, must be related to the national road transportation program adopted by the Monarchy in the years 1730-1740.

Key-words : Postal road network; Spatial Analysis; France 16th-19th centuries.

Introduction

Le réseau des routes de poste[1], développé en France à partir de la fin du Moyen Age, se caractérise par une longévité exceptionnelle, puisque la dernière ligne n'est fermée qu'en 1873. C'est le premier *réseau d'échange public* de l'information qui se déploie à l'échelle d'un territoire national. Il est fondé sur un système de relais[2], permettant d'acheminer des dépêches ou des petits colis de manière rapide, grâce au changement de monture (en moyenne

[1] On étudie ici la poste aux chevaux, constituée par l'ensemble des relais tenus par des « maîtres de poste ». Ceux-ci détiennent un certain nombre de chevaux qu'ils mettent à la disposition du système. Des postillons conduisent les chevaux loués jusqu'au relais suivant puis les ramènent. La poste aux lettres, quant à elle, regroupe l'ensemble des bureaux dans lesquels les usagers déposent ou retirent le courrier acheminé depuis le relais le plus proche. Différents critères montrent que l'ensemble de ces routes de poste peut être perçu comme un réseau, au moins depuis le 18ème siècle (Verdier, 2007).

[2] Ce système existe déjà à l'époque de la Chine impériale : on y compte plus de 1500 relais de poste aux VIIème et VIIIème siècles avant notre ère (Gazagnadou, 1994).

tous les 15 ou 20 km). Selon les estimations de l'historien Guy Arbellot (1973), la vitesse postale est de l'ordre de 7 km/heure au début du 18ème siècle et de 12 à 14 km/heure dans les années 1830-1840. A ces mêmes époques, sur des itinéraires de plusieurs centaines de kilomètres, un particulier circule à une vitesse moyenne d'environ 2 à 4 km/heure s'il ne peut changer de monture. Jusqu'au 18ème siècle, l'essentiel du courrier transporté par le système postal relève de l'administration publique, mais la part du courrier des particuliers s'affirme ensuite. Outre sa fonction initiale d'échange de l'information, le réseau postal se double peu à peu d'une fonction de transport : les diligences réservées au courrier postal accueillent des voyageurs privés, notamment à partir de la fin du 18ème siècle (Belloc 1886, Desportes 2005).
Si les sources concernant les flux postaux sont assez rares avant le 19ème siècle[3], celles concernant la morphologie du réseau sont plus abondantes. On peut ainsi reconstituer les itinéraires fréquentés par les chevaux de poste dès 1584, d'après un manuscrit donnant la liste des relais (l'*Etat des Postes Assises sous Henri IV*, Marchand 2003). De même, en 1632, le géographe Nicolas Sanson élabore une carte des routes postales (Arbellot 1979). A partir de 1708, il est possible de consulter aux Archives du Musée de la Poste la longue série des Livres de Poste, sorte de guides donnant la liste précise des relais et des longueurs postales permettant notamment le calcul du coût d'acheminement de la lettre. La saisie de ces relais à différentes dates dans un Système d'Information Géographique[4] nous a permis de suivre l'évolution de la forme de ce réseau dans la longue durée. L'objet de cet article est d'analyser cette évolution à travers différents niveaux d'observation. Ces zooms successifs donnent trois visions de l'articulation du réseau postal au territoire national : une centralisation qui s'affirme au niveau national, un déséquilibre qui se maintient entre la France du nord et la France du sud, une diminution nette des écarts régionaux de desserte à partir du milieu du 18ème siècle, soit trente ans avant la révolution française.

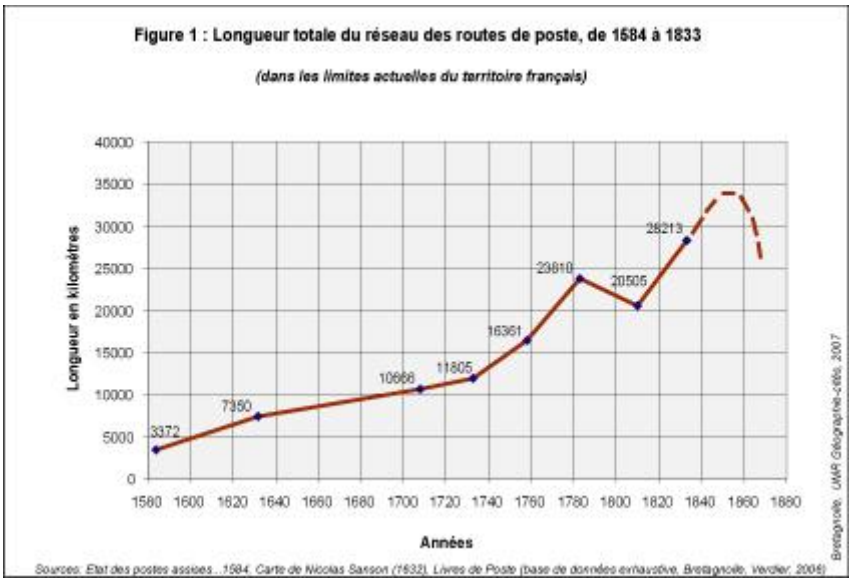
1. A l'échelle nationale, une centralisation qui s'accélère au 18ème siècle

1.1 Une croissance logistique

Grâce à la saisie des relais et des segments routiers qui joignent chacun d'eux, nous pouvons donner une approximation de la longueur totale du réseau et suivre le rythme de sa croissance tout au long de la période considérée (Figure 1). Les chiffres obtenus doivent être analysés avec une certaine prudence : les distances à vol d'oiseau calculées par le SIG sont plus courtes que celles que l'on obtiendrait en suivant le tracé parfois sinueux des routes. Il n'est cependant pas possible de caler nos résultats sur les sources historiques, car les archives de la poste conservées à ce jour ne fournissent aucune mention de longueur totale du réseau[5].

[3] On trouvera dans Cauvin et al. 1987 l'exploitation d'une enquête datée de 1763, donnant les temps d'acheminement du courrier entre une cinquantaine de villes.
[4] Une première saisie a été réalisée, en 2003, dans le cadre d'une ATIP Jeunes Chercheurs (Verdier dir. 2004) et n'a concerné que deux tiers des relais. En 2006, une deuxième saisie a été réalisée, cette fois exhaustive et incluant la date de 1632. Afin de faciliter les comparaisons entre les différentes dates, nous présentons les cartes dans les limites actuelles du territoire français, en incluant les relais localisés dans des régions qui ont été annexées ou dont les frontières ont été rectifiées dans le courant des 18ème et 19ème siècles (Savoie, Comté de Nice, territoires le long des frontières nord et sud-ouest). Nous tenons compte cependant, dans la plupart des analyses, des limites historiques de la France à chaque date. Nous n'avons pas fait figurer la Corse sur ces cartes, car aucun relais postal n'y est implanté pendant la période considérée.
[5] Nous avons vérifié ce point auprès des conservateurs du Musée de la Poste.

Version provisoire, Communication présentée au colloque : Réseaux en question : utopies, pratiques et prospective », Mâcon, les 30 juin et 1er juillet 2005. Texte et figures révisés en novembre 2007.



Comme pour d'autres réseaux de transport (par exemple le réseau ferroviaire, Danscoine 1984), on obtient une courbe logistique, mais celle-ci est originale à deux titres. D'une part, elle est caractérisée par une mise en place très lente du réseau, sur plus d'un siècle et demi. Au regard de cette évolution, l'accroissement brutal qui caractérise les années 1730-1740 marque une rupture nette, à peine entamée par le repli de la révolution et des guerres d'empire : en 50 ans (1733-1783), le réseau double sa longueur. Cette forte croissance correspond à la mise en place d'une gestion territorialisée de l'état, qui passe non seulement par un renforcement de la centralisation parisienne mais aussi par la projection de ce pouvoir central aux confins du royaume, grâce au réseau des communications postales. Les différents piliers de cette politique nationale sont bien connus (Lepetit1987, Desportes 2005) : tout d'abord l'instruction d'Orry en 1738, qui marque le début d'un programme d'équipement routier dans l'ensemble des généralités du royaume ainsi que son financement par l'instauration de la corvée locale, obligeant les paysans à participer, physiquement ou plus tard financièrement, à ces grands travaux. Ensuite, la création de l'Ecole des ingénieurs des Ponts et Chaussées, en 1747, notamment sous l'impulsion de Daniel Trudaine, chargé de coordonner l'action des ingénieurs dans les généralités. Enfin, le Mémoire sur la construction et l'entretien des routes rédigé en 1775 par l'ingénieur Trésaguet, qui sera proposé comme modèle à tous les ingénieurs.

Cette politique est un temps retardée par la Révolution et les différentes crises qui lui succèdent. Des relais sont fermés, des routes abandonnées. Au total, ce sont près de 3000 km de routes postales qui disparaissent entre 1783 et 1810. C'est seulement sous l'Empire, puis sous la restauration et la Monarchie de Juillet, que le programme d'équipement routier bat à nouveau son plein. Dès les années 1820, le réseau retrouve approximativement la longueur qu'il possédait à l'aube de la Révolution. Le rythme d'ouverture des nouveaux relais est à son comble dans les années 1830-1840 : les mutations profondes introduites par la révolution industrielle engendrent de nouvelles logiques de localisations, et partant, de nouvelles mobilités. Parallèlement, les besoins en information se développent considérablement, et le télégraphe de Chappe, mis en place à partir des années 1790, est largement insuffisant. Les demandes d'ouverture de nouveaux relais affluent auprès de la Direction des Postes, qui doit opérer une sélection sévère des dossiers et refuser les demandes d'implantation sans avenir économique (Marchand, 2003).

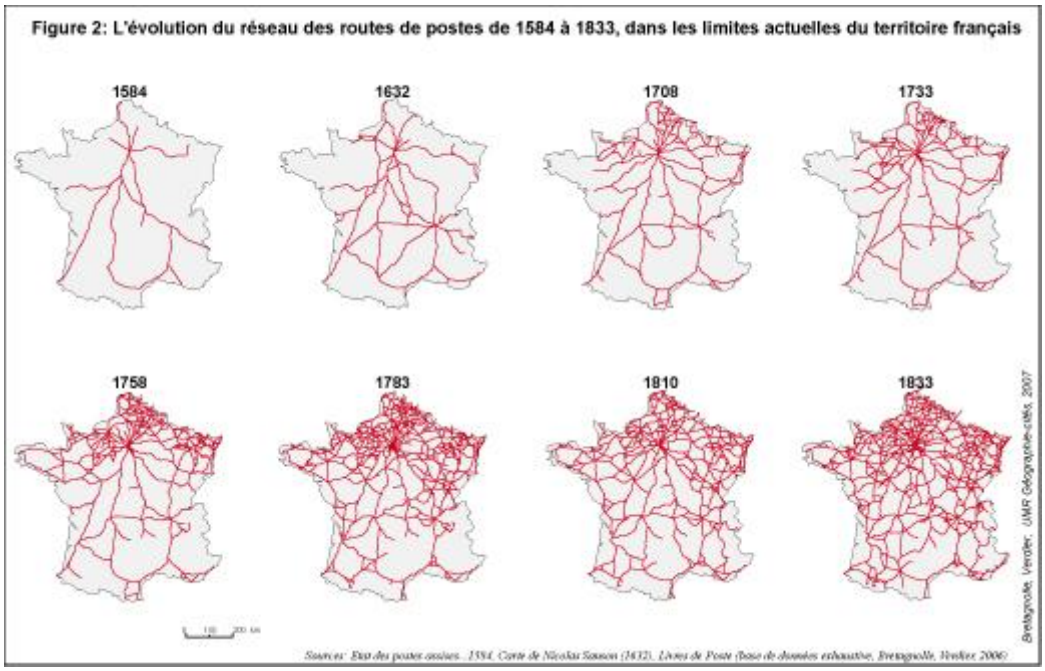
La deuxième originalité dans la courbe de croissance du réseau postal est sa chute brutale, dans les années 1870. La concurrence avec le chemin de fer fait sentir ses premiers effets dès

la fin des années 1850. D'après nos estimations[6], le réseau atteindrait alors près de 35 000 km de voies. En 1873, le dernier relais de poste est fermé en France.
Ces évolutions ne doivent pas masquer les fluctuations qui se produisent sur des durées de temps plus courtes que le pas de temps choisi ici (25 ans). Les textes sont riches de mentions décrivant des périodes de crise, au cours desquelles le prix de l'avoine entraîne un abandon massif de relais par les maîtres de poste (par exemple à la fin du 17ème siècle, Belloc 1886), ou la vacance de petits relais peu rentables dans certaines régions (plusieurs exemples sont donnés entre 1789 et 1848 pour la Côte d'Or, dans Quantin et Desroches 2004).

1.2 Une forme en étoile, qui se fixe au tournant du 17ème - 18ème siècle

La série des huit cartes des routes postales (Figure 2) fournit une image exceptionnelle de l'évolution d'un réseau dans la très longue durée. La carte de 1584 est intéressante car elle montre un développement privilégié du réseau dans la partie occidentale du pays, centré notamment sur les villes d'Orléans et Blois, régulièrement fréquentées par la cour (Bretagnolle, Verdier, 2005). Certes, la partie orientale de la France est beaucoup plus réduite à cette époque qu'aujourd'hui, puisqu'elle ne compte pas encore l'Artois, la Lorraine, l'Alsace, le Franche-Comté, la Savoie et le Comté de Nice. Néanmoins, on note l'importance d'un triangle central, localisé en plein cœur de la France et dont les sommets sont Paris, Orléans et Moulins. Il s'efface ensuite progressivement, pour laisser la place à des configurations qui nous sont plus familières : l'étoile parisienne, qui rayonne désormais à des portées beaucoup plus larges qu'en 1584, mais aussi celle, plus originale formée autour de Lyon, carrefour important sur le chemin de l'Italie et de la Suisse (Marchand 2003). Le pôle lyonnais rayonne sur toute la moitié sud de la France, avec des liaisons vers Limoges et Bordeaux, Toulouse, Perpignan, Nice ou Embrun. Fait unique dans l'histoire du réseau postal : la France du sud est alors mieux équipée que la France du nord. La coupe réalisée quelque 70 ans plus tard montre une image bien différente du réseau, qui va s'affirmer peu à peu tout au long des décennies suivantes : désormais, c'est la centralisation parisienne qui règne sans partage.

[6] L'estimation sur laquelle nous nous sommes appuyé pour tracer, en pointillé, la courbe entre 1833 et 1873, se fonde sur l'évolution du nombre des relais. Ceux-ci passent de 1504 en 1833 (selon notre base de données) à 1997 en 1854 (Marchand, 2003), ce qui donnerait une longueur approximative de 30 à 35 000 km à cette dernière date.



La stabilité dans la forme du réseau, qui transparaît sur les cartes de 1708 à 1833, ne doit cependant pas masquer les profonds remaniements qui ont affecté les différentes parties du territoire national : des régions entières s'équipent (la Bretagne à partir de 1738), d'autres se densifient (le nord, l'est), certaines enfin perdent en accessibilité (le Massif Central, le Centre). Les effets de ces transformations successives sur l'évolution de la desserte postale dans les différentes parties du territoire peuvent être mesurés, à l'aide d'outils classiques issus de l'analyse spatiale et de la théorie des graphes.

2. L'évolution des écarts régionaux dans la desserte postale

La mesure des dénivellations régionales nécessite l'établissement d'un carroyage régulier, comportant différentes largeurs de mailles. Deux grilles ont été réalisées, la première séparant la France du nord et la France du sud[7], la deuxième découpant la France en huit zones géographiques (voir figure 6). Deux critères principaux sont pris en compte pour qualifier le réseau dans chacun de ces découpages : sa longueur et sa connexité.

2.1 Naissance et maintien du déséquilibre entre France du Nord et France du Sud

Dans son étude de l'équipement routier de la France en 1820, l'historien Bernard Lepetit évoque le différentiel majeur entre la France du sud (un réseau inachevé, des ramifications insuffisantes pour assurer le désenclavement des régions traversées) et la France du nord (celle de la « capillarité routière maximale ») (Lepetit, 1988). Les statistiques que nous obtenons à propos des routes de poste confirment grandement ces conclusions et montrent que dès le milieu du 18ème siècle, près des ¾ du réseau postal sont concentrés dans la moitié nord de la France (tableau 1 et figure 3).

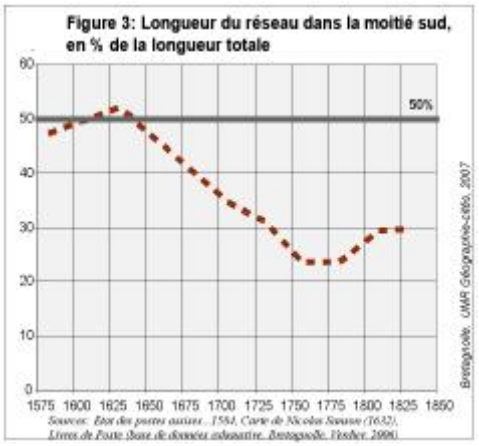
[7] Dans notre découpage, la France du nord compte 274600 km^2 et celle du sud (Corse y compris) compte 273800 km^2.

Version provisoire, Communication présentée au colloque : Réseaux en question : utopies, pratiques et prospective », Mâcon, les 30 juin et 1er juillet 2005. Texte et figures révisés en novembre 2007.

Tableau 1 : Longueur totale du réseau dans la France du nord et dans le France du sud

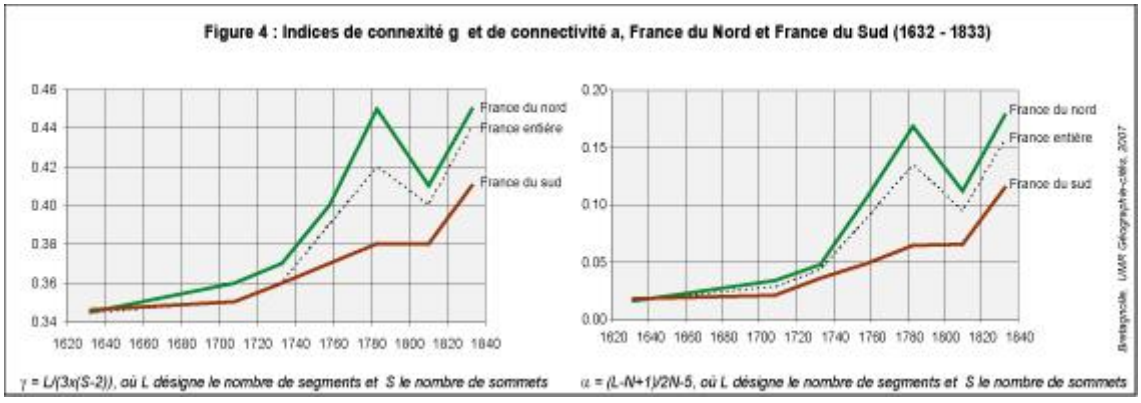
	France du sud	France du Nord (km)	France du Nord (%)
1584	1593	1778	53
1632	3821	3529	48
1708	3661	7005	66
1733	3647	8158	69
1758	3857	12504	76
1783	5584	18226	77
1810	6028	14477	71
1833	8391	19822	70

Sources : Etat des Postes assises…(1584), Carte de Nicolas Sanson (1632), Livres de Poste (1708-1833), base exhaustive Bretagnolle, Verdier 2006



Ce déséquilibre apparaît entre 1632 et 1708 : la longueur totale du réseau est multipliée par deux au nord tandis qu'elle diminue dans la partie méridionale. On peut vraisemblablement dater le mouvement de densification accrue du nord des années 1670-1680 : d'une part la cour se fixe à Versailles en 1682, d'autre part Louvois devient surintendant des postes en 1668 et entame une série de réformes du système postal (notamment la création en 1672 de la Ferme générale des Postes) et multiplie le nombre de relais jusqu'à sa mort en 1691 (Belloc, 1886).

On observe néanmoins un certain tassement dans la croissance du réseau au nord, entre 1758 et 1783. Cette inflexion est beaucoup moins forte que celle qu'on aurait pu attendre à partir des textes fondateurs du programme d'équipement routier contenu dans l'ordonnance d'Orry. Si l'on s'intéresse au réseau non plus par sa longueur mais par sa connexité, le différentiel entre le nord et le sud, loin de se résorber, s'accroît au contraire à partir des années 1730 et jusqu'à la révolution française (figure 4). En 1733, 37% des liaisons possibles (indice de connexité gamma) sont réalisés au nord et ce chiffre monte à 45% à la veille de la révolution, alors qu'au sud, on passe seulement de 36 à 38%. Le contraste est tout aussi intense en ce qui concerne la connectivité (indice alpha) : 17% des circuits possibles sont réalisés au nord en 1783 contre 6% au sud. Alors qu'on en est encore à tracer des voies principales au sud, les ramifications s'étoffent au nord et permettent d'améliorer l'efficacité des liaisons.

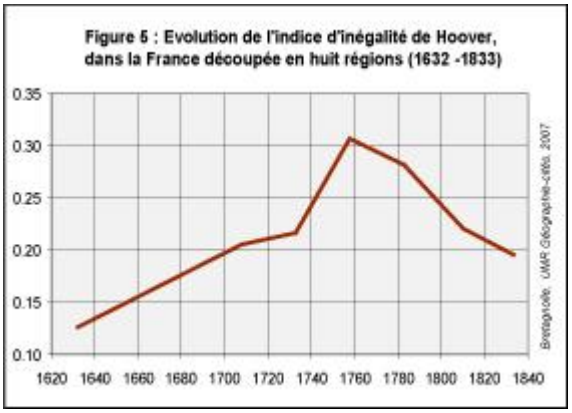


Les analyses portant sur la longueur et la connexité du réseau convergent cependant à partir de 1783 : pendant la période révolutionnaire et celle des guerres d'empire, le différentiel d'équipement entre le nord et le sud s'atténue nettement. Trois facteurs expliquent ce renversement de tendance. Le premier est l'adaptation du réseau postal au nouveau maillage

administratif. Alors que tous les nouveaux chefs-lieux sont desservis en 1789 par une route postale au nord, huit d'entre eux ne sont pas reliés dans la moitié sud. A la suite de l'adoption d'une loi précisant que tous les chefs-lieux devaient être accessibles par la Poste (Quantin, Desroches, 2004), de nouvelles routes sont créées dans le sud et desservent désormais 5 d'entre eux, dès les années 1790 (Mont-de-Marsan, au sud-ouest, Albi et Mende dans le Massif Central, Gap et Digne dans les Alpes). Un deuxième facteur est lié à la gestion du réseau postal pendant les années de crise : un mouvement d'élagage des gros carrefours apparaît nettement dans la moitié nord, entraînant la fermeture de 4000 km de routes. Les carrefours concernés correspondent généralement à de petites villes, qui perdent brutalement leur accès au réseau (Saint-Pol, Rocroi, Les Andelys, Jussy, Crécy, Brienne le Château, Bray sur Seine, Anet, Pont-Farcy, Saint-Pierre de Plesguen). Enfin, le troisième facteur expliquant l'atténuation du déséquilibre entre le nord et le sud est d'ordre militaire : en 1794, la route de Saint-Flour à Montpellier est créée pour permettre aux armées révolutionnaires de joindre les Pyrénées orientales en évitant le sud de Lyon, assiégée. La même année, la route de Grenoble à Aix-en Provence, assure le déplacement des troupes à travers les Alpes (Marchand, 2003). Ces routes de montagne sont abandonnées pour la plupart après l'Empire.
Après la révolution et les guerres d'empire, les logiques plus anciennes reprennent : les créations de relais sont plus intenses dans la moitié nord de la France : sur les 401 relais ouverts entre 1810 et 1833, 223 le sont au nord (soit 56%) contre 178 au sud, ce qui porte à 70% la part de la longueur totale du réseau dans la partie septentrionale du territoire.

2.2 La France en huit régions : diminution nette des inégalités de desserte à partir de 1758

Observés à une échelle régionale plus fine et mesurés à l'aide d'un indice d'inégalité, les écarts d'équipement postal révèlent une dynamique bien différente (figure 5). Cette fois, il ne s'agit pas d'un tassement mais d'un véritable basculement qui apparaît à partir de 1758. Nous avons utilisé l'indice d'inégalité de Hoover, construit à partir de la mesure des écarts entre les densités de desserte postale (longueur cumulée du réseau dans chaque maille pondérée par la superficie de la maille) et la densité correspondant à une équirépartition (pour plus d'informations sur cet indice, on pourra voir entre autres Bretagnolle 1996 et 1999). Les résultats laissent apparaître deux périodes bien distinctes, la première marquée par un fort accroissement des écarts régionaux de densité (1632-1758), la seconde marquée par une diminution de ces inégalités (1758-1833).



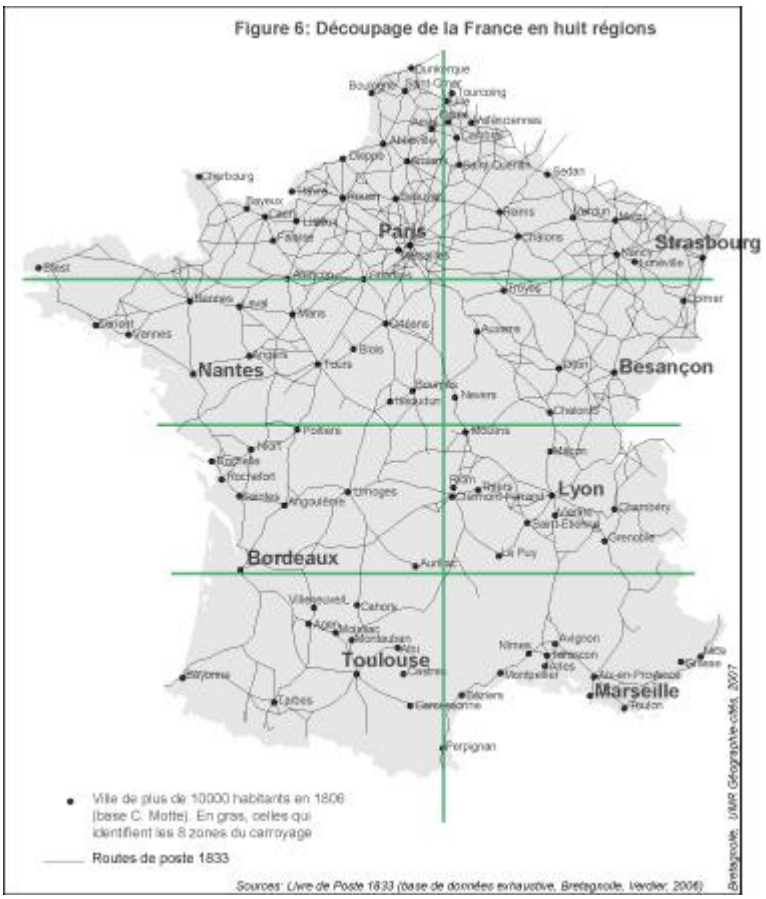
Le tableau présentant les variations de longueur totale du réseau dans chacune des huit régions permet de mieux comprendre ce renversement de tendance (Tableau 2).

Version provisoire, Communication présentée au colloque : Réseaux en question : utopies, pratiques et prospective », Mâcon, les 30 juin et 1er juillet 2005. Texte et figures révisés en novembre 2007.

Tableau 2 : Variation des longueurs totales par région, selon un découpage de la France en huit régions (voir figure 6)

	Nord-Ouest (Paris)	Nord-Est (Strasbourg)	Centre-Ouest (Nantes)	Centre-Est (Besançon)	Centre-Ouest (Bordeaux)	Centre-Est (Lyon)	Sud-Ouest (Toulouse)	Sud-Est (Marseille)
1632-1708	**1325**	**1493**	-73	**660**	54	-359	53	39
1708-1733	**396**	230	**486**	-1	-51	76	-27	42
1733-1758	**1619**	**1818**	**457**	**390**	34	127	59	0
1758-1783	**2070**	**663**	**1027**	**1706**	**652**	**544**	**387**	149
1783-1810	-1636	-1188	-380	-404	-88	88	-41	**454**
1810-1833	**1715**	**855**	**1604**	**937**	**591**	**868**	**771**	120

Sources : Carte de Nicolas Sanson (1632) et Livres de Poste (1708-1833, base exhaustive Bretagnolle, Verdier 2006).
En gras, les accroissements>300 km



Jusqu'en 1758, les croissances les plus fortes privilégient nettement la région parisienne (maille nord-ouest et nord-est). A partir de 1758, on assiste à une diffusion de la croissance vers les régions situées en position centrale, puis méridionales, même si le bassin parisien concentre toujours les variations positives les plus fortes. Le rééquilibrage régional, peu visible lorsqu'on oppose la France du Nord et la France du Sud, progresse plus rapidement à l'intérieur de ces deux grandes parties du territoire.

Version provisoire, Communication présentée au colloque : Réseaux en question : utopies, pratiques et prospective », Mâcon, les 30 juin et 1er juillet 2005. Texte et figures révisés en novembre 2007.

Conclusion

Comme d'autres réseaux de transport plus tard, le système postal est porté avant tout par une vision politique de l'espace, dans laquelle la centralisation, la hiérarchie administrative et les stratégies militaires jouent un rôle primordial, mais s'adapte aussi aux réalités démographiques et économiques de l'époque. Dans ce contexte, l'analyse de l'évolution des dénivellations régionales de desserte sert de marqueur et permet d'identifier plusieurs temporalités dans l'articulation du réseau au territoire national. Une première phase, qui va de la fin du Moyen Age au règne de Louis XIV, est marquée par un aspect relativement polycentrique du réseau, qui se développe principalement autour des résidences royales des pays de la Loire et du bassin parisien, d'une part, et du carrefour commercial lyonnais, d'autre part. Une deuxième phase est nettement caractérisée par un mouvement de centralisation administrative, avec une densification du réseau qui part de Paris et qui se diffuse progressivement vers les frontières du royaume. Une troisième, qui démarre pendant la révolution, se place à contre-courant en insufflant de nouveaux principes d'équité territoriale, même si ceux-ci, faute de moyens, ne sont appliqués que timidement. La dernière enfin, qui se déploie à partir du début du 19ème siècle, renoue avec les principes antérieurs, non sans avoir placé le réseau postal, comme ensuite le réseau ferroviaire, au cœur des débats qui agitent les penseurs du temps (Bretagnolle, Robic, 2005). C'est finalement le prix du timbre poste, homogène pour toute la France, qui tranche en faveur de l'équité territoriale, tandis que les choix d'implantation des nouvelles lignes postales penchent vers des logiques d'efficacité.

Bibliographie

Arbellot G. (1973), « La grande mutation des routes de France au XVIIIème siècle », in *Annales E.S.C.*, mai-juin, n°3.

Arbellot G. (1979), « Le réseau des routes de poste, objet des premières cartes thématiques de la France moderne », in *104ème Congrès national des Sociétés Savantes*, Bordeaux, Hist. Mod., t.1.

Belloc A. (1886), *Les postes françaises, recherches historiques sur leur origine, leur développement, leur législation*. Paris, Firmin-Didot.

Bretagnolle A. (1996), « Étude des indices de concentration d'une population », in *L'Espace Géographique*, 25, pp. 145-157.

Bretagnolle A. (1999), « Les systèmes de villes dans l'espace-temps : effets de l'accroissement de la vitesse des déplacements sur la taille et l'espacement des villes », Thèse de doctorat de l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne.

Bretagnolle A., Robic M.-C. (2005), « Révolutions technologiques et représentations du monde. (1) Monde-point et monde difforme (1830-1840) », in *L'Information Géographique, vol. 2*, Juin.

Bretagnolle A. Verdier N. (2005), « Images d'un réseau en évolution : les routes de poste dans la France pré-industrielle (XVIIème- début XIXème s.) », in *Mappemonde*, revue électronique en ligne, http://mappemonde.mgm.fr, n°79 (2005-3).

Bretagnolle A., Verdier N. (2007), « L'extension du réseau des routes de poste en France (1708-1833) », in Le Roux (ed.), *Postes d'Europe 18ème-21ème siècles. Jalons d'une histoire comparée*, Paris, Comité pour l'Histoire de la Poste, pp. 155-173 [http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00144693]

Cauvin C., Lepetit B., Reymond H. (1987), « Cartes postales. Un espace de relations dans la France pré-industrielle », in *Histoire de la Mesure*, II-3/4, pp. 89-114.

Dancoisne P. (1984), *Théorie des graphes et constitution du réseau ferré français*. Paris, Université Paris I, thèse de géographie.

Version provisoire, Communication présentée au colloque : Réseaux en question : utopies, pratiques et prospective », Mâcon, les 30 juin et 1er juillet 2005. Texte et figures révisés en novembre 2007.
Desportes M. (2005), *Paysages en mouvement*. Paris, Gallimard, Bibliothèque Illustrée des Histoires.
Gazagnadou D. (1994), *La poste à relais. La diffusion d'une technique de pouvoir à travers l'Eurasie*. Paris, Kimé, 178 p.
Lepetit B. (1984), *Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transport et organisation de l'espace en France 1740-1840*. Paris, Editions de l'EHESS.
Lepetit B. (1987), « L'espace français, la constitution du réseau routier », in Exposition *Espace français, Vision et aménagement XVIe-XIXe siècle*, Paris, Archives Nationales.
Lepetit B. (1988), *Les villes dans la France moderne*. Paris, Albin Michel.
Marchand P. (2004), « Les maîtres de poste et le transport public en France, 1700-1850 ». Thèse de doctorat de l'Université Paris I.
Quantin G., Desroches F. (2004), "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.
Vaillé E. (1950), *Histoire des Postes françaises depuis la Révolution*. Paris, PUF.
Verdier N. (dir) (2004), *Territoire et communication : évolution des conceptions et des mesures dans les réformes du tarif postal, 1759-1848*. Rapport non publié.
Verdier N. (2007), « Le réseau technique est-il un impensé du 18ème siècle : le cas de la poste aux chevaux », in *Flux*, n°68, avril-juin 2007, pp. 7-21.