

Être à l'heure

Coordonner les mobilités en France au XVIII^e siècle

Catherine Herr-Laporte



Catherine Herr-Laporte, *Être à l'heure. Coordonner les mobilités en France au XVIII^e siècle*, Paris, Presses des Mines, collection Histoire, sciences, techniques et sociétés, 2025.

© Presses des Mines – TRANSVALOR
60, boulevard Saint-Michel
75272 Paris Cedex 06 – France

presses@minesparis.psl.eu
www.pressesdesmines.com

Couverture : Montre de carrosse en argent, Berthoud, vers 1775, Collection Musée international d'horlogerie, La Chaux-de-Fonds, Suisse. © Photo MIH.

ISBN : 978-2-35671-543-2

ISSN : 1275-5559

Dépôt légal 2025

Cette publication a bénéficié du soutien de l'Institut Carnot M.I.N.E.S., du comité pour l'histoire de La Poste et du laboratoire ICT-Les Européens dans le monde, de l'Université Paris Cité.
Tous droits de reproduction, de traduction, d'adaptation et d'exécution réservés pour tous les pays.

Être à l'heure

Collection Histoire, sciences, techniques et sociétés
Sous la direction de Liliane Hilaire-Perez et Stéphane Lembré

L'ambition de la collection est de promouvoir les recherches sur les techniques et les sciences comme indissociables de conditions économiques, sociales et politiques, sur la longue durée et dans une perspective globale.

Depuis une génération, la recherche a été marquée par le dynamisme des études sociales des sciences, et par le développement de l'histoire des techniques entendue non seulement comme connaissance des objets et des procédés, mais aussi comme histoire de l'intelligence pratique, des savoirs de conception et d'organisation. Ces apports ont été perçus par la communauté historienne comme fondamentaux, non seulement pour les champs concernés mais pour la discipline historique dans son entier. Le décloisonnement entre matérialité et intellection est un acquis de l'historiographie : les gestes, les instruments, les dispositifs sont devenus centraux dans la compréhension des savoirs scientifiques, et plus largement en histoire à la faveur du tournant pragmatique. Symétriquement, les techniques sont de plus en plus considérées en termes de savoirs, de représentations, de capacités d'abstraction et de symbolisation. Cette double évolution, fertile pour l'historiographie des sciences et pour celle des techniques, sous-tend notre orientation.

La collection se donne donc pour objectifs d'inscrire les savoirs scientifiques et techniques dans la complexité des temps et des espaces historiques et de faire une place centrale aux questionnements, à la conceptualisation et aux lectures distanciées des processus historiques.

Collection dirigée par Liliane Hilaire-Pérez (Université Paris Cité, ICT-Les Europes dans le monde, EHESS, Centre Alexandre-Koyré) et Stéphane Lembré (Université de Lille et IRHiS)

Comité scientifique :

Pascal Brioist (Université de Tours, CESR)

Guillaume Carnino (Université technologique de Compiègne, COSTECH)

Gabriel Galvez-Behar (Université de Lille, IRHiS)

Jan Kellersohn (Institut pour l'histoire de la Saxe-Anhalt, LDA Saxe-Anhalt)

Isabelle Laboulais (Université de Strasbourg, SAGE)

Arnaud Passalacqua (Université Paris Est Créteil, Lab'URBA/LIED)

Delphine Spicq (Collège de France, CCJ – EHESS/CNRS/Université de Paris)

Catherine Verna (Université Paris 8, ARSCAN)

Catherine Herr-Laporte

Être à l'heure

Coordonner les mobilités en France au XVIII^e siècle



PSL



PRESSES DES MINES
L'excellence scientifique



Comité
pour l'Histoire
de La Poste

Territoires - Communications - Sociétés



À Grand-Maman et Grand-Père

Remerciements

Cet ouvrage n'aurait pu aboutir sans toutes celles et ceux qui m'ont apporté leurs conseils, leurs encouragements et leur affection. J'aimerais leur exprimer ici mes plus sincères remerciements.

Je remercie particulièrement ma directrice, Liliane Hilaire-Pérez, et mon directeur de thèse, Gianenrico Bernasconi, pour leur accompagnement, la profondeur de leur approche historique et leur bienveillance. Merci à Stéphane Lembré pour son aide dans la préparation de ce manuscrit.

Ce travail doit également beaucoup à celles et ceux qui, par de nombreuses discussions, m'ont permis d'avancer dans mes réflexions, à commencer par les membres de mon jury : Pierre-Yves Beaurepaire, Bruno Blondé, Isabelle Laboulais et Muriel Le Roux. Merci également à Anne Conchon et Lionel Dufaux d'avoir fait partie de mon comité de suivi de thèse, ainsi qu'à Grégoire Besson, Marie-Agnès Dequidt, Arnaud Passalacqua, Sébastien Richez, Laurent Tissot, Nicolas Verdier et Gerrit Verhoeven pour nos riches échanges. J'ai une pensée particulière pour Daniel Roche dont les travaux ont guidé mes pas et qui a accepté à plusieurs reprises de parler de cette recherche.

J'exprime ma gratitude au Comité pour l'histoire de La Poste pour l'aide qu'il m'a octroyée pour mener à bien cette recherche et publier cet ouvrage, ainsi qu'à l'Université de Neuchâtel et à l'Université Paris-Cité, en particulier au laboratoire ICT (Identités, Cultures, Territoires) – Les Europes dans le monde pour leur accompagnement financier. Merci au Musée de La Poste de Paris et au Musée International d'Horlogerie de La Chaux-de-Fonds de m'avoir gracieusement accordé les droits de leurs photographies.

Je remercie Marc Aberle, Anaïs Chazel, Marion Deschamps, Coraline Gajo, César Jaquier et Marco Storni d'avoir accepté, à plusieurs reprises parfois, de se prêter au jeu de la relecture ; leurs retours m'ont beaucoup aidé. Un très grand merci à Eléna Guillemard pour son soutien indéfectible et son apport essentiel à ce travail.

Je n'oublie pas mes proches qui ont patiemment accompagné ce long cheminement. Merci à Denis et Frédérique, mes parents, et à mes grands-parents d'avoir toujours cru en moi, en cette recherche et de l'avoir attentivement relue. Merci également aux ami.e.s de Paris, Neuchâtel et ailleurs pour leur présence, leur soutien, particulièrement Alice, Benedetta, Cinthy, Charlotte, Hugo, Julia, Laura, Louis, Pauline, Quentin, Ramazan, Raphaële, Stéphanie, Varoun, Vincent. Enfin, même si tous les remerciements du monde ne suffiraient pas tant son rôle a été grand, un immense merci à Nicolas.

Liste des abréviations et avertissement

AN : Archives nationales, Paris.

AD : Archives départementales.

AP : Archives de Paris.

MfK : Musée de la communication – Archives historiques et bibliothèque des PTT.

L'orthographe originale des citations a été préservée systématiquement.

Préface

Temps, techniques, histoire

Liliane Hilaire-Pérez

L'histoire des techniques, longtemps figure de proue des récits téléologiques du progrès et de la modernisation, ponctués de ruptures, de révolutions et de tournants, est devenue le laboratoire d'une recherche critique sur les rythmes, les périodisations et le temps de l'histoire¹. Entre longue durée, coexistence des générations techniques, simultanéité du non-simultané, hétérochronie des trajectoires et retours cycliques², la discordance des temps et la pluri-temporalité sont au cœur des apports récents de la discipline et en font l'une des ressources intellectuelles majeures pour conjurer le présentisme et les faux-semblants des solutions techniques³. L'identification des techniques, de leurs cycles et de leurs détours, entre oublis, résurgences, réemplois est fondamentale. Elle ouvre la possibilité « inédite » de réinventer une « sensibilité au temps »⁴, à sa complexité, aux interférences entre les durées, les rythmes, les vies des techniques, offrant par-là des pistes pour penser un nouveau régime d'historicité capable de reconnecter le passé, le présent et le futur. Il ne s'agit pourtant pas seulement de connaissance, voire d'apprentissage de la pluri-temporalité des techniques.

1 David Edgerton, *The Shock of the Old: Technology and Global History Since 1900*, Londres, Profile Books, 2006 ; Liliane Hilaire-Pérez, « Techniques, temporalités, périodes : approches historiographiques », dans Pierre Monnet (dir.), *Les usages de la temporalité dans les sciences sociales Vom Umgang mit der Temporalität in den Sozial- und Geisteswissenschaften*, Berlin, Winkler Verlag, 2020, p. 242-258 ; Jonas Van der Straeten et Heike Weber, « Technology and its Temporalities: A Global Perspective », dans Guillaume Carnino, Liliane Hilaire-Pérez et Jérôme Lamy (dir.), *Global History of Techniques (19th-21st Centuries)*, Turnhout, Brepols, 2024, p. 261-281 ; Pierre Teissier et Anaël Marrec, « Métaphores, déterminations et temporalités en histoire des techniques », *Artefact. Techniques, histoire et sciences humaines*, n° 11, 2019, p. 309-338.

2 Serge Benoit, *D'eau et de feu : forges et énergie hydraulique, XVIII^e-XX^e siècles. Une histoire singulière de l'industrialisation française*, Rennes, PUR, 2020 ; François Jarrige, *La Ronde des bêtes : le moteur animal et la fabrique de la modernité*, Paris, La Découverte, 2023 ; Christophe Charle, *La discordance des temps. Une brève histoire de la modernité*, Paris, Armand Colin, 2011 ; Gianenrico Bernasconi, Guillaume Carnino, Liliane Hilaire-Pérez et Olivier Raveux (dir.), *Les Réparations dans l'histoire. Cultures techniques et savoir-faire dans la longue durée*, Paris, Presses des Mines, 2022 ; Arnaud Passalacqua, « Temps court et temps long en histoire des mobilités. De la flèche du progrès au cercle du réenchantement », *Artefact. Techniques, histoire et sciences humaines*, n° 21, 2024, p. 247-271.

3 Heike Weber, « Sous la pression du temps. L'expertise historienne pour la conception et l'évaluation des techniques à l'ère de l'anthropocène », *Artefact. Techniques, histoire et sciences humaines*, n° 21, 2024, p. 229-245 ; Jean-Baptiste Fressoz, *Sans transition. Une autre histoire de l'énergie*, Paris, Seuil, 2024.

4 Weber, « Sous la pression du temps », *art. cit.*, p. 232, 235, 242.

Ce qui est en jeu tient aussi à la découverte d'expériences sensibles, issues d'«un monde que nous avons perdu», du moins en apparence. C'est ce que propose brillamment Catherine Herr-Laporte dans cette étude fine de l'expérience du temps confrontée à l'intensification des mobilités en France au siècle des Lumières, éclairée par des comparaisons judicieuses avec l'Angleterre et la Suisse.

C'est avec élégance mais aussi systématisme que Catherine Herr-Laporte traite un sujet particulièrement riche en imbriquant les données les plus concrètes, depuis les infrastructures de transports jusqu'aux garde-temps et aux horaires des diligences, à celles immatérielles, en termes de représentations, de relations au temps, de régimes temporels et finalement de conceptualisation du temps dans une perspective qui croise régulièrement l'anthropologie historique. Une telle approche participe de réflexions actuelles fondamentales telle celle de Heike Weber et Jonas Van der Straeten, revendiquant l'étude de la «chronographie» (et non plus de la chronologie), soit l'inscription de la pluri-temporalité des techniques dans des objets, des pratiques, des environnements et des paysages qui sont autant d'archives des relations changeantes au temps⁵. Maîtrisant à la perfection ces considérations générales et épistémologiques, Catherine Herr-Laporte prend pour objet le temps des mobilités et par cette attention à la matérialité comme à la réflexivité, s'inscrit directement dans le renouvellement du champ de recherche en plein essor de l'histoire des temporalités⁶.

La recherche de Catherine Herr-Laporte fait toute sa place à la culture matérielle, un enjeu historiographique alors que l'histoire des transports a longtemps été porteuse de l'attention aux techniques, équipements, infrastructures, non sans «contribu[er] à faire de l'histoire des techniques une histoire marquée par un temps orienté et linéaire par ce qui serait le progrès apporté par les innovations successives⁷». Plus tournée vers l'expérience individuelle, les imaginaires sociaux et les représentations, l'histoire des mobilités déploie l'acception des techniques au-delà des systèmes, restituant par exemple le quotidien des voyageurs, y compris les gestes et les techniques du corps, omniprésents dans le moindre déplacement mais longtemps passés au second plan⁸. Le livre de Catherine Herr-Laporte exprime avec brio ce tournant matériel et pratique pris par l'histoire des mobilités, non sans écho avec l'héritage des *Humeurs vagabondes* de Daniel Roche⁹, avec l'histoire des voyages comme expérience concrète sollicitant l'adaptation

5 Van der Straeten et Weber, «Technology and its Temporalities», *art. cit.*

6 Gianenrico Bernasconi et Susanne Thürigen (dir.), *Material Histories of Time. Objects and Practices, 14th.19th Centuries*, Berlin-Boston, De Gruyter, 2020.

7 Passalacqua, «Temps court et temps long en histoire des mobilités», *art. cit.*

8 La réflexion est d'Arnaud Passalacqua (Atelier-concept du GDR 2092 TPH, «Techniques et temporalités, 12 octobre 2022).

9 Daniel Roche, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard, 2003.

inventive jusqu'aux techniques de soi¹⁰, avec l'histoire des circulations et des communications, saisie via leurs supports et leurs médiations¹¹. L'intersection de l'histoire des mobilités, de l'histoire des techniques et de la culture matérielle constitue l'outillage intellectuel de Catherine Herr-Laporte.

Dans cette mouvance, qui enserme les régimes temporels dans des dispositifs concrets, jusqu'à la matérialité de l'imprimé des tableaux horaires, des *time bills* et aux pratiques de lecture qui en découlent, au façonnage des habitus et à l'intériorisation de nouvelles normes, Catherine Herr-Laporte déploie une histoire concrète des temporalités plurielles, une «chronographie» de «l'hétérochronie». Il faut prendre la mesure de la nouveauté du propos. Les historiens se sont le plus souvent attachés à décrire les processus d'accélération, d'acquisition de la vitesse, dans l'Europe de l'Ouest aux XVIII^e et XIX^e siècles, à commencer par l'Angleterre si longtemps érigée en phare de la modernité, du progrès et de la révolution technique, elle-même vue comme une rupture avec le temps cyclique, rural et liturgique, aussi puissante que la révolution politique française dans l'instauration d'un temps linéaire, orienté par un «horizon d'attente» comme l'exprimait Reinhart Koselleck¹². La force de Catherine Herr-Laporte est de prendre ses distances avec une histoire du temps et des mobilités portée par la téléologie du progrès et des performances techniques. C'est parce qu'elle se focalise sur les dispositifs, les équipements, les objets, dans leur diversité jusqu'au confort, aux conditions de travail dans les relais de poste et au contexte si particulier de la France révolutionnaire vue à l'échelle des administrateurs locaux aux prises avec la circulation de l'information, que l'historienne identifie l'imbrication des régimes de temporalités. Elle démontre ainsi que la relation aux temporalités ne passe pas par la seule recherche de l'accélération, celle-ci venant plutôt épaissir un rapport au temps de plus en plus complexe à restituer.

D'un côté, loin d'une historiographie triomphaliste qui a longtemps marqué l'histoire des infrastructures comme le souligne actuellement un courant critique¹³, Catherine Herr-Laporte aborde la question de la vitesse par le retard, son double négatif, inversant le point de vue développé par Christophe Studeny dont l'ouvrage constituait jusqu'ici une référence sur le sujet¹⁴. L'autrice mène

10 Gilles Montègre, *Voyager en Europe au temps des Lumières. Les émotions de la liberté*, Paris, Tallandier, 2024; Grégoire Besson, «Le temps du voyage: rythmes et perception du temps dans les pratiques du voyage en Europe entre Lumières et romantisme (1750-1850)», thèse de l'université Grenoble-Alpes, 2019.

11 Pierre-Yves Beaurepaire (dir.), *La communication en Europe de l'âge classique au siècle des Lumières*, Paris, Éditions Belin, 2014.

12 Reinhart Koselleck, *Le futur passé. Contribution à la sémantique des temps historiques*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1990.

13 François Jarrige, Stefan Le Courant et Camille Paloque-Bergès (dir.), *Infrastructures, techniques et politiques, Tracés*, n° 35, 2018.

14 Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse, France, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1995.

l'enquête sur les échecs, les risques, les pannes, les imprévus et les accidents, une histoire longtemps considérée comme négligeable sur la ligne du progrès et que l'on comprend de plus en plus comme révélatrice des limites de la technique, de la difficulté d'ajuster celle-ci aux usages, de l'ambiguïté du progrès et donc des choix qu'il suppose¹⁵, bien loin de toute linéarité, non sans écho avec les analyses du philosophe Christophe Bouton¹⁶. Catherine Herr-Laporte se distingue par son attention aux contextes les plus concrets, ainsi l'importance prise par les aléas climatiques, les problèmes croissants posés par leur impact sur la recherche de la vitesse, justifiant la prise en compte renforcée de la météorologie peu à peu intégrée aux projets d'infrastructures et donc, aux savoirs d'anticipation. La démonstration croise aussi bien l'histoire environnementale que celle du projet et de la planification¹⁷, indissociable d'une attention à l'économie des réparations, des rechanges, clé de voûte de la normalisation et de l'industrie¹⁸. L'autrice montre que la vitesse ne fait pas toujours gagner du temps, qu'elle peut générer du retard, objectivement – les problèmes de coordination, les accidents – et subjectivement – la sensibilité au retard, finement contextualisée par Catherine Herr-Laporte. Le livre est d'une immense richesse dans l'étude de la parole des acteurs, ainsi les registres de plaintes, dans lesquels se construisent des argumentaires, accompagnés d'une pénalisation des retardataires, agents et entreprises de transports mais aussi usagers. Avec un sens de la nuance qui marque son analyse du début à la fin de l'ouvrage, Catherine Herr-Laporte montre que la multiplication des doléances ne s'accompagne pas d'une mesure plus précise du retard, mais plutôt d'une exigence plus affirmée quant au respect des horaires.

De plus, malgré l'intensification des mobilités et le gain de vitesse, non seulement les échecs et la problématique du retard viennent complexifier le tableau, mais le temps accéléré n'est en rien communément partagé, soit que l'on n'y ait pas accès, soit que certains contemporains le refusent. L'étude de l'imbrication des temporalités comme le notait Daniel Roche, cité à très bon escient, va de pair avec l'attention à la matérialité de ce monde à plusieurs vitesses. Ainsi, Catherine Herr-Laporte réussit à intégrer la marche à l'histoire du temps et des mobilités, à partir du concept maussien des techniques du corps, rarement restituées dans l'histoire des mobilités alors que le corps est sans cesse impliqué dans les déplacements. Cette thématique rejoint un courant fort de la recherche. On pense aux pages

15 Guy Lambert et Olivier Raveux (dir.), *Pannes et accidents (XIX^e-XIX^e siècle)*. Au cœur de l'économie, des techniques et de la société, *Artefact. Techniques, histoire et sciences humaines*, n° 11, 2019; Jean-Baptiste Fressoz, *L'Apocalypse joyeuse. Une histoire du risque technologique*, Paris, Le Seuil, 2012.

16 Christophe Bouton, *L'accélération de l'histoire. Des Lumières à l'Anthropocène*, Paris, Le Seuil, 2022.

17 Thomas Le Roux (dir.), *Risques industriels. Savoirs, régulations, politiques d'assistance, fin XVIII^e-début XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2016; Frédéric Graber et Martin Giraudeau (dir.), *Les projets. Une histoire politique (XVI^e-XIX^e siècles)*, Paris, Presses des Mines, 2018.

18 Hélène Vérin, *La gloire des ingénieurs. L'intelligence technique du XVI^e au XVIII^e siècle*, Paris, Albin Michel, 1993, p. 396.

de Gilles Montègre évoquant le choix réfléchi – et politique – de l'inspecteur des manufactures François de Paule Latapie d'aller à pied, lors de son voyage en Italie en 1775¹⁹. Les historiens des mobilités contemporaines font aussi une place nouvelle à la marche, restée omniprésente malgré l'intensification technique dans les transports²⁰. L'autrice ouvre par-là une voie, en posant la question des sources pour l'histoire des piétons et des marcheurs qui, comme elle le souligne, s'ils représentent la majorité de la population, ne vont pas tous au même pas. La perception du temps de la marche est un sujet en soi, son rythme n'est en rien univoque, et le raisonnement vaut pour tous les modes de déplacements terrestres envisagés dans le livre. La forte différenciation des types de transports et surtout la disparité des seuils de tolérance au retard plaident pour une histoire plurielle des temporalités.

La coexistence des régimes temporels structure la réflexion de l'historienne, au-delà même de la question de la persistance d'anciennes pratiques dans la mesure du temps, ainsi les repères spatio-temporels des mondes ruraux, ou encore l'intensification de l'emploi du moteur animal au XIX^e siècle malgré l'essor de la vapeur – les chevaux n'ont jamais été aussi nombreux, ni autant utilisés dans tous les secteurs qu'à cette période comme l'a montré François Jarrige²¹. Catherine Herr-Laporte poursuit la réflexion en analysant d'autres dispositifs hérités mais réinvestis par les usages comme les écritures linéaires des horaires qui perdurent alors que les mises en page tabulaires progressent et accélèrent la lecture par le coup d'œil synthétique. Mais elle explique aussi que cette «simultanéité de la non-simultanéité» comme l'ont définie des historiens²², n'épuise pas le sujet. Si la coexistence des techniques ou de dispositifs anciens avec d'autres récents, innovants, est un thème fort de l'histoire des temporalités de nos jours, et Catherine Herr-Laporte cite à l'appui David Edgerton, elle montre aussi que l'histoire des temporalités englobe plus largement l'histoire des régimes temporels, le rapport au temps (pas seulement à l'ancien et à la nouveauté), de plus en plus différencié et complexe à mesure que se démultiplient les moyens techniques et que s'affirment les exigences de ponctualité, ce que révèle parfaitement l'histoire du retard. Le livre est au cœur d'un courant de recherche novateur visant tant à restituer les temporalités longues et lentes, les «slow-burn evolutions», qu'à pointer l'extrême difficulté à définir plus fondamentalement la relation au temps,

19 Montègre, *Voyager en Europe au temps des Lumières*, op. cit., p. 54-63.

20 Cédric Feriel, Samuel Ripoll et Arnaud Passalacqua (dir.), *La marche en ville : vers l'invention d'une politique publique ?*, *Pour mémoire*, n° 37, 2024.

21 Jarrige, *La ronde des bêtes*, op. cit.

22 Eike-Christian Heine et Christoph Rauhut (dir.), *Producing Non-Simultaneity. Construction Sites as Places of Progressiveness and Continuity*, Londres / New York, Routledge, 2018 ; Falko Schmieder, «Gleichzeitigkeit Des Ungleichzeitigen», *Zeitschrift für kritische Sozialtheorie und Philosophie*, n° 4, 2017, p. 325-363.

malgré la diffusion des montres et des horloges. Les communautés de pratiques temporelles apparaissent comme plurielles.

Dans cette mosaïque des régimes temporels, s'affirme pourtant une constante : la place des États et de leurs administrations. Catherine Herr-Laporte met en valeur la division du travail qui rend possible le maillage d'infrastructures et de transports de plus en plus coordonnés²³. Ainsi s'affirme une maîtrise de la distance et de la territorialité par des États territoriaux européens auparavant concurrencés par les cités italiennes, maîtresses des circuits rapides²⁴. Les transports et la mobilité accrue sont des enjeux majeurs de maîtrise des espaces, de leur investissement par le politique et l'historienne montre que cette évolution se joue à l'échelle des administrateurs locaux, particulièrement sous la Révolution française. Il en va de la construction des États et même de la notion de service public²⁵. La force de la démonstration est de comprendre cette politisation du rapport spatio-temporel comme un outil de gouvernement. Catherine Herr-Laporte fait par-là un usage judicieux de la notion de dispositif, empruntée à Michel Foucault, ainsi l'horaire analysé comme un instrument de pouvoir, de la discipline temporelle qui s'installe dans les transports avant même le temps surveillé des ateliers par exemple²⁶. La chercheuse analyse les modes d'acheminement des courriers, des marchandises et des personnes comme un agencement de techniques multiples, jusqu'aux techniques de soi qui font système, induisant de la coordination et autorisant des savoirs d'anticipation.

Cette vision structurale guide Catherine Herr-Laporte et lui permet de prendre position et d'affirmer avec force, que « Toutes les solutions imaginées et testées au cours du siècle tendent à confirmer que le retard ne relève plus uniquement du domaine moral : il s'inscrit dans le cadre d'un dispositif technique et d'un service public, dont le dysfonctionnement est préjudiciable non seulement à l'administration, mais aussi plus largement à tous les usagers et toutes les usagères ». Si l'autrice s'inscrit dans une logique foucaldienne et même latourienne, elle se distingue aussi par une approche historique, pragmatique, « praxéologique » selon ses termes en montrant avec une grande clarté que les pratiques sont sources de normes²⁷. Catherine Herr-Laporte souligne ainsi, à

23 Anne Conchon, *La corvée des grands chemins au XVIII^e siècle. Économie d'une institution*, Rennes, PUR, 2016 ; Anne Conchon, David Plouviez, Éric Szulman (dir.), *Le financement des infrastructures de transport (XVII^e-début XIX^e siècles)*, Paris, CHEF, 2018.

24 Fernand Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècles*, Tome 3 : *Le Temps du monde*, Paris, Armand Colin, 1979 ; Guillaume Garner, « Fernand Braudel : Civilisation matérielle, Économie et Capitalisme trente ans après », *Revue de l'IFHA*, n° 2, 2010, p. 33-39.

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

26 Corine Maitte et Didier Terrier, *Les rythmes du labeur. Enquête sur le temps de travail en Europe occidentale, XIV^e-XIX^e siècle*, Paris, La Dispute, 2020.

27 Bernard Lepetit (dir.), *Les formes de l'expérience. Pour une nouvelle histoire sociale*, Paris, Albin Michel, 1995.

propos des horaires qui utilisent tôt l'heure comme référent temporel, que l'usage d'instruments précède l'édiction de normes, convoquant au passage des auteurs tels Paul Glennie et Nigel Thrift sur l'existence de «temporal communities of practice²⁸» et concluant sur une révision nécessaire de la rupture apportée par les chemins de fer dans le rapport à la quantification et la mesure du temps. On pourrait ajouter que l'économie, devenue centrale dans l'action des États, est présente sous toutes ses facettes dans cette réflexion d'ampleur, non seulement à travers les échanges marchands et les correspondances (et l'autrice décrit admirablement bien l'augmentation des courriers, l'importance attachée à leur arrivée) mais aussi par l'évocation d'aspects moins connus et pourtant centraux comme le lien entre l'organisation temporelle et l'extension des chaînes de sous-traitance – «l'allongement des circuits» mis en valeur par Jean-Yves Grenier est aussi temporel²⁹.

La richesse et l'innovation du livre de Catherine Herr-Laporte sont évidentes. C'est une analyse fondamentale des régimes temporels au siècle des Lumières, irréductibles à l'histoire de l'accélération qu'il n'est plus possible maintenant de considérer à l'aune du seul gain de vitesse. Voilà un acquis essentiel pour la recherche qui rejoint des travaux en plein essor, dans les sciences sociales et en philosophie de l'histoire, sur la place du temps en histoire, enjeu crucial d'interrogations de la discipline sur elle-même. Non seulement Catherine Herr-Laporte s'insère pleinement dans ces débats mais elle ouvre une voie nouvelle, conjuguant la matérialité, l'intellection, les perceptions et les sensibilités, jusqu'aux seuils de tolérance du retard – une approche inspirante et décisive bien au-delà des enjeux de la recherche historique.

28 Paul Glennie et Nigel Thrift, *Shaping the Day. A History of Timekeeping in England and Wales, 1300-1800*, Oxford, Oxford University Press, 2009.

29 Jean-Yves Grenier, *L'économie d'Ancien Régime. Un monde de l'échange et de l'incertitude*, Paris, Albin Michel, 1996, p. 21.

Introduction générale

«Je vous prie, ma bonne amie, de m'apprendre pourquoi je ne reçois plus vos lettres que le mardi. *Quelle peut être la cause de ce retard¹ ?*»

Denis Diderot, en 1765, interroge ainsi Sophie Volland sur les raisons du retard de ses lettres. Il n'est pas le seul à être préoccupé par une telle question : de nombreux utilisateurs et utilisatrices des services postaux au cours du XVIII^e siècle se demandent pourquoi doivent-ils patienter plus longtemps que prévu avant de recevoir une lettre ou un paquet qu'ils attendent impatiemment, pourquoi restent-ils plusieurs heures voire plusieurs jours sans nouvelles ? Ces délais trop longs, ces dépassements des horaires prévus «excitent les justes plaintes du public» comme on peut le lire en 1743 dans les mémoires de la Ferme générale des postes à propos des retards que rencontrent les acheminements sur la route de Troyes à Langres². Les services postaux, qui proposent les transports les plus rapides pour les passagers et l'envoi de lettres et de petits colis, sont en effet régis, au XVIII^e siècle, par des horaires, qui permettent de coordonner les actions de toutes les personnes impliquées dans les mobilités dans une perspective d'accélération des déplacements. Ils constituent par conséquent un observatoire des nouvelles logiques de maîtrise du temps, aussi bien individuel qu'institutionnel.

LE TEMPS : CADRE ET HORIZON DES MOBILITÉS AU XVIII^e SIÈCLE

Circonscrire l'utilisation de la coordination temporelle dans le cadre des transports terrestres au XVIII^e siècle permet d'écrire son histoire, de comprendre sa mise en œuvre et de l'inscrire dans des pratiques concrètes. Afin d'expliquer et d'analyser cette articulation du temps et des mobilités en France, deux grandes logiques doivent être tenues ensemble : d'un côté, la diffusion de l'heure mesurée mécaniquement dans la société, fournissant à l'administration postale – actrice majeure des transports à cette période – des outils organisationnels précieux et, de l'autre côté, une recherche de vitesse dans les déplacements et les acheminements, qui traduit une volonté politique et institutionnelle d'inscrire les mobilités dans des durées moins longues.

L'heure mesurée mécaniquement se propage en effet sous différentes formes à une nouvelle échelle au XVIII^e siècle, marqué par un «esprit de quantification³» et

1 Diderot, 1950 [1774], p. 102.

2 AN, F/90/20239, p. 58 : 14 octobre 1743.

3 Frängsmyr, Heilbron, Rider (éd.), 1990.

l'expansion d'une culture de la mesure du temps, qui se renforce, entre autres, avec la diffusion des garde-temps. Les horloges apparaissent dès le ^{xiii}^e siècle et gagnent en justesse à mesure qu'elles essaient, jusqu'à orner, au ^{xviii}^e siècle, une majorité de clochers, ainsi que de nombreux bâtiments, des hôtels de ville aux relais de poste en passant par les banques, les auberges, les demeures les plus riches. Dans un même mouvement, le temps est rendu transportable surtout grâce à une innovation majeure qui date de la fin du ^{xvii}^e siècle : le balancier spiral, mis au point par le savant néerlandais Christiaan Huygens⁴. Il permet aux montres de fonctionner avec justesse lors d'un déplacement. Les recherches menant à la création de cette pièce rendent visible l'importance d'avoir l'heure en mouvement et par là même, le lien entre mesure du temps et mobilités. Les montres, qui peuvent prendre différentes formes, notamment au gré des modes, se diffusent dans la société au cours du ^{xviii}^e siècle. Cette tendance, qui est à appréhender dans le contexte de l'essor de la consommation, a surtout été mise en évidence grâce à l'étude des inventaires après décès⁵. Cette multiplication des horloges et des montres, aussi bien dans l'espace public que dans l'espace privé, s'accompagne d'un nouveau rapport au temps : à une conception philosophique, morale et religieuse est désormais associée une valeur économique. Par conséquent, il faut gagner du temps, ne pas en perdre, ce qui se traduit dans les mobilités, et en particulier pour certains acteurs, par une volonté d'aller plus vite, d'accélérer.

Dans ce contexte général d'économie du temps, mais aussi de multiplication des mobilités, la célérité est souhaitée par de nombreux acteurs qui, pour des raisons pratiques, recherchent la vitesse. Il n'est plus à démontrer que les circulations sont essentielles pour l'État, surtout dans le cadre de la maîtrise des communications, mais aussi de l'armée, puisque les déplacements, l'approvisionnement et la circulation des informations sont indispensables à la victoire militaire. De la même manière, ils sont essentiels pour les acteurs économiques, dont les activités reposent sur les échanges aussi bien matériels qu'immatériels : tant les envois d'informations que de certaines marchandises sont capitaux pour les succès commerciaux, et par ricochet, pour la prospérité du pays.

Les transports de petits paquets, de lettres, mais aussi de personnes sont pour la plupart effectués, au ^{xviii}^e siècle, par les services postaux. Ceux-ci constituent un excellent terrain d'étude, car ils sont le lieu précoce d'une nécessaire coordination des services de transport dans une perspective d'accélération. Sous cette dénomination de « services postaux » sont regroupés trois systèmes autonomes et pourtant liés : la poste aux chevaux, la poste aux lettres et les messageries, trois institutions qui dominent les transports publics et qui seront au cœur de cet

4 Landes, 1987 [1983], p. 98-103 ; Bos, Rudwick, Snelders *et al.* (éd.), 1980 ; Blamont, 2001 ; Blay, 2002.

5 Voir notamment les recherches d'Annik Pardailhé-Galabrun : Pardailhé-Galabrun, 1988.

ouvrage. Elles prennent en charge, tantôt dans un esprit de concurrence, tantôt dans une bonne entente, le transport de personnes et de dépêches – à savoir les lettres et les petits colis –, ce qui nous permet de les réunir sous la dénomination générale de services postaux. En interrogeant les liens entre ces trois pôles, on questionne étroitement les notions d'organisation à l'œuvre dans ces institutions dont le but est de transporter, de plus en plus vite, des objets, des lettres et des individus. À plusieurs reprises dans leur histoire, il est question de les gérer toutes ensemble, sous le contrôle direct de l'État, notamment dans le but de faire des économies, d'accélérer les services et de prévenir les fraudes⁶. Mais sur la longue durée, celui-ci contrôle essentiellement l'acheminement des lettres, rassemblé sous la tutelle de la surintendance des postes depuis la deuxième moitié du ^{xvii}e siècle, qui est elle-même définitivement rattachée, en 1776, au contrôle général des finances. C'est pourquoi, après la Révolution, les postes relèvent du ministre des Finances. L'histoire est donc celle d'une simplification longue d'un système postal plus général, qui est un acteur de premier plan pour étudier les usages du temps mesuré mécaniquement.

Les services postaux sont sollicités pour le transport de la plupart des dépêches et des voyages, du moins pour celles et ceux qui sont assez riches pour accéder à ces services, mais pas suffisamment pour se déplacer en évitant la promiscuité avec les autres passagers. Ils sont donc liés à la multiplication des mobilités, des voyages et des échanges notée au cours du ^{xviii}e siècle : la densification du trafic et des personnes circulant sur les routes, en particulier pour des raisons professionnelles, est manifeste⁷. Les marchandises de plus de 50 livres toutefois passent par la voie du roulage, qui est sous le régime de la liberté d'entreprise. Nous ne l'évoquerons que ponctuellement, puisqu'il ne relève pas des services postaux et qu'il est souvent moins guidé par des impératifs de rapidité⁸. Cette intensification des flux est concomitante du développement du système routier. En effet, sous Louis XV, la construction des grandes routes françaises est décidée, car l'état des chemins royaux ne permet plus de faire face à cet accroissement du trafic. La politique routière du ^{xviii}e siècle est inaugurée par le texte fondateur du contrôleur général Orry, qui, en 1738, envoie une instruction détaillée aux intendants concernant la corvée royale pour l'entretien et la construction des chemins, alors que des innovations techniques permettent d'envisager des revêtements moins coûteux et plus solides. Elle permet une densification routière sensible, mais présentant de fortes inégalités géographiques : les efforts étatiques en matière d'infrastructures sont limités spatialement par la hiérarchisation du réseau instaurée, mais aussi financièrement, en raison des efforts économiques

6 Par exemple en 1790 : Langlois-Thiel, 2014, p. 63-67.

7 Daniel Roche en particulier a montré cette multiplication des flux de personnes et de marchandises : Roche, 2003.

8 Pour un aperçu du fonctionnement du roulage, voir : Conchon, 2016b, p. 397-416.

auxquels l'État peut consentir⁹. Malgré ces limites, le réseau offre les conditions nécessaires à une accélération des acheminements postaux. Une volonté de réduire la durée des trajets, donc d'aller plus vite, se développe ainsi parallèlement et en lien avec l'apparition d'un ensemble de moyens techniques, avec l'amélioration du réseau et celle des infrastructures routières. Ces développements techniques ne permettent toutefois pas à eux seuls l'accélération recherchée par les utilisateurs et utilisatrices des routes.

À LA CROISÉE DE L'HISTOIRE DU TEMPS ET DES MOBILITÉS : UNE HISTOIRE DE LA VITESSE POSTALE

Cette recherche s'inscrit au croisement de plusieurs histoires. Elle participe tout d'abord de celle de la mesure du temps au prisme de l'histoire des techniques. Afin de comprendre comment les différentes étapes d'un trajet peuvent être coordonnées temporellement, il s'agit d'abord d'identifier les indices de l'utilisation de l'heure mesurée mécaniquement qui coexiste, tout au long du XVIII^e siècle, avec d'autres manières d'éprouver le temps. C'est néanmoins la mesure mécanique du temps qui offre à l'administration postale un outil efficient pour organiser ses services. De nombreux travaux s'intéressent aux objets de mesure du temps à des époques variées, les uns inscrits dans la longue durée, les autres plus précisément au XVIII^e siècle, période dans laquelle s'ancre cette recherche¹⁰. L'invention de la montre mécanique et ses développements techniques, en particulier la mise au point du balancier spiral qui assure son bon fonctionnement même en déplacement, ont souvent été appréhendés, lus et interrogés pour leur apport aux sciences exactes, à la quête de précision, à la culture scientifique moderne¹¹. Si un « empire de la mesure » se développe particulièrement au sein des sciences – qui placent la mesure et les instruments qui la rendent possible au cœur des expérimentations et des pratiques –, la diffusion de la montre, tout comme la mesure du temps, ne se cantonnent pas à ces usages spécifiques, comme nous souhaitons le montrer en nous intéressant à un domaine plus terre-à-terre : les transports¹².

Pour ce faire, il est nécessaire d'identifier comment les acteurs des transports intègrent progressivement une nouvelle culture de la mesure du temps, telle qu'elle a été étudiée à partir des années 1960, lorsque l'historiographie a commencé à s'intéresser à l'histoire du temps, à celle du rôle de l'horloge et de la montre et à l'introduction de leurs usages dans la société, particulièrement dans

9 Arbellot et Lepetit (dir.), 1987 ; Goger, 1988.

10 Voir par exemple : Balvay, 1968 ; Cardinal, 1985 ; Cardinal et Piguët, 1999.

11 Bos, Rudwick, Snelders *et al.* (éd.), 1980 ; Yoder, 1988 ; Mahoney, 2000.

12 Notamment dans le cadre de la physique expérimentale : Licoppe, 1996, notamment p. 243-292.

le cadre d'études sur la modernisation¹³. Le temps y est alors souvent analysé au prisme d'un domaine spécifique où il joue un rôle-clé, notamment, dans la lignée des travaux d'Edward P. Thompson, celui du travail. Bien que ses thèses aient été discutées depuis, l'historien britannique a montré que le processus de la diffusion de sa mesure mécanique est intimement lié à la première industrialisation et à l'organisation du travail qu'elle induit. Il semble cependant – et c'est aussi ce que nous souhaitons démontrer – qu'il ne s'agisse pas des seuls facteurs ayant engendré une nouvelle culture de la mesure du temps¹⁴. De temps perçus comme rythmant de manière particulière tel ou tel domaine de la société, comme constitutifs, selon leur utilisation, de certaines identités sociales, l'historiographie s'est progressivement tournée vers l'utilisation de la mesure du temps dans sa globalité. Gerhard Dohrn-Van Rossum a ouvert la voie à des études d'un genre nouveau en s'intéressant davantage à l'heure en elle-même, au temps mesuré, à son impact social sur la longue durée et dans toute l'Europe¹⁵. De ses travaux, mais aussi d'autres publications majeures comme celle de David S. Landes, émerge la notion de «révolution horlogère», notamment perçue dans une série de développements horlogers du xvii^e siècle et du xviii^e siècle et dans la diffusion croissante des dispositifs de mesure du temps¹⁶. L'étude des dispositifs techniques permet alors de considérer les transformations majeures qu'ils engendrent en société. Néanmoins, la recherche actuelle questionne l'aspect de rupture brutale qui légitimerait, dans ces domaines, l'emploi du terme «révolution». Ainsi, Bruno Blondé et Gerrit Verhoeven, tout en admettant la multiplication des montres et des horloges au cours de la période, réexaminent le lien établi entre celle-ci et la perception accrue du temps au quotidien¹⁷. En croisant une étude des procès qui ont lieu à Anvers entre 1585 et 1789 – et plus précisément la manière dont les témoins se réfèrent au temps dans leurs récits, selon la méthode éprouvée par Hans-Joachim Voth¹⁸ – avec celle des inventaires après décès de la même ville, ils fournissent la preuve d'une conscience globale du temps, qui n'est pas nécessairement liée à la possession d'un objet pour le mesurer. Elle s'appuie plus largement sur la diffusion de l'heure dans l'espace public, mais aussi sur une perception du temps liée à des indicateurs naturels utilisés depuis longtemps, comme le lever du soleil. Les manières d'évaluer l'heure, de se situer dans le temps coexistent donc dans les pratiques et les usages. Davantage qu'une révolution horlogère soudaine au xviii^e siècle, Bruno Blondé et Gerrit Verhoeven voient plutôt, à l'instar de Paul Glennie et de Nigel Thrift dont les travaux marquent un tournant historiographique majeur, une

13 Le Goff, 1960; Cipolla, 2003 [1967]; Landes, 1987 [1983].

14 Thompson, 1967. Sur les discussions de ses thèses, voir notamment: Glennie et Thrift, 1996; Sauter, 2007.

15 Dohrn-Van Rossum, 1997 [1992].

16 Landes, 1987 [1983].

17 Blondé et Verhoeven, 2013.

18 Voth, 2000.

série de «slow-burn evolutions» dans la conception du temps, évolutions lentes qui commencent, comme l'a montré Jacques Le Goff, au Moyen Âge¹⁹.

Sans contredire cette perspective tout à fait fondée, ni nier la coexistence d'autres moyens de mesure du temps, nous opérons plutôt un décalage par rapport à cette passionnante histoire sociale du temps pour y intégrer une histoire des techniques. Par ce biais, nous constatons que la mesure du temps à l'aide d'horloges et de montres est de plus en plus utilisée au XVIII^e siècle, en particulier dans le cadre des transports, où ils permettent l'établissement d'horaires s'appuyant sur une donnée temporelle partagée par tous les acteurs concernés. Dans cette évolution «à feu doux» de la culture du temps, il y aurait malgré tout l'inexorable croissance de l'utilisation de ces artefacts de mesure. La diffusion des moyens de mesurer le temps mécaniquement crée un «environnement temporel», dans lequel les infrastructures temporelles, la densité des instruments de mesure, offrent les conditions d'un possible changement dans la vie sociale, dans les pratiques²⁰ : toutes les personnes ont la possibilité d'utiliser ou non l'heure et de choisir le degré de précision dont elles ont besoin pour leurs différentes activités. Il est donc nécessaire de prendre en compte ces objets pour étudier les usages du temps, d'arrimer la vision philosophique et générale du temps à une ancre matérielle, voire prosaïque, des objets, méthodologie adoptée par de récents travaux²¹. En l'occurrence, les instruments de mesure du temps sont examinés comme des conditions de possibilité de transformations perceptibles à l'échelle de la vie sociale, comme la recherche de vitesse, l'utilisation d'un horaire, le souci de ponctualité.

Le monde des transports, et plus précisément celui des services postaux, est un monde concret, réel, fait de poussière et d'essieux brisés. Il ne peut être étudié en faisant l'économie d'une analyse des pratiques, notamment des pratiques sociales du temps, qui concourent à son évolution. C'est pourquoi, bien que l'analyse des instruments soit indispensable pour comprendre la culture de la mesure du temps, elle n'est pas suffisante. Afin de mener une enquête sur la culture métrique, il faut non seulement s'intéresser, comme le rappellent Grégory Chambon et Lionel Marti, aux artefacts, mais aussi aux techniques, aux gestes des mesures, aux milieux sociaux et professionnels utilisant les données obtenues et aux manières de les représenter²². Ainsi, en passant de l'histoire des représentations à l'histoire des pratiques sociales, et comme Paul Glennie et Nigel Thrift, nous considérons

19 Le Goff, 1960, p. 417-433 ; Le Goff, 1963 ; Glennie et Thrift, 2009, p. 408-409 ; Blondé et Verhoeven, 2013, surtout p. 224-228.

20 Nous empruntons le concept d'«environnement temporel» à Paul Glennie et Nigel Thrift : Glennie et Thrift, 2009, notamment p. 175 ; et celui de «possible» à Fernand Braudel, qui l'entend comme ce qui «peut s'atteindre» : Braudel, 1979, notamment p. 9-12.

21 À l'image des contributions réunies par Bernasconi et Thürigen (éd.), 2020.

22 Chambon et Marti, 2020, p. 8.

le temps mesuré comme étant intégré à un ensemble de pratiques qui recouvrent des actions individuelles ou collectives, des manières de faire, des gestes²³. L'intérêt pour les pratiques s'est développé au cours des dernières décennies dans plusieurs disciplines, dont l'histoire, et particulièrement celle des sciences et des techniques. Au centre de ces travaux se trouvent les dispositifs matériels, qui doivent être pris en compte pour s'ancrer dans l'étude des pratiques et pas uniquement dans celle des perceptions. Des travaux publiés en Allemagne autour du concept d'*Historische Praxeologie* ont en effet montré que les gestes et les usages d'un artefact sont intrinsèquement liés à sa matérialité²⁴. L'étude des objets, considérés comme «le reste d'une pratique», permet alors d'écrire une histoire des pratiques sociales et culturelles²⁵. En analysant les artefacts, il est possible de comprendre les gestes utilisés pour s'en servir et la manière dont les usages ont façonné les objets afin qu'ils s'adaptent au mieux aux besoins de leurs possesseurs. En somme, dans une approche latourienne, les pratiques modifient la compréhension et l'utilisation du temps mesuré pour l'usager et l'usagère, mais transforment aussi l'objet. La pratique transforme donc à la fois usager et objet, dans une interrelation indissociable²⁶. Les objets ne sont pas passifs : comme le rappelle Norbert Elias, les instruments de mesure telles les montres ou les horloges émettent «des messages en réponse à des interrogations humaines²⁷». Se noue ainsi un dialogue entre les garde-temps et celles et ceux qui s'en servent. C'est pourquoi l'analyse seule des instruments de mesure ne suffit à étudier ni leurs usages, ni la culture de ce temps mécanique qui s'impose au cours du XVIII^e siècle : pour comprendre comment celle-ci se développe, il faut croiser l'étude de la matérialité avec celle des pratiques et interroger la manière dont elles s'influencent mutuellement.

Une telle démarche permet d'interroger la notion de «time awareness», un concept complexe, qui recoupe à la fois la mesure du temps au quotidien, son utilisation et la conscience ou la réalisation de celui-ci dans l'esprit de celles et ceux qui s'en servent²⁸. La conception du temps et son intériorisation ont commencé à apparaître dans les travaux de Stuart Sherman, menés à partir des indications temporelles mentionnées dans des journaux intimes anglais²⁹. Elles ont également été appréhendées sous couvert de la discipline dans le cadre du travail, essentiellement industriel avec les travaux de E. P. Thompson, mais

23 Glennie et Thrift, 2009. Sur la définition des pratiques, voir : Certeau, 2020 [1980] ; Frega, 2016 ; Bernasconi, 2019, p. 248-251.

24 Friest (dir.), 2015 ; Haasis et Rieske (éd.), 2015.

25 Bernasconi, 2019, p. 248-251.

26 Latour, 2006 ; Akrich, Callon, Latour (dir.), 2006.

27 Elias, 2014 [1984], p. 19.

28 Verhoeven, 2020b, p. 104.

29 Sherman, 1996. Cette approche a été récemment reprise pour déterminer les usages du temps par les femmes, alors que la plupart des travaux s'intéressent au temps masculin : Korhonen, 2017 ; Verhoeven et Paklons, 2022.

aussi, plus récemment, dans d'autres domaines, comme les banques³⁰. Mais à partir de l'étude d'«embodied practices», de pratiques incorporées spécifiques à des communautés et des réseaux particuliers, Paul Glennie et Nigel Thrift ont largement montré que les utilisations quotidiennes du temps, et par là même la conscience de celui-ci, se développent avant la première industrialisation³¹. Ces conclusions ont depuis largement été confirmées. Les travaux de Gerrit Verhoeven pointent par exemple cette conscience du temps dans des corpus d'archives judiciaires³². Elles ont aussi été élargies par d'autres recherches, comme celles de Mark Hailwood, qui a mis en évidence l'intériorisation du temps dans les campagnes anglaises aux ^{xvi}^e et ^{xvii}^e siècles, soulignant que celle-ci n'est donc pas uniquement liée à la plus large diffusion des instruments de mesure mécanique de l'heure que l'on constate au ^{xviii}^e siècle et qui est avant tout urbaine³³. Pour compléter ces travaux et les renforcer avec un questionnement au plus près des pratiques, parfois absent de ces études, nous nous intéressons à un domaine où le rapport au temps n'a encore été qu'effleuré pour le ^{xviii}^e siècle : celui des mobilités terrestres par le prisme, en l'occurrence, des services postaux, ce qui permet de croiser l'analyse des pratiques individuelles avec les actions institutionnelles et d'ainsi saisir au plus près cette conscience du temps mesuré mécaniquement.

L'étude des mobilités s'est récemment imposée au sein des sciences humaines et sociales pour renouveler l'histoire des transports³⁴. Cette dernière apparaît dans les années 1970 dans la recherche et s'inscrit à la confluence de plusieurs champs historiographiques, particulièrement de l'histoire des techniques et de l'histoire économique : elle accordait alors principalement son attention aux chemins de fer³⁵. De ce courant, se dégagent aussi des histoires des routes, de l'organisation administrative des Ponts et Chaussées et du rôle des ingénieurs ou encore du financement des infrastructures³⁶. Si ces travaux sont essentiels pour comprendre l'histoire des systèmes routiers, ils laissent des points aveugles que la nouvelle histoire des mobilités souhaite combler, notamment en recourant à des études et des objets plus larges, interdisciplinaires et multiscalaires³⁷. Elle s'intéresse également aux aspects culturels, aux sensibilités, aux représentations, aux controverses ou encore aux conflits d'usage. Ce faisant, elle s'ouvre à de

30 Thompson, 1967 ; Murphy, 2017.

31 Glennie et Thrift, 2009.

32 Verhoeven, 2020b, p. 103-115.

33 Hailwood, 2020.

34 Norton, Mom, Millward *et al.* (éd.), 2011 ; Tissot, 2020.

35 Flonneau et Guigueno, 2009, p. 14-15.

36 Voir par exemple : Cavallès, 1946 ; Brunot et Coquand, 1982 ; Petot, 1958 ; Guillerme, 1984 ; Arbellot et Lepetit (dir.), 1987 ; Goger, 1988 ; Picon, 1992.

37 Hannam, Sheller, Urry, 2006 ; Flonneau et Guigueno, 2009 ; Mom, Divall, Lyth, 2009 ; Merki, Schiedt, Tissot, 2010, p. 17-21 ; Tissot, 2020 ; Baldasseroni, Faugier, Pelgrims (dir.), 2022.

nouvelles perspectives, comme l'histoire des migrations, du tourisme ou encore des communications. L'histoire des mobilités, bien qu'une majorité de travaux portent sur la période contemporaine, s'ancre également dans l'époque moderne grâce aux travaux de Daniel Roche. Dans son ouvrage majeur *Humeurs vagabondes*, il étudie les mobilités multiformes qui animent l'Europe moderne³⁸. Tout en prenant en compte la dimension technique et matérielle, il axe son propos sur la dimension sociale et culturelle de ces déplacements au sens large et sur les pratiques qui les accompagnent. L'étude des mobilités ainsi appréhendée permet d'inclure la problématique du temps de ces trajets. En abordant les mobilités par le prisme de l'histoire culturelle, il s'agit de recréer ou d'explorer cette tapisserie à multiples fils du voyage³⁹ : pour reconstituer l'épaisseur du trajet et de la route, la longueur des déplacements et le temps passé dans les carrosses forment un angle d'attaque indispensable. Autrement dit, la matérialité des déplacements ne s'éprouve pas que dans les moyens de transport, mais aussi dans le temps passé sur les routes⁴⁰.

Parmi les nouvelles thématiques abordées par l'histoire des mobilités se trouve aussi l'histoire postale. Cette dernière est entrée dans le champ universitaire au cours des deux dernières décennies, en particulier sous l'égide du Comité pour l'histoire de La Poste⁴¹. S'il ne s'agit pas du prisme le plus courant pour aborder les mobilités, le croisement des deux champs, qui questionne aussi l'histoire des circulations et des communications, a engendré des travaux novateurs sur ces questions de temps et de transport. L'ouvrage de Patrick Marchand offre un panorama complet de la complexité et du fonctionnement des transports publics en France au XVIII^e siècle en s'intéressant à une figure essentielle de ces services : les maîtres de poste⁴². Bien que ces acteurs soient fondamentaux pour appréhender ce système d'acheminement, d'autres perspectives ont été choisies, notamment par Nicolas Verdier. Dans ses travaux de géographie historique, il aborde les questions postales du point de vue de l'aménagement du territoire, analysant sa structuration à partir du réseau postal⁴³. Il étudie également la notion de distance au XVIII^e siècle, et donc de mise en rapport de l'espace avec le temps, dans un contexte de diffusion de l'heure mesurée mécaniquement. Nicolas Verdier a ainsi mis en évidence, à travers l'exemple de *l'Itinéraire des routes les plus fréquentées* de Louis Dutens, la manière dont l'utilisation d'un instrument de mesure de

38 Roche, 2003.

39 Le voyage en tant qu'objet d'étude, en particulier sa place dans les sociétés européennes, a été au cœur de plusieurs travaux, qui dessinent un panorama dans lequel s'insère une partie de cette étude. Voir notamment : Bertrand (dir.), 2004 ; Venayre, 2012 ; Bertrand, 2014.

40 Dans cette perspective, il faut signaler les travaux de Grégoire Besson sur le rythme du voyage et la perception de celui-ci par les personnes qui se déplacent (Besson, 2019) et de Robin Kellermann, qui étudie, dans le cadre des déplacements en train, la question de l'attente (Kellermann, 2021).

41 Richez, 2009.

42 Marchand, 2006.

43 Voir par exemple : Verdier, 2002, 2005, 2007.

la distance, à savoir un odomètre, associé à un dispositif de mesure du temps, une montre, peut changer la relation entre la distance et l'espace⁴⁴. En effet, pour réaliser son guide routier, publié pour la première fois en 1775 et réédité une dizaine de fois jusqu'en 1793, et qui se veut un outil utile aux besoins des voyageurs et des voyageuses «pour avancer commodément en [leur] route⁴⁵», Dutens adopte une méthode nouvelle afin de pouvoir indiquer à ses lecteurs et à ses lectrices «les villes principales de l'Europe, où l'on a marqué, en heures & en minutes, le tems employé à aller d'une Poste à l'autre», comme le précise la fin du titre de son ouvrage. Il estime qu'«il est plus nécessaire, en partant le matin, de sçavoir combien d'heures il faut pour arriver à tel gîte, que d'être informé de la longueur du chemin», puisque «les mêmes distances ne se parcourent pas dans un temps égal en tout temps & en tout pays⁴⁶». Dutens rapporte ses mesures dans des tableaux, où il croise, pour chaque tronçon d'un itinéraire, le nombre de postes, la distance en *miles* anglais et la durée nécessaire pour la parcourir. Grâce à ces mesures, il peut ainsi indiquer la longueur des trajets à la minute près, sans toutefois tenir compte des haltes techniques⁴⁷. L'odomètre n'est pas un outil singulier au XVIII^e siècle : en 1775 aussi, Johann Georg Sulzer, professeur de mathématiques, en utilise un lors de son voyage entre Berlin et Nice, ce qui témoigne de l'intérêt grandissant pour la mesure des distances entre les villes⁴⁸. La particularité de la démarche de Dutens est cependant d'associer une montre à l'odomètre. Avec lui s'opère un changement de paradigme dans le cadre des voyages : le temps prime désormais sur l'espace. L'important n'est plus tant le chemin parcouru que la durée nécessaire pour le parcourir. Si des mesures anciennes des terres cultivables se fondent depuis longtemps sur le labour accompli en un jour – on évaluait ainsi en journal les superficies dans le Cantal ou dans l'Ardèche⁴⁹ – et donc sur une mesure de l'espace en fonction du temps, les distances franchies lors des déplacements sont, jusqu'au XVIII^e siècle, évaluées en «poste», un référentiel spatial désignant la distance entre deux relais⁵⁰. Un changement s'effectue au cours du XVIII^e siècle : les déplacements sont désormais mesurés en heures, donc selon un référentiel temporel mécanique⁵¹. Ce passage entre la notion de distance à parcourir et celle de temps qu'on met à le faire

44 Verdier, 2020.

45 Dutens, 1775, p. iii.

46 *Ibid.*, p. iv.

47 Blond, 2010, p. 264.

48 Verdier, 2020, p. 121-124 ; Studeny, 1995, p. 76.

49 Sur les mesures utilisées dans le Massif Central, voir les différentes contributions dans : Charbonnier, 1990.

50 Ce qui induisait une confusion entre la distance dans l'espace et le temps mis à la parcourir. Une poste correspond ainsi «à une heure de chemin», mais peut aussi être «de deux petites lieues, ou d'une bonne & grande lieue & demie», comme l'indique Antoine Furetière dans la définition du terme «poste» : Furetière, 1690. Voir : Bretagnolle et Verdier, 2006, p. 63-74 ; Verdier, 2020, p. 118-120.

51 Studeny, 2000, p. 263.

semble montrer la transition plus générale, dans les modes de représentations sociales ou les conceptions du monde, entre un monde traditionnel de la distance que l'on peut jauger, évaluer, expérimenter dans son corps et un monde plus conceptuel, fait de données détachées des mesures anthropométriques, d'un système métrique uniformisé, du temps mesuré mécaniquement comme unité de référence⁵².

Le fait que la mesure du temps joue un rôle primordial et s'impose de plus en plus comme un outil pour évaluer les distances invite également à interroger, comme cela a récemment été fait dans le cadre des Pays-Bas à l'époque moderne, le rapport espace-temps vécu, le rythme des déplacements, la vitesse, thème dorénavant intégré à l'histoire des mobilités⁵³. L'accélération ne se limite ainsi plus à des approches sociologiques, dont celle, fondatrice, de Hartmut Rosa, mais est devenue un objet d'étude historique, dans le sillage du travail novateur de Christophe Studeny⁵⁴. Il reste toutefois à l'aborder dans le cadre particulier des services postaux, qui constituent l'essentiel des transports publics de personnes, de lettres et de petits paquets au cours du XVIII^e siècle.

LES INDICES D'UNE NOUVELLE CONCEPTION DU TEMPS

L'activité de l'administration postale, sensible à cet enjeu de vitesse, est marquée, au cours du XVIII^e siècle, par de multiples tentatives d'organisation de ses services. L'organisation consiste à planifier, structurer, coordonner des personnes, des activités collectives, des services afin d'atteindre un but précis. Pour l'administration, l'objectif est non seulement de faire face à l'accroissement des circulations, aussi bien de personnes que de dépêches, mais aussi d'accélérer les transports. C'est cet effort que nous souhaitons décortiquer. Un nouvel instrument s'impose dans cette perspective : le temps. Il s'érige en effet en outil permettant un gain de vitesse à travers la coordination temporelle. Celle-ci repose sur une synchronie entre plusieurs individus, établie par le biais de dispositifs matériels grâce auxquels il est possible de partager un temps commun. Ces dispositifs comprennent des supports de communication qui ont une valeur informative, à l'instar des calendriers, mais aussi une fonction de contrainte, tels les horaires, et des objets techniques comme les horloges et les montres. La coordination temporelle est une condition de la participation à la vie sociale et en cela, elle est un outil organisationnel⁵⁵. Les mobilités sont l'un des domaines où elle est

52 Sur les mesures anthropométriques, voir : Kula, 1984 [1970], p. 33-37. Sur l'adoption de la longueur du méridien comme base du nouveau système de mesure en 1791 et le mètre étalon en 1799, voir : *Ibid.*, p. 211-220 ; Alder, 2005 [2002], p. 282-283.

53 Verhoeven, Osnabrugge, Deseure, 2023.

54 Studeny, 1995 ; Rosa, 2010 [2005].

55 Zerubavel, 2007, p. 88.

utilisée ; plus encore, elle s'y impose comme une condition de l'accélération. La sociologie a montré que la coordination peut soit résulter d'une action intentionnelle, soit découler d'institutions qui imposent des comportements aux acteurs concernés⁵⁶. En l'occurrence, la coordination temporelle, décidée par l'administration postale, intègre aussi bien les acheminements en eux-mêmes que les différentes étapes qui les structurent, telles que la réception ou le tri des dépêches. Cette nouvelle manière de concevoir le temps du transport rythme aussi les déplacements des personnes, les départs, les arrivées, les arrêts et surtout les correspondances. En d'autres termes, cette coordination permet d'éviter toute perte de temps en tenant ensemble acteurs et usagers. Elle est mise en place par le biais d'horaires, accessibles à toutes et à tous par plusieurs canaux. Ces horaires s'appuient sur des référentiels temporels plus ou moins précis, allant du jour à l'heure, parfois même à la minute. Le temps devient alors une donnée objective indispensable au bon fonctionnement des mobilités et, en tant que tel, il doit pouvoir être partagé par les acteurs, aussi bien celles et ceux qui les organisent et les rendent concrètement possibles que celles et ceux qui les utilisent. Le temps n'est donc plus seulement une durée ; il devient, au cours du XVIII^e siècle, un horaire. La coordination temporelle ne peut toutefois être efficiente que si ces échéances horaires préalablement établies sont respectées : afin d'atteindre l'objectif de rapidité, d'accélération, il faut que toutes les personnes concernées soient à l'heure. Les horaires rendent ainsi nécessaires l'intégration d'une nouvelle pratique sociale et sa délimitation dans un cadre de plus en plus strict : la ponctualité.

Il s'agira donc d'étudier la multiplication des échéances temporelles et l'inquiétude croissante à l'égard du retard, compris comme le dépassement d'une norme fixée selon un référentiel horaire, qui marquent les mobilités terrestres au XVIII^e siècle. L'horaire, en tant que dispositif technique, devient un instrument d'organisation, une norme pour régler les mobilités. Le retard, à l'inverse, met à mal le système organisationnel pensé par l'administration postale. Il n'est plus seulement subjectif par rapport à l'attente d'une autre personne, il est aussi objectif en fonction d'une échéance temporelle donnée, ce qui témoigne de la diffusion et de l'utilisation du temps mesuré mécaniquement. L'administration postale met alors tout en place pour éviter ces situations de dépassements horaires. Cette peur du retard révèle une intériorisation du temps, tant individuelle qu'institutionnelle. Les mobilités sont l'un des domaines où l'on voit émerger une nouvelle conception du temps : il n'est plus seulement un enregistrement social du rythme quotidien, il n'est plus simplement une durée, mais il devient un temps mesuré mécaniquement.

Dès lors, il faut s'intéresser à trois questions principales. Tout d'abord, nous pouvons questionner le lien entre la recherche de vitesse au XVIII^e siècle et le souci

56 Duran et Lazega, 2015.

croissant de ponctualité qui transparaît dans les sources postales. L'accélération des transports, en plus et en complément d'efforts infrastructurels, passe en effet par une coordination des différents acteurs pour ne pas ralentir le mouvement, pour ne pas perdre de temps lors des nombreux arrêts. Cela nécessite que ces échéances soient strictement respectées à tous les niveaux : les voyageurs et les voyageuses empruntant les voitures postales doivent être à l'heure pour le départ du véhicule, les personnes envoyant du courrier ou des paquets doivent les remettre avant une certaine heure, les postillons et les courriers ne doivent pas perdre une minute pendant leur course. Et pour permettre une coordination toujours plus fine, une accélération toujours plus grande – dans la mesure des possibilités offertes par la traction hippomobile –, ces horaires semblent être de plus en plus précis. Il faut néanmoins s'interroger sur ce qu'est la précision au XVIII^e siècle et ne pas sombrer dans la chimère d'une histoire linéaire d'un progrès constant des horaires vers une précision toujours plus grande, même si l'on note une évolution dans les référentiels horaires le plus souvent utilisés dans ce contexte, du jour à l'heure, jusqu'à la minute. Une constatation similaire découle de l'observation des plaintes à propos des retards, prouvant qu'une unité aussi fine que la minute est réellement employée à partir de la deuxième moitié du XVIII^e siècle, particulièrement à partir des années 1780. L'analyse des horaires, de la ponctualité et de son pendant, le retard, est ainsi une des manières d'étudier l'exactitude, mais aussi de prouver que si les instruments de mesure du temps se répandent dans la société et dans le paysage, ils sont bel et bien utilisés dans une activité aussi quotidienne – du moins pour une partie de la population – que l'envoi d'une lettre ou un déplacement.

Ensuite, il convient d'interroger le système dans sa globalité : comment l'État et l'un des rouages de son pouvoir, l'administration postale, principale actrice des mobilités, intègrent-ils cette volonté de célérité dans leurs actions ? L'étude de l'accélération des transports invite à questionner une nouvelle forme d'organisation qui s'inscrit dans l'émergence d'une administration en tant que service public. L'État, pour répondre à des impératifs politiques, économiques et militaires en matière d'amélioration et d'accélération des circulations, actionne différents leviers. Les efforts organisationnels dans toute la France de l'une de ses composantes, l'administration postale, en font partie. Mais les sources montrent une grande autonomie de celle-ci : l'État, ayant peut-être des difficultés plus urgentes à traiter dans une période marquée par de nombreux troubles, laisserait une grande liberté aux personnes en charge de ces missions. Afin d'interroger la genèse de ce système organisationnel, la mise en place de ce service public, il faut privilégier une histoire par le bas et s'intéresser aux pratiques des acteurs de l'administration postale, au plus près des dispositifs, là où se construisent les

solutions concrètes pour répondre à cette recherche de célérité et contourner les obstacles qui la ralentissent⁵⁷.

Enfin, tout en évitant les biais d'un déterminisme technique, nous reconnaissons que cette quête de la vitesse ne pourrait se comprendre sans la diffusion sociale du temps mesuré mécaniquement, qui rend possible l'instauration d'une coordination temporelle réglant désormais les mobilités. Avec quoi et comment est-il mesuré aussi bien par l'administration postale et ses agents que par les utilisateurs et les utilisatrices des services ? L'accélération, les horaires, la peur du retard ne peuvent se départir d'une étude des instruments utilisés pour établir ces échéances, pour quantifier leur dépassement. Il convient également d'étudier l'influence de ces pratiques sur la création technique : comment les objets intègrent-ils ces nouveaux gestes et impératifs ? En s'intéressant aux utilisations concrètes du temps mesuré mécaniquement, une autre question s'impose : comment, en pratique, se fait cette coordination temporelle qui accompagne l'accélération alors que l'heure n'est pas unifiée à l'échelle nationale ? Comment sont utilisés les horaires en dépit d'un décalage de plusieurs minutes entre les villes ? Si cette différence prend une importance croissante à mesure que les transports accélèrent et que les horaires se précisent, nous pouvons cependant supposer qu'à l'échelle d'un trajet de plusieurs jours, elle n'a que peu de conséquences, mais surtout que les voyageurs et les voyageuses acquièrent des savoir-faire pour parer à ces difficultés. Il ne s'agit donc pas de se préoccuper de leur perception de la durée du voyage, de l'accélération – aspect néanmoins crucial, qui a notamment été traité par Grégoire Besson –, mais plutôt de la manière dont ces contraintes temporelles sont en pratique incorporées par les personnes qui utilisent les services postaux et aux moyens techniques utilisés pour cela⁵⁸.

Ce travail, qui s'ancre dans le XVIII^e siècle avec quelques incursions au début du XIX^e siècle pour vérifier la continuité de certaines pratiques ou combler certaines zones d'ombre concernant les décennies précédentes, n'a aucune ambition généalogique : il n'est pas question de traiter de la naissance des mobilités, de la célérité, ni de celle de la mesure mécanique du temps. Toutes ces histoires s'inscrivent dans la longue durée sans qu'il ne s'agisse de récits linéaires qui auraient des dates de début et de fin arrêtées. Au contraire, les indices dont nous disposons témoignent de transformations, de transitions, ayant chacune leur propre chronologie, de phénomènes se donnant davantage à lire à des moments précis, au gré des archives conservées, des problématiques rencontrées par l'administration postale, mais aussi de l'intensification de certains enjeux. La quête de la rapidité est par exemple exacerbée pendant la

57 Cette interrogation par le bas, par les pratiques n'est pas nouvelle pour analyser l'action publique : Laborier et Lascoumes, 2011.

58 Besson, 2019.

période révolutionnaire, où l'urgence des communications se renforce alors que se multiplient les lettres, les lois, les ordres et les journaux. De plus, tous les phénomènes étudiés sont systématiquement marqués par une coexistence des pratiques : la recherche de la vitesse ne va pas sans celle de la lenteur, la précision ne remplace pas son contraire, l'heure mesurée mécaniquement ne se substitue pas à des formes plus sensorielles de quantification du temps. Ces disparités chronologiques semblent donc refléter l'immatérialité même de l'objet de notre étude. La période choisie offre cependant un observatoire riche des logiques sous-jacentes à ces phénomènes, qui semblent connaître une intensification à cette époque charnière, où l'on peut trouver les signes d'une intériorisation croissante du temps.

Ces questions seront analysées à l'échelle de la France, puisque les efforts organisationnels de l'administration postale, même s'ils sont nécessairement dépendants de la hiérarchisation des voies du réseau d'infrastructures, concernent la totalité du pays. Le système organisationnel mis en place par l'administration postale permet en effet de coordonner les départs, les correspondances et les arrivées du transport de dépêches et de personnes sur tout le territoire. Des horaires régissaient déjà les déplacements à une échelle plus locale, dans la ville de Paris par exemple, où ils apparaissent dès le ^{xvii}^e siècle dans le cadre de services de transport de personnes indépendants de l'administration postale : les carrosses à cinq sols, qui partent toutes les trente minutes⁵⁹. L'administration postale instaure aussi en ville, et de plus en plus souvent au ^{xviii}^e siècle, les heures de départ depuis plusieurs points des messagers, des carrosses, mais aussi de levée des boîtes aux lettres ou d'ouverture de ses bureaux. Mais la nouveauté réside dans le fait de coordonner ces horaires avec ceux d'autres villes, d'autres acteurs, ce qui demande une organisation bien plus importante qu'au sein d'un seul lieu. Afin de saisir cette tentative de maîtrise du temps au niveau national et les logiques à l'œuvre dans une perspective d'histoire totale, il faut articuler les différentes échelles mobilisées par l'administration postale qui centralise et traite des problèmes venus de tout le pays. Tout en nous concentrant sur les acheminements et les déplacements à grande et moyenne distance, nous nous autoriserons quelques incursions plus locales, souvent intra-urbaines, lorsque les sources s'y prêtent. Ce jeu d'échelles donne à voir des traces supplémentaires de la place accordée à l'heure mesurée mécaniquement dans les transports. On observe ainsi la définition d'un phénomène d'intériorisation du temps, phénomène pour lequel les sources sont rares ; se pose alors la question d'enrichir notre recherche avec d'autres cas, présentant des similitudes ou, à l'inverse, des écarts. Quoique la construction de notre objet dans le cadre français laisse parfois des lacunes, des incursions dans d'autres aires géographiques, en Grande-

59 Au sujet de ces carrosses, pensés par Blaise Pascal, voir notamment : Lundwall, 2000.

Bretagne principalement, aident à saisir l'émergence de ces problématiques dans des contextes différents mais présentant pourtant des similitudes.

AUX SOURCES DU TEMPS

L'intériorisation du temps est une donnée difficile à évaluer, comme l'a souligné Marie-Agnès Dequidt, puisqu'il n'existe pas d'outils spécifiques afin de l'évaluer⁶⁰. Pour essayer de l'apprécier, il faut chercher partout les indices de cette utilisation concrète du temps mesuré. Nous employons la notion d'« indices » dans le sens où elle a été pensée par Carlo Ginzburg : des traces qui « permettent d'appréhender une réalité plus profonde⁶¹ ». La démarche choisie consiste à traquer la notion de temps sur une période limitée de l'histoire des mobilités, et plus particulièrement des services postaux, en mobilisant un faisceau de signaux qui sont des éléments constitutifs de son intériorisation et qui témoignent de ce phénomène silencieux : la ponctualité, l'utilisation de l'heure, la volonté d'économiser ce temps sont autant d'usages qui ne sont que rarement explicités. Cet ouvrage, qui s'attache à croiser des sources éparses et variées, suit une démarche qualitative. Renonçant aux chimères de l'exhaustivité, il s'agit de construire l'objet d'étude au moyen d'archives de natures diverses, d'une multitude de points de vue, tant institutionnels qu'individuels, faisceau indispensable à la perception d'un objet aussi caché, aussi peu pensé par les contemporains et les contemporaines et pourtant si utilisé.

L'essentiel du corpus est constitué des archives de l'administration postale, qui ont été conservées assez systématiquement. Si la collection de documents manuscrits, de pièces comptables et de circulaires imprimées concernant le XVIII^e siècle apporte des informations sur son fonctionnement, elle ne comporte que rarement des signes de l'intérêt porté à la question temporelle⁶². L'effort organisationnel – qui n'est pas pensé ou formulé en tant que tel – transparait en revanche particulièrement dans les délibérations de l'administration postale tout au long de la période, qui se font sous l'égide d'une instance dont le nom varie au gré de ses remaniements, sans toutefois apporter de réelles modifications à ces fonds. Ce sont ainsi les délibérations du Conseil de la Ferme générale des Postes (1738-1777), celles de l'administration de la régie des postes (1777-1790), celles du Directoire des Postes (1790-an II), celles de l'Assemblée des postes et messageries (1793-an V) et celles, enfin, des administrateurs de la Ferme des Postes (an VI-an VIII) qui donnent à voir les remaniements des itinéraires, la création et la suppression de bureaux, d'établissements et de dessertes, l'embauche d'agents, l'adaptation aux problèmes rencontrés sur le

⁶⁰ Dequidt, 2012.

⁶¹ Ginzburg, 1980. Pour poursuivre ses réflexions, voir aussi : Thouard (dir.), 2007.

⁶² AN, F/90/190001 à 19104.

terrain et plus largement l'extension du réseau⁶³. Ces sources témoignent donc de la multiplication des circulations, mais aussi d'un souci constant de contenter le public et d'accélérer les acheminements grâce à l'élaboration d'un système organisationnel, traduisant cette importance accordée au temps et l'outil qu'il devient à cet effet.

La correspondance de la surintendance générale des postes, conservée pour les années 1741-1744 et 1773-1775, et les mémoires de la Ferme générale des Postes (1731-1761) permettent de mesurer tout l'enjeu du retard – indice majeur de l'intériorisation du temps dans le cadre des transports –, notamment à travers les sanctions appliquées en cas de dépassement horaire, qu'il est parfois possible de mettre en regard avec une législation naissante⁶⁴. Enfin, les correspondances de l'Administration des postes, classées par département, communiquent de nombreuses informations sur le fonctionnement du système, mais aussi sur les attentes des utilisateurs et des utilisatrices et sur les problèmes rencontrés à partir de 1790⁶⁵.

Ces fonds ont été complétés par des archives plus ponctuelles apportant des éclairages supplémentaires sur certains points, à l'instar des archives départementales du Puy-de-Dôme qui contiennent, entre autres, quelques documents à propos de la malle d'Auvergne, dont des feuilles de départ des voitures. L'objectif était en effet aussi de réunir un corpus d'horaires qui témoignent directement de l'organisation mise en place pour étudier d'éventuelles inflexions dans la coordination et l'évolution de leur matérialité au XVIII^e siècle. Cependant, ces sources éphémères s'y prêtent difficilement : à quelques exceptions près, seuls nous sont parvenus ceux qui étaient imprimés dans des ouvrages et qui avaient donc davantage vocation à être conservés, même si les informations horaires étaient périmées. Certaines affiches sont toutefois encore au Musée de La Poste à Paris. Dans ses collections se trouvent aussi des sources manuscrites et imprimées éparées, ainsi que des œuvres iconographiques – qui viennent utilement combler certains silences des sources textuelles, donner vie à cette multitude d'acteurs postaux et de passagers qui se croisent au gré des routes – et des objets qui rendent concret ce passé, à l'image d'une enseigne d'un relais de poste ou d'un modèle réduit d'une diligence de 1775⁶⁶. Son pendant londonien est également richement doté de sources textuelles et iconographiques, ainsi que d'objets concernant l'histoire postale anglaise, en particulier l'une de ces montres que possédaient les gardes, ainsi qu'un fonds très complet de *time*

63 AN, F/90/20001 à 20202.

64 Respectivement : AN, F/90/20235 à 20237 et F/90/20238 à 20242.

65 AN, 19860703/1 à 10.

66 Enseigne de relais de poste de Marckolsheim, 1780, Musée de La Poste, Paris, inv. 5209/1 ; Diligence de Paris à Lyon, 1775, Modèle réduit à l'échelle 1/10, 1951, Musée de La Poste, Paris, inv. 5962.

bills, des formulaires visant à la surveillance des délais d'acheminement et du respect des horaires, montrant très concrètement l'utilisation du temps mesuré mécaniquement⁶⁷.

Afin de ne pas se limiter à l'étude des perceptions, et de s'ancrer dans celle des pratiques, il est en effet nécessaire de prendre en compte les dispositifs matériels – tels que les montres –, de les utiliser en tant que sources pour explorer des phénomènes sociaux ou culturels. L'étude des objets, de leur matérialité, apporte ainsi des informations sur les pratiques quotidiennes, individuelles et collectives, les usages, les gestes, que les sources plus classiquement utilisées en histoire peinent à rendre visibles⁶⁸. En croisant les données obtenues par l'analyse de la matérialité des dispositifs techniques avec les sources textuelles et les sources iconographiques, on met en évidence les pratiques de mesure du temps. Par exemple, si les inventaires après décès témoignent de la diffusion des montres, ils ne peuvent révéler si elles servent pour y lire l'heure ou non. Néanmoins, puisque les horaires se multiplient et sont nécessairement utilisés pour avoir recours aux services postaux, cela prouve que les instruments de mesure du temps sont indispensables dans ce cadre.

À travers des sources éparées, diverses, croisant les points de vue institutionnels et individuels, pratiques et concrets, il s'agit d'identifier les preuves plus directes et les indices moins évidents de ce nouveau cadre temporel pour organiser les mobilités, de cette évolution de la conscience du temps. La méthode de constitution de ce corpus a voulu imiter celle du mécanisme de la montre : chaque rouage a son importance, la plus petite vis est fondamentale et seul l'agencement de toutes ces pièces donne à lire l'heure. Les sources, parfois lapidaires, doivent donc permettre, par leur agencement et leur croisement permanent, de répondre à ces interrogations sur le temps.

Ce corpus de sources nous amène, dans une première partie, après avoir parcouru les enjeux de la recherche de vitesse et son articulation avec la politique routière, à aborder les nouvelles conditions temporelles qui encadrent les mobilités en raison des efforts organisationnels fournis par l'administration postale. L'envoi de lettres et de petits paquets, tout comme les déplacements ou le travail au sein des différents organes des services postaux – relais, bureaux de départ et d'arrivée, levée des boîtes aux lettres – sont désormais régis par des horaires, qui ne peuvent fonctionner que si toutes les personnes concernées ont accès à une même heure. La mise en place des horaires, en plus des développements infrastructurels, donne à voir un gain de temps réel, une accélération effective des

67 Mail coach guard's timepiece, vers 1820, The Postal Museum, Londres, inv. 2009-0060/14. Des *time bills* sont conservés sous les cotes : POST 10/7 ; POST 10/14 ; POST 10/17 ; POST 10/203 ; POST 10/337 ; POST 10/366 ; POST 10/367.

68 Bernasconi, 2016.

mobilités. Celle-ci reste cependant conditionnée à certaines aires géographiques, ainsi qu'à des moyens suffisants pour s'offrir ce nouveau luxe qu'est un voyage ou un envoi rapide.

Cette accélération peut toutefois être mise à mal si les horaires ne sont pas strictement respectés : la ponctualité s'impose comme un prérequis à la célérité des transports. Il s'agira de montrer, dans une deuxième partie, que si le retard n'est bien sûr pas une invention du XVIII^e siècle, il revêt à cette période une signification nouvelle, entre norme sociale, intériorisée, et norme technique, indispensable au bon fonctionnement du système. L'administration postale place alors au cœur de ses préoccupations la lutte contre les retards, dont les causes peuvent être multiples, mais qui sont souvent attribués aux agents effectuant ces transports : les postillons et les courriers. Ceux-ci s'exposent à des sanctions. Ces mesures coercitives ne suffisent pourtant pas, au cours du XVIII^e siècle, à faire régner la ponctualité. L'attention que portent l'administration postale et les usagers à ces retards montre bien une conscience aiguë du temps.