Zeitschrift: Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire

Herausgeber: [s.n.]

Band: 27 (2020)

Heft: 3: Mobilität : ein neues Konzept für eine alte Praxis = Mobilité : un nouveau concept pour décrire une pratique ancienne

Artikel: Les horaires : un outil pour la mobilité (XVIIIe siècle-debut du XIXe siècle)

Autor: Herr-Laporte, Catherine

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-914084

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.10.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Les horaires

Un outil pour la mobilité (XVIII[e] siècle – début du XIX[e] siècle)

Catherine Herr-Laporte

Plusieurs travaux ont mis en évidence l'accroissement des flux de circulation, la multiplication des échanges ou encore l'accélération des transports qui s'opèrent dans un long XVIII[e] siècle, avant même le développement du chemin de fer,[1] même si une partie importante de la population se déplace toujours à pied,[2] entre autres à cause du coût des voyages en voiture.[3] Dans le cadre des transports terrestres, et plus précisément des lettres, de petits paquets et des voyageurs, une lente conquête de la vitesse s'opère, notamment parce que l'état des routes devient une préoccupation pour le pouvoir politique.[4] Cette accélération est aussi le résultat de la mise en place d'une coordination temporelle, qui permet, d'une part, de ne pas perdre de temps lors des changements d'attelage par exemple et, d'autre part, de coordonner les différents acteurs liés au transport. Le temps devient ainsi une donnée objective indispensable au bon fonctionnement des mobilités et, en tant que tel, il doit pouvoir être partagé par les différents acteurs impliqués dans les transports, aussi bien celles et ceux qui les organisent que celles et ceux qui les utilisent.[5] C'est pourquoi l'instauration d'horaires devient de plus en plus fréquente dès le XVIII[e] siècle. Ces horaires font partie de la culture matérielle engendrée par les mobilités quotidiennes du XVIII[e] siècle et du début du XIX[e]. Leur multiplication témoigne de l'existence même de ces mobilités et offre l'occasion d'analyser la diffusion de la culture du temps dans la vie quotidienne de cette période.

La désignation d'«horaire» sera utilisée ici, bien que ce ne soit pas l'appellation adoptée en français au cours de la période; en effet, le terme «Horaire» n'est intégré dans le *Dictionnaire de l'Académie française* qu'en 1932.[6] En général, le titre qui leur est attribué au cours du XVIII[e] siècle décrit le contenu des informations données, comme l'«Arrivée et départ des postes à Neuchatel».[7] Dans cet article, nous emploierons «horaire» dans le sens d'un instrument qui indique une ou plusieurs échéances temporelles déterminées à l'avance et mises en rapport avec des repères spatiaux fixes, souvent les relais ou les villes et les villages.

La question des horaires a largement été étudiée dans le cadre de la mise en place d'un temps de travail mesuré,[8] mais moins dans celui du transport; les recherches se sont en outre plutôt concentrées sur le XIX[e] siècle.[9] Pourtant, même

s'ils sont moins précis et normés que ceux du XIX[e] siècle, on constate, dès le XVIII[e] siècle, une multiplication des horaires dans le cadre des mobilités terrestres. Nous nous intéresserons dans cet article aux horaires qui planifient le transport du courrier et/ou de voyageurs et qui sont antérieurs aux années 1830, c'est-à-dire au développement du chemin de fer.

Comment les horaires organisant la circulation des lettres, des paquets et des voyageurs du début du XVIII[e] siècle jusqu'aux années 1830 évoluent-ils pour permettre une efficience croissante des transports? En quoi la matérialité des horaires témoigne-t-elle de l'émergence d'une culture technique de la vitesse et de la ponctualité et, de fait, de l'intériorisation du temps au cours de la période? Il s'agit aussi de questionner leur fonction organisationnelle et leur mise en pratique dans un contexte où l'heure n'est pas uniformisée à l'échelle nationale. Afin d'explorer ce phénomène à l'échelle européenne, nous étudierons les horaires conservés en France, en Angleterre et en Suisse. Ce corpus documentaire n'a pas été aisé à constituer[10] en raison de la nature même de ces sources, qui sont des outils éphémères, rapidement désuets, et dont la conservation dépend des supports sur lesquels ils sont imprimés.[11] C'est pourquoi la plupart des horaires qui nous sont parvenus sont issus d'almanachs ou de guides de voyage et de quelques journaux. Il est en revanche plus rare de retrouver des horaires sous forme d'affiches, telles celles placardées par exemple dans les bureaux de poste.

Ainsi, l'analyse de la matérialité des horaires de notre corpus est l'occasion d'étudier non seulement leur diversité, mais aussi leurs évolutions et notamment le processus de normalisation qui se met en place au cours de la période. Leur multiplication et le gain de précision des indications temporelles permettent de les considérer comme des indices de l'émergence d'une nouvelle culture du temps mesuré.

Les horaires dans leur matérialité

Les horaires régissant le transport de courrier et/ou de voyageurs recouvrent une grande diversité de types de transports, liée en partie au fait que les services d'acheminement ne sont pas organisés partout de la même manière. En France, le transport des correspondances, des voyageurs et des marchandises de moins de 50 livres est divisé, au cours de la période étudiée ici, entre la poste aux chevaux, la poste aux lettres, les messageries et les diligences.[12] En Angleterre, la poste est créée au XVII[e] siècle et est modernisée, dans la seconde moitié du XVIII[e] siècle, par l'instauration d'un service de malle-poste, à l'instigation de John Palmer – un propriétaire de théâtre qui devient par la suite contrôleur général du *post of-*

fice.[13] Enfin, au niveau de la Confédération helvétique, les services de transport sont gérés à l'échelle cantonale et la qualité du service est donc variable:[14] si, à partir de 1675, Beat Fischer exerce un monopole du transport en obtenant successivement la ferme des postes des États de Berne, Soleure, Neuchâtel et Fribourg, garantissant de bonnes communications à l'échelle de la Suisse et de l'Europe,[15] dans les Grisons, par exemple, les lettres sont encore acheminées grâce à des bêtes de somme.[16]

Les horaires présentent une grande variété de formats et sont imprimés sur différents supports, ce qui soulève la question de leur diffusion. Bien que certaines sources postales françaises indiquent que les horaires doivent être affichés dans les bureaux de poste,[17] nous n'avons pas retrouvé de tels documents dans les archives françaises. En revanche, des exemples de ce format sont conservés en Suisse; ainsi, on trouve l'«Arrivée et départ des postes a Lausanne» qui présente, en deux colonnes, le «service des lettres, valeurs et paquets» et l'«arrivée et départ des diligences».[18] Par ce biais, les horaires étaient donc consultables dans l'espace public.

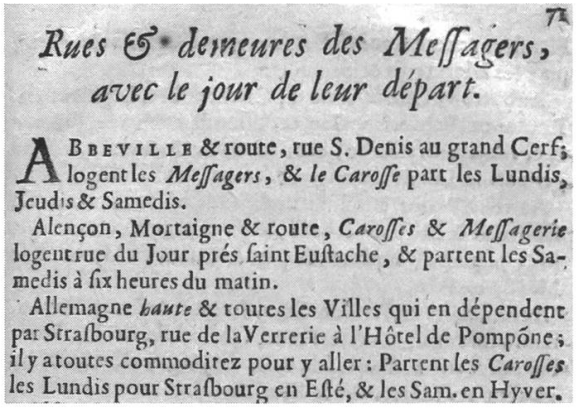
Les horaires sont parfois communiqués dans des journaux sous forme de messages synthétiques. La fonction première de ces quelques lignes était sans doute de faire connaître et de promouvoir un transporteur sur un trajet, mais ces brèves annonces indiquent également l'heure de départ des voitures.[19] Les horaires paraissent aussi dans des almanachs: l'*Almanach royal*, par exemple, présente chaque année, de 1700 à 1792 (et plus tardivement sous d'autres noms), parmi des informations administratives et pratiques, des rubriques concernant les départs des messagers, des rouliers, des Postes et des Courriers. En parallèle, ils sont progressivement intégrés dans les guides de voyage, dont le contenu se diversifie au cours de la période afin de s'adapter aux attentes des voyageurs.[20] Ainsi, la plupart des guides de la première moitié du XVIII[e] siècle n'indiquent aucun horaire, bien que certains fassent figure de précurseurs, à l'image du *Nouveau voyage de France* (1720) de Claude-Marin Saugrain, qui donne l'heure de départ des voitures pour quelques trajets, notamment pour le voyage de Paris à Besançon, destination pour laquelle les carrosses de Paris «partent tous les vendredis en été, et les jeudis en hyver, à six heures du matin».[21] Par contre, la majorité des guides de voyage de la seconde moitié du XVIII[e] siècle communique les horaires, comme l'*Indicateur fidèle, ou Guide des voyageurs* de Claude-Sidoine Michel et Louis-Charles Desnos, publié pour la première fois en 1765 et réédité à plusieurs reprises par la suite, qui accompagne chaque route, comme le montre son titre complet, «d'un itinéraire instructif raisonné [...], qui donne le jour et l'heure du départ, de la dinée et de la couchée tant des coches par eau, que des carrosses, diligences et messageries du royaume [...]».[22] La publication de plus en plus fréquente d'horaires dans les guides souligne l'importance crois-

sante qu'ils prennent dans l'organisation d'un voyage. Entrant ainsi dans l'espace privé, les horaires peuvent être consultés plus largement.

Le type d'informations données par le biais de ces horaires varie selon les services qu'ils concernent. De manière générale, y sont toujours indiqués la ville, le jour et parfois l'heure de départ, et la destination. Les lieux de départ sont le plus souvent listés alphabétiquement, et non dans l'ordre où ils sont desservis sur un itinéraire, mais ils peuvent aussi être organisés en fonction des jours de la semaine.[23] À ces informations s'en ajoutent parfois d'autres, comme le jour d'arrivée, la longueur du trajet ou encore le prix des places.

La multiplication des horaires s'accompagne d'une normalisation dans la manière de les présenter. Ils peuvent être indiqués soit sous forme de texte, soit, progressivement, sous forme de tableau. Cette évolution est particulièrement visible lorsque les horaires sont publiés régulièrement dans des périodiques et des almanachs ou dans les rééditions d'un même ouvrage. Ainsi, la comparaison des éditions de l'*Almanach royal* de 1700, de 1750 et de 1791 permet de constater certaines tendances qui se vérifient dans d'autres horaires. Dans l'*Almanach* de 1700, plusieurs rubriques communiquent au moins les jours de départ – et parfois l'heure – des messagers, rouliers ou de la poste, sous forme de texte. Dans l'édition de 1750, les horaires sont toujours donnés de la même manière,[24] contrairement à celle de 1791, où ils sont dorénavant publiés sous une forme proche du tableau. La rubrique «Ordre général contenant les jours & les heures du depart & les jours d'arrivée des Couriers de la Poste aux Lettres [...]» propose ainsi une liste à trois colonnes, à savoir: «Bureaux», «Départs de Paris», «Arrivées à Paris».[25] Les horaires ont donc d'abord été présentés sous forme de textes avant que certains soient insérés dans des tableaux: on observe ainsi un passage progressif de la phrase au dispositif graphique, du discursif au visuel. Le tableau, en tant que moyen de mettre en ordre des connaissances,[26] permet de croiser et d'organiser plusieurs données, et en l'occurrence des renseignements spatiaux et des données temporelles. Cette nouvelle manière de présenter les informations ne remplace toutefois pas la forme discursive: les deux techniques coexistent. Dans les almanachs et les guides, les horaires peuvent être communiqués sous forme de liste ou de tableau. En revanche, les horaires diffusés dans les journaux sont toujours rédigés, alors que, dans les quelques affiches conservées, les horaires sont plutôt indiqués dans des tableaux, comme dans l'horaire de l'arrivée et du départ des postes à Lausanne de 1829.[27]

Le tableau ne s'impose ainsi pas entièrement à cette période, et n'est pas la forme choisie d'emblée pour la communication des horaires. Pourtant, d'autres données étaient déjà diffusées et synthétisées dans des tableaux, comme dans les livres de compte.[28] Dans le cadre des voyages aussi, le tableau pouvait être utilisé pour présenter des informations complémentaires aux horaires donnés sous forme de



Rues & demeures des Meſſagers, avec le jour de leur départ.

ABBEVILLE & route, rue S. Denis au grand Cerf; logent les *Meſſagers*, & *le Caroſſe* part les Lundis, Jeudis & Samedis.

Alençon, Mortaigne & route, *Caroſſes* & *Meſſagerie* logent rue du Jour prés ſaint Euſtache, & partent les Samedis à ſix heures du matin.

Allemagne *haute* & toutes les Villes qui en dépendent par Straſbourg, rue de la Verrerie à l'Hôtel de Pompône; il y a toutes commoditez pour y aller: Partent les *Caroſſes* les Lundis pour Straſbourg en Eſté, & les Sam. en Hyver.

Illustration 1: Almanach royal, Pour l'année Mil sept cens *[...], Paris, 1700, 71. (Bibliothèque nationale de France, gallica.bnf.fr.)*

DÉPART POUR LES VILLES DE FRANCE.

Obſervations pour les Abréviations.

t. l. j. . . tous les jours.	v. . . . . vendredi.
l. . . . . lundi.	ſ. . . . . ſamedi.
ma. . . . . mardi.	d. . . . . dimanche.
me. . . . . mercredi.	h. . . . . heure.
j. . . . . jeudi.	10 h. ſignifie 10 heures du matin.

Bureaux.	*Départs de Paris.*	*Arrivées à Paris.*
A		
Abbeville, ...	tous les jours à midi.	tous les jours.
Agde, ...	l. ma. me. j. v. ſ. 1 h.	l. ma. j. v. ſ. d.
Agen, ...	ma. ſ. à midi.	me. ſ.
Ahun, ...	ma. ſ. à 1 h.	ma. v.
Aignay-le-Duc, ...	l. v. à 1 h.	j. ſ.
Aigre, ...	ma. ſ. à midi.	ma. ſ.
Aigues-Mortes, ...	ma. j. ſ. à 1 h.	ma. j. d.

1791. V v

Illustration 2: Almanach royal, année commune 1791 *[...], Paris, 1791, 673. (Bibliothèque nationale de France, gallica.bnf.fr.)*

texte ou de liste, à l'instar d'un «Avis sur les carosses et messageries Rojales de Clermont en aivergne pour Le puy En vellai, S[t] Flour passant par Brioude et jssoire (*sic.*)», accompagné d'un tableau des prix.[29] Les classes moyennes et supérieures au moins avaient donc l'habitude de ce format, ce qui explique que la plupart des horaires tabulaires ne sont pas accompagnés d'instructions sur la manière dont il faut s'en servir; les concepteurs des horaires estimaient donc que les lecteurs y parviendraient sans explication supplémentaire.[30]

La lecture des horaires du XVIII[e] siècle requiert néanmoins un certain savoir-faire: ils sont codifiés, et pas tous de façon identique. Différentes abréviations sont par exemple utilisées pour indiquer le jour de la semaine, l'heure ou encore le type de véhicule. Le lecteur doit être capable de deviner la signification des abréviations et donc posséder les compétences nécessaires pour comprendre ces horaires. Ainsi, dans son guide datant de 1828, John Cary remplace, dans la liste des diligences, «*afternoon*» par «*aft.*» et «*morning*» par «*morn.*» sans explication à ce sujet.[31] Mais avec la normalisation progressive des horaires, certains se dotent d'une liste des abréviations, comme dans l'édition de 1791 de l'*Alma-*

nach, où les abréviations des jours sont désormais explicitées.[32] Dans certaines publications, un effort de clarification et de normalisation est amorcé.
Le recours à des abréviations est l'une des solutions adoptées pour gagner de la place au fur et à mesure que les horaires se complexifient et se densifient; dans le même ordre d'idée, des procédés typographiques sont utilisés pour hiérarchiser les informations, comme l'écriture en italique ou en gras. Ainsi, dans l'*Almanach* de Neuchâtel, dès 1709, les jours sont en majuscules, tandis que les noms de villes et de pays sont en italiques.[33]

Des horaires de plus en plus précis?

Marie-Agnès Dequidt remarque qu'au XIX[e] siècle, les indications horaires sont de plus en plus précises et qu'elles ne font plus seulement référence au matin, à l'après-midi ou au soir.[34] Cette évolution s'observe en fait dès le XVIII[e] siècle: même si certains horaires se contentent d'indiquer le jour de départ,[35] d'autres en communiquent l'heure. Ainsi, dès son édition de 1700, dans la section concernant les messagers, l'*Almanach* donne une indication temporelle pour 131 trajets, sur lesquels 101 se réfèrent seulement au jour, contre 22 utilisant l'heure, comme dans cet exemple: «Alençon, Mortaigne & route, *Carosses & Messagerie* logent rue du Jour prés saint Eustache, & partent les Samedis à six heures du matin».[36] Dans la même édition, la «Liste générale et alphabétique des Postes» donne 205 fois l'heure sur les 220 indications temporelles. Dès 1700, l'heure est donc plus ou moins régulièrement utilisée comme référentiel temporel.[37] Dans l'édition de 1791, l'indication horaire se généralise et elle est désormais mentionnée pour chaque trajet.
D'autres horaires, dans la seconde moitié du XVIII[e] siècle, vont plus loin dans la précision en indiquant les minutes, même si celles-ci sont souvent des demi-heures ou des quarts d'heure. Ainsi, en 1765, dans l'*Indicateur fidèle* de Michel et Desnos, plusieurs horaires sont donnés à la demi-heure près, comme pour le carrosse se rendant de Paris à Rennes qui passe à Vitré à «10½» du matin.[38] D'autres sont précis au quart d'heure, à l'image du coche allant de Troyes à Chatillon, qui arrive à Gyé à «3¼» du soir.[39] À l'inverse, en 1818 encore, l'horaire des arrivées et des départs postaux de Zurich ne fait pas mention des minutes.[40] Certains horaires sont donc plus précis que d'autres, mais ils coexistent; il n'y a donc pas d'évolution linéaire vers plus d'exactitude. Néanmoins, nous pouvons globalement noter un passage du jour à l'heure – parfois précise à la minute – comme repère temporel usuel.[41] Ce gain de précision permet aux horaires d'être plus efficients. La mise en tableau progressive et l'émergence d'un effort de normalisation à la fin du XVIII[e] siècle – bien que tous les horaires ne soient toujours

pas présentés de manière identique –, signalent l'implémentation d'une culture de l'organisation dans le cadre de cette entreprise collective que sont les transports et les acteurs qu'ils impliquent. Ces derniers doivent respecter les horaires pour que l'objectif de coordination soit atteint. Il y a donc un «impératif de ponctualité» qui se met en place pour que les transports fonctionnent au mieux,[42] et qui se manifeste par une attention croissante accordée au retard, aussi bien pour s'en plaindre que pour essayer de l'éviter.[43]

Au service des utilisateurs et des utilisatrices: la fonction organisationnelle des horaires

Les horaires, en tant qu'instrument pour coordonner les transports, engagent deux groupes d'acteurs: d'une part, celles et ceux qui organisent et rendent ces transports possibles et, d'autre part, celles et ceux qui voyagent ou envoient lettres et paquets. Toutes et tous sont invités à respecter différentes échéances temporelles afin que les services soient le plus efficients possible, ce qui se traduit notamment par des déplacements et des acheminements plus célères grâce à une absence de perte de temps. Il s'agit, pour les transporteurs, de coordonner les différentes étapes et voitures sur un même trajet. Les arrivées et les départs des Postes de Lausanne de 1829 l'illustrent parfaitement dans le cas du trajet de Genève à Turin en passant par Chambéry: la diligence venant de Genève arrive à Chambéry «le soir» et il y a ensuite un départ, le même jour, à 22 heures.[44] Dans la même optique, la poste française essaie elle aussi de coordonner ses courriers.[45]

Plus largement, des horaires sont peu à peu donnés pour toutes les étapes de l'organisation du transport, permettant une efficience croissante des mobilités.[46] Ils régissent les départs et les arrivées des voitures, mais aussi les heures d'ouverture des bureaux de poste.[47] Les employés doivent eux aussi respecter des horaires: «Le commis chargé du service de la cour, le distributeur de garde et les facteurs se rendront au bureau ou se reçoivent les dépêches de la cour, en été a 4 heures ½ du matin, en hiver a 5 heures ½. Il sera procédé aussitôt au tri et a l'enregistrement des lettres de service, afin que la distribution en puisse commencer dans Paris en été a 6 heures du matin, en hiver a 7 h et que les facteurs soient de retour a la poste en été a 7 heures du matin, en hiver a 8 heures ½ [...].»[48]

Pour ceux ayant besoin de correspondre rapidement et régulièrement – c'est-à-dire avant tout les marchands, commerçants et artisans ou encore les banquiers –,[49] il s'agit de pouvoir anticiper les départs et les arrivées de leurs courriers et de leurs paquets. La célérité des correspondances est également essentielle pour les administrateurs.[50] Grâce aux horaires, il est possible de prévoir

les délais dans lesquels le destinataire recevra la lettre ou le paquet et aura la possibilité d'y répondre. Le fait de pouvoir envoyer une réponse le jour même est primordial pour la bonne marche des affaires, la circulation des correspondances et l'information économique en général.[51] Les horaires permettent ainsi à ces utilisateurs et à ces utilisatrices de s'organiser. Ils aident aussi les voyageurs à planifier leurs trajets, leurs dîners, leurs étapes.

Les horaires ont donc, dès le XVIII[e] siècle, une fonction organisationnelle qui permet aux différents acteurs de se coordonner afin de gagner du temps, mais aussi de prévoir leurs déplacements et leurs envois. Ils ne concernent toutefois que celles et ceux qui utilisent ou se déplacent avec les voitures soumises à des départs à heures fixes. En effet, les horaires représentent également une contrainte à laquelle il faut se conformer: il n'est possible d'envoyer une lettre ou de partir pour une certaine destination qu'à une heure prédéfinie. C'est pourquoi des services parallèles existent pour pallier cet inconvénient. En France, l'ordonnance concernant les Messageries du 12 août 1775 mentionne ainsi des voitures partant à la demande: «Comme il sera fourni des berlines à quatre places pour la commodité des voyageurs qui voudront aller avec leur compagnie, ou qui par leurs affaires seront nécessités à partir à jours & heures non réglées [...].»[52] En Suisse aussi, il existe des alternatives, comme l'extraposte, qui ne sont pas non plus soumises à la contrainte de l'horaire.[53] Ces services ne sont toutefois pas toujours plus rapides que ceux partant à heure fixe. En revanche, ils sont onéreux: l'extraposte coûte le double du prix d'une course ordinaire.[54] De même, les diligences qui «seront conduites à jours & heures fixes par la voie des Maîtres de postes, ou par les relais établis par les Fermiers des Messageries» sont au prix de «Seize sous par lieue pour les places dans lesdites Diligences, & Dix sous aussi par lieue pour les places en dehors desdites Diligences [...]»,[55] alors que les diligences extraordinaires coûtent «Vingt-trois sous par place & par lieue».[56] La flexibilité et la liberté de s'affranchir des horaires ont donc un prix, qui n'est pas accessible à toutes les bourses.

Heure et horaires au quotidien: la diffusion du temps mesuré

Outre les difficultés de lecture des horaires que nous avons déjà évoquées, les utilisateurs et les utilisatrices doivent aussi avoir l'heure pour pouvoir s'en servir et les respecter. En effet, le recours à des horaires et l'«impératif de ponctualité» donnent une place centrale aux garde-temps dans le cadre des mobilités.[57]

Pour connaître l'heure, ces usagers peuvent s'appuyer sur les horloges publiques. Si elles existent depuis le XIV[e] siècle,[58] le XVIII[e] siècle est marqué par la multiplication de ces dispositifs horaires qui gagnent peu à peu en précision.[59] Affi-

chée sur les clochers, mais aussi dans les hôtels de ville, les auberges ou les relais,[60] l'heure est ainsi suffisamment diffusée dans les villes pour que toutes et tous puissent la connaître sans avoir leur propre garde-temps.[61] Néanmoins, dans le cadre d'un voyage, posséder une montre est le seul moyen d'avoir l'heure pendant le déplacement ou lors d'une nuitée en chemin. Le temps est désormais portable.[62] Si de petits cadrans solaires portatifs existent en effet depuis la seconde moitié du XV^e^ siècle,[63] les garde-temps mécaniques – eux aussi devenus transportables grâce aux progrès horlogers –[64] permettent de visualiser l'heure en dépit des contingences.[65] Les voyageurs peuvent ainsi se munir, par exemple, d'une montre de voyage.[66]

L'analyse des inventaires après décès a mis en évidence une possession croissante des garde-temps en général en France et en Angleterre, et particulièrement des montres de poche, au cours du XVIII^e^ siècle.[67] John Styles, quant à lui, utilise entre autres des sources judiciaires pour prouver la diffusion progressive des montres en Angleterre pendant cette période.[68] Il note que les seules personnes qui se font voler leur montre pendant qu'ils travaillent sont celles employées dans le cadre des transports terrestres.[69] Les maîtres de poste, postillons et autres employés des transports devaient en effet avoir l'heure pour respecter les horaires qui leur étaient imposés. Patrick Marchand a constaté que les montres commencent à apparaître dans les inventaires après décès des maîtres de poste dès les années 1720 et qu'elles se répandent plus généralement à partir de 1750.[70] En Angleterre, les gardes postaux avaient sur eux un garde-temps, scellé dans un boîtier en bois et vitré à l'avant, qui leur permettait de respecter les horaires stricts qui leur étaient imposés et de faire remplir leur «*time-bill*» à chaque poste.[71]

Néanmoins, la possession de ces instruments de mesure du temps ne prouve pas pour autant qu'une utilisation quotidienne en était faite, comme l'ont souligné des travaux récents:[72] il est nécessaire, pour étudier l'intériorisation du temps, de mobiliser une approche complexe.[73] Si l'on croise cette diffusion des montres avec la multiplication des horaires dans le cadre des transports, tout laisse à penser qu'un usage croissant des garde-temps s'opère au cours de la période. D'autres traces de cette utilisation apparaissent dans les sources, comme le fait que certains guides citent désormais la montre au rang des objets dont il est important de se munir, à l'image de l'*Essai pour diriger et étendre les recherches des voyageurs* de Léopold Berchtold, qui place cet instrument en deuxième dans la liste des «choses utiles à un voyageur».[74] Ce faisceau d'indices converge donc vers la preuve d'une intériorisation nouvelle du temps au cours du XVIII^e^ siècle, particulièrement visible dans les mobilités, puisque l'heure devient un outil indispensable pour organiser les transports et les voyages.

Le bon fonctionnement des horaires à cette période se heurte à l'absence d'uniformisation de l'heure à l'échelle nationale, et encore moins internationale.[75] De

plus, jusqu'au XIX[e] siècle, l'heure officielle était l'heure solaire, déterminée à partir du mouvement du soleil au cours de la journée, dont la longueur varie en fonction de l'inclinaison de l'écliptique sur l'équateur et de la vitesse de la Terre, et non l'heure moyenne, une heure mécanique, mesurée par les montres et basée sur un soleil moyen, qui se déplacerait sur l'équateur à vitesse constante, aboutissant à des journées de même durée, 24 heures.[76] Genève est la première ville à passer à l'heure moyenne en 1780, suivie de Londres en 1792, Berlin en 1810 et enfin Paris en 1826.[77] Le temps reste donc, au XVIII[e] siècle, une notion relative, variant d'un endroit à l'autre, puisque l'heure solaire diffère selon la longitude.[78] Les voyageurs possédant une montre doivent alors savoir comment la régler pour s'adapter aux heures locales, ce qui est particulièrement important pour respecter les horaires d'éventuelles correspondances à effectuer au cours de leur trajet. Le plus simple pour cela est de se conformer à l'heure donnée par l'horloge publique la plus proche.[79] En l'absence d'une horloge publique, il est possible de se référer à un cadran solaire ou à un méridien, à l'instar de celui du jardin du Palais-Royal à Paris, pour régler sa montre.[80] Après l'adoption de l'heure moyenne comme heure de référence, il fallait, pour trouver celle-ci, passer par des tables d'équation qui permettent de convertir l'heure solaire en heure moyenne.[81] Néanmoins, les écarts d'heures d'un endroit à l'autre ne font en réalité que peu de différence à l'échelle d'un trajet compte tenu de la lenteur des véhicules.[82] Mais comme les horaires gagnent en précision au cours de la période jusqu'à prendre en compte les minutes, les délais doivent être respectés avec plus de rigueur. L'accélération croissante des transports et la densification du système, ainsi que la mise en place d'une coordination temporelle par le biais d'horaires de plus en plus précis, vont progressivement demander une synchronisation des temps locaux et ce avant l'implantation du chemin de fer,[83] qui accélérera le processus d'unification de l'heure.[84]

Conclusion

Les horaires du XVIII[e] siècle et du début du XIX[e] siècle présentent une grande diversité, tant dans leur format que dans les informations ou dans le degré de précision des indications temporelles. Malgré ces différences, plusieurs tendances se dessinent, à commencer par la multiplication du nombre de ces horaires qui s'imposent comme un instrument de planification indispensable à l'efficacité des transports. La fonction organisationnelle de ces horaires rend possible une coordination temporelle des mobilités, engendrant un gain de temps et réduisant les incertitudes liées aux déplacements.[85] Ainsi, au siècle des Lumières, les mobilités deviennent gérables et calculables.[86] Cette coordination est elle-même une

condition indispensable à l'instauration de ces horaires qui ne pourraient fonctionner sans la discipline et les outils nécessaires pour respecter ces échéances temporelles.

Les horaires permettent en outre d'établir un lien visible entre le temps et l'espace, entre la distance et la vitesse, et participent au changement de paradigme qui s'opère au cours de la période:[87] les indications temporelles sont désormais davantage utilisées pour mesurer les déplacements que les indications spatiales.[88] L'importance croissante de ces horaires, mise en rapport avec d'autres tendances, comme la diffusion des montres de poche et plus encore celle de l'heure dans l'espace public, indique une intériorisation du temps dès le XVIII[e] siècle. Celle-ci a été récemment mise en évidence grâce à d'autres sources, judiciaires par exemple.[89] Dire le temps et l'utiliser dans le cadre d'une coordination temporelle montrent ainsi une pénétration, certes peut-être encore intermittente, mais concrète, des pratiques de mesure du temps et témoignent en outre de ses usages, pas uniquement dans le domaine du travail, mais aussi dans la vie quotidienne de celles et ceux qui ont les moyens de voyager ou d'envoyer des lettres et des paquets. Les transports sont l'un des domaines où l'on voit lentement émerger une nouvelle conception du temps: il n'est plus seulement une durée perçue mais il devient un temps mesuré, de plus en plus précis, engendrant des échéances qu'il faut respecter. Ainsi, en tant qu'outil permettant d'organiser le temps des transports et donc des différents acteurs, l'horaire est une forme de contrainte sociale, une nouvelle norme à laquelle il faut se conformer.

Notes

1 Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse. France, XVIII[e]–XX[e] siècles*, Paris 1995; Daniel Roche, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris 2003.

2 Guy Arbellot, Bernard Lepetit (dir.), *Atlas de la Révolution française*, tome 1: *Routes et communications*, Paris 1987, 58; Roche (voir note 1), 224–225. On note tout de même, au XVIII[e] siècle, une accessibilité plus grande des transports grâce au développement des voitures; désormais, les femmes non accompagnées, les enfants ou encore les servants peuvent les emprunter. À ce sujet, voir Wolfgang Behringer, *Im Zeichen des Merkur. Reichspost und Kommunkationsrevolution in der Frühen Neuzeit*, Göttingen 2003, 436–485.

3 Guy Arbellot, «La grande mutation des routes de France au milieu du XVIII[e] siècle», *Annales ESC* 3 (1973), 765–791, 786.

4 Ibid., 765–791; Arbellot, Lepetit (voir note 2); Jean-Marcel Goger, *La politique routière en France de 1716 à 1815*, thèse dirigée par Jean-Claude Perrot, soutenue en 1988, non publiée.

5 Marie-Agnès Dequidt, «Comment mesurer l'intériorisation du temps? (Paris, début du XIX[e] siècle)», *Revue d'histoire du XIX[e] siècle* 45/2 (2012), 69–81.

6 Marie-Agnès Dequidt, *Horlogers des Lumières. Temps et société à Paris au XVIII[e] siècle*, Paris 2014, 100–101.

7 *Archives d'État de Neuchâtel*, 72CB-6.2, 1821.

8 Edward P. Thompson, «Time, Work-Discipline, and Industrial Capitalism», *Past & Present*

38 (1967), 56–97; Hans-Joachim Voth, *Time and Work in England, 1750–1830*, Oxford 2000; Corine Maitte, Didier Terrier (dir.), *Les temps du travail. Normes, pratiques, évolutions (XIVe–XIXe siècle)*, Rennes 2014.

9 Mike Esbester, «Designing Time. The Design and Use of Nineteenth-Century Transport Timetables», *Journal of Design History* 22/2 (2009), 91–113; Christophe Studeny, «L'emprise de l'heure», *Romantisme* 174/4 (2016), 10–19; Eviatar Zerubavel, «Timetables and Scheduling. On the Social Organization of Time», *Sociological Inquiry* 46/2 (2007), 87–94. À l'exception de Wolfgang Behringer, qui s'est intéressé aux horaires des transports du Saint-Empire pendant toute l'époque moderne, voir Wolfgang Behringer, «Der Fahrplan der Welt. Anmerkungen zu den Anfängen der europäischen Verkehrsrevolution», in Helmut Trischler, Hans-Liudger Dienel (éd.), *Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert*, Francfort-sur-le-Main 1997, 40–57.

10 Du moins pour la France et l'Angleterre. Pour la Suisse, un travail majeur d'édition d'horaires a été commencé par Jean-Pierre Haldi et mené au Musée de la communication à Berne dans les années 1980 et 1990. Les horaires de treize cantons ont ainsi été regroupés dans des fascicules et un quatorzième concerne la Suisse en général. Ils sont réunis sous les cotes MfK MUS 5661 à 5674.

11 Ce que Mike Esbester remarque aussi pour le XIXe siècle, cf. Esbester (voir note 9), 93.

12 Patrick Marchand, *Le maître de poste et le messager. Les transports publics en France au temps des chevaux*, Paris 2006, 43.

13 Howard Robinson, *The British Post Office*, Princeton 1948, 126–140; Edmund Vale, *The Mail-Coach Men of the Late Eighteenth Century*, Newton Abbot 1967, 1–38.

14 Arthur Wyss, *La poste en Suisse. 2000 ans d'histoire*, Lausanne 1987; Markus Jedele-Schudel, *Kutschen, Schlitten und Fourgons der Schweizer Post*, Winterthour 2010; Andreas Kellerhals-Maeder, Thomas Klöti, Karl Kronig, *Bevor die Post verstaatlicht wurde. Die Post der Fischer, 1675–1832*, Berne 1991.

15 Kellerhals-Maeder, Klöti, Kronig (voir note 14); Johann Friedrich von Ryhiner, Thomas Klöti, *Die Post: ein «Geschäft» – für wen? Geschichte des bernischen Postwesens von 1648–1798 und Johann Friedrich von Ryhiners «Bericht über das Postwesen in Helvetien, 1793»*, Berne 1990.

16 Wyss (voir note 14), 101.

17 Archives nationales, Paris (désormais AN), F/90/19045, 20 frimaire an 14.

18 Archives cantonales vaudoises (désormais ACV), PP 1052/18.

19 De nombreux exemples sont conservés en Angleterre, comme The National Archives, Kew, RAIL 981/617.

20 Monique Pelletier, «Les guides routiers au XVIIIe siècle. Tradition et innovations (l'exemple de l'itinéraire Paris-Compiègne)», in Jean-Denys Devauges, Didier Masseau, *Le voyage en France, 1750–1914*, Compiègne 2000, 7–16.

21 Claude-Marin Saugrain, *Nouveau voyage de France, géographique, historique, et curieux. Disposé par différentes routes, à l'usage des Étrangers et des François*, Paris 1720, 207.

22 Claude-Sidoine Michel, Louis-Charles Desnos, *L'indicateur fidèle, ou Guide des voyageurs* [...], Paris 1765.

23 Par exemple, dans l'horaire de 1753 communiqué dans l'*Almanach de Neuchâtel*, cité dans MfK MUS 5674.

24 Par exemple, dans la section «Messagers, Coches, et carosses avec le jour de leur départ» de l'*Almanach royal, Année M. DCC. L.* [...], Paris 1750, 399.

25 *Almanach royal, année commune 1791* [...], Paris 1791, 673–698.

26 Michel Foucault, *Les mots et les choses. Une archéologie des sciences humaines*, Paris 1966, 86–89; Jean-Claude Perrot, *Une histoire intellectuelle de l'économie politique (XVIIe–XVIIIe siècle)*, Paris 1992, 31–33.

27 ACV, PP 1052/18.

28 Mike Esbester fait le même constat pour le XIXe siècle, cf. Mike Esbeter, «Nineteenth-Century Timetables and the History of Reading», *Book History* 12 (2009), 156–185, 163.

29 Archives départementales du Puy-de-Dôme, 1C5164.
30 Idem.
31 John Cary, *Cary's new itinerary: or An Accurate delineation of the great roads, both direct and cross, throughout England & Wales* [...], Londres 1828.
32 *Almanach* [...] *1791* (voir note 25), 673.
33 Jean Bon Biberon, *Almanach pour l'An de Grace MDCCVIIII, Contenant des Observations Astrologiques pour chaque mois* [...], Neuchâtel 1709, cité dans MfK MUS 5674.
34 Dequidt (voir note 5), 75.
35 Voir, par exemple, 17th–18th Century Burney Collection Newspapers, *Evening Post* 2296 (1724).
36 *Almanach royal, Pour l'année Mil sept cens* [...], Paris 1700, 71.
37 Ce qui se vérifie dans d'autres exemples, comme l'horaire pour les transports zurichois de 1702, publié dans le *Schreibkalender*, cf. MfK MUS 5664.
38 Michel, Desnos (voir note 22), feuille II.
39 Ibid., feuille VI.
40 MfK MUS 5664.
41 Christophe Studeny, «La révolution des transports et l'accélération de la France (1770–1870)», in Mathieu Flonneau, Vincent Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Rennes 2009, 117–133.
42 Gerhard Dohrn-van Rossum, *L'histoire de l'heure. L'horlogerie et l'organisation moderne du temps*, Paris 1997, 360.
43 Catherine Herr-Laporte, «‹Rien ne sert de courir, il faut partir à point›. Temps et mobilité dans un long XVIIIe siècle», *Artefact* 10 (2019), 119–142, 132–137.
44 ACV, PP/1052/18.
45 AN, F/90/20006.
46 Behringer (voir note 9), 44.
47 Voir par exemple, AN, AD/IX/561, Instruction générale sur le service des postes, 1792, article I.
48 AN, F/90/20007, Service du Bureau d'arrivée, délibération du 4 octobre 1782, fol. 82–83.
49 Guyot insiste sur l'importance de ces informations pour les banquiers et les négociants, voir Edme-Gilles Guyot, *Guide des lettres contenant l'ordre général du départ et de l'arrivée des courriers des postes, dans toutes les principales villes de France*, Paris 1770, «Observations sur l'usage que l'on doit faire, des tables du Départ et de l'Arrivée des Lettres [...]». Lorna Weatherill note également que les marchands et les commerçants possèdent plus de montres que d'autres catégories socioprofessionnelles, sans que l'on puisse affirmer avec certitude que cette possession importante réponde au besoin d'avoir l'heure pour exercer leur métier, voir Lorna Weatherill, *Consumer Behaviour and Material Culture in Britain, 1660–1760*, Londres 1988, 177–178, 185–188.
50 Ce qu'ils revendiquent dans plusieurs sources, par exemple, AN, 19860703/3, dossier Finistère.
51 Dominique Margairaz, «Introduction. Économie et information à l'époque moderne», in Dominique Margairaz, Philippe Minard (dir.), *L'information économique (XVIe–XIXe siècle)*, Paris 2008, 3–16; Herr-Laporte (voir note 43), 123–124.
52 AN, AD/IX/459.
53 Wyss (voir note 14), 109; von Ryhiner, Klöti (voir note 15), 78–80.
54 Wyss (voir note 14), 109.
55 AN, AD/IX/459, «Arrêt du Conseil d'État du roi, servant de règlement sur les Diligences & Messageries du Royaume du 23 Janvier 1777», Article II.
56 Ibid., Article III.
57 Dohrn-van Rossum (voir note 42), 360.
58 Ibid., 131–179.
59 Philippe Henry, «La perception et l'usage du temps au XVIIIe siècle», in Catherine Cardinal et al. (éd.), *L'homme et le temps en Suisse, 1291–1991*, La Chaux-de-Fonds 1991, 35–42; Dohrn-van Rossum (voir note 42), 361.

60 Des sources iconographiques en témoignent, cf. Adhmar Kermabon, *Bureau de poste, 1760*, 1889, Aquarelle, Musée de la Poste, Paris, Inv. G288. Sur ce point, voir: Jakob Messerli, *Gleichmässig, pünktlich, schnell. Zeiteinteilung und Zeitgebrauch in der Schweiz im 19. Jahrhundert*, Zurich 1995, 111–136; Paul Glennie, Nigel Thrift, *Shaping the Day. A History of Timekeeping in England and Wales, 1300–1800*, Oxford 2009, 119–137; Bruno Blondé, Gerrit Verhoeven, «Against the Clock. Time Awareness in Early Modern Antwerp, 1585–1789», *Continuity and Change* 28/2 (2013), 213–244.

61 Glennie, Thrift (voir note 60), 100–177.

62 Sur le temps dans l'espace privé, voir Dequidt (voir note 6), 54–59.

63 Des exemplaires sont conservés au Musée international d'horlogerie de La Chaux-de-Fonds (Suisse) et au Museum of the History of Science d'Oxford. Voir aussi Ernst von Bassermann-Jordan, Hans von Beterle, *Montres, pendules et horloges*, Paris 1964, 101.

64 Jacques Gapaillard, *Histoire de l'heure en France*, Paris 2011, 45–46; Bassermann-Jordan, Beterle (voir note 63), 263; Dohrn-van Rossum (voir note 42), 361; David S. Landes, *L'heure qu'il est. Les horloges, la mesure du temps et la formation du monde moderne*, Paris 1987, 135–136, 181–189, 199.

65 Daniel Roche, *La France des Lumières*, Paris 1993, 80.

66 Catherine Herr-Laporte, «Les montres de voyage. Désignations, techniques et usages (1700–1830)», in Gianenrico Bernasconi, Susanne Thürigen (éd.), *Material History of Time. Objects and Practices, 14th–18th Centuries*, Berlin, à paraître (2020).

67 Annik Pardailhé-Galabrun, *La naissance de l'intime. 3000 foyers parisiens, XVIIe–XVIIIe siècles*, Paris 1988, 149, 163, 396–397; Daniel Roche, *Le peuple de Paris. Essai sur la culture populaire au XVIIIe siècle*, Paris 1998, 302; Dequidt (voir note 5). La même constatation a été faite en Angleterre: Weatherill (voir note 49), 25–28; Glennie, Thrift (voir note 60), 109–110.

68 John Styles, *The Dress of People. Everyday Fashion in Eighteenth-Century England*, New Haven 2007, 97–98.

69 Ibid., 102–103.

70 Marchand (voir note 12), 279.

71 Un exemplaire est conservé au Postal Museum de Londres (Inv. 2009–0060/14). Roy Charles Anderson, Joy Mary Anderson, *Quicksilver. A Hundred Years of Coaching, 1750–1850*, Newton Abbott 1973, 76, 164; Anthony Bird, *Roads and Vehicles*, Londres 1973, 125; Eviatar Zerubavel, «The Standardization of Time. A Sociohistorical Perspective», *American Journal of Sociology* 88/1 (1982), 1–23, 6.

72 Glennie, Thrift (voir note 60); Blondé, Verhoeven (voir note 60); Dequidt (voir note 6), 100; Gerrit Verhoeven, «Time Technology. Watches, Clocks, and Time Perception in London (1775–1825)», in Bernasconi, Thürigen (voir note 66).

73 Styles (voir note 68), 101.

74 Léopold Berchtold, *Essai pour diriger et étendre les recherches des voyageurs* [...], tome 1, Paris 1797, 83.

75 En Suisse, ce sont même différents systèmes de mesure de l'heure qui coexistent, cf. Messerli (voir note 60), 17–42.

76 Ibid., 57–68; Landes (voir note 64), 191; Gapaillard (voir note 64), 87–114.

77 Messerli (voir note 60), 57–68; Gapaillard (voir note 64), 102–110.

78 Henry (voir note 59), 35.

79 Dequidt (voir note 6), 101.

80 Gapaillard (voir note 64), 98–99; Andrée Gotteland, *Les cadrans solaires et méridiennes disparus de Paris*, Paris 2002.

81 Landes (voir note 64), 191; Dequidt (voir note 6), 101.

82 Landes (voir note 64), 149–150; Messerli (voir note 60), 70.

83 Wolfgang Behringer, «Communications Revolutions. A Historiographical Concept», *German History* 24/3 (2006), 333–374, 365.

84 Dohrn-van Rossum (voir note 42), 337; Lucien Baillaud, «Les chemins de fer et l'heure légale», *Revue d'histoire des chemins de fer* 35 (2006), 25–40, 26.
85 Paul Dobraszczyk, «Useful Reading? Designing Information for London's Victorian Cab Passengers», *Journal of Design History* 21/2 (2008), 121–141, 137.
86 Behringer (voir note 9), 44.
87 Colin Symes, «Time and Motion. Chronometry and the Railway Timetables of New South Wales, 1855–1906», *KronoScope* 11/1 (2011), 145–165, 162.
88 Christophe Studeny, «L'éveil de la vitesse. La France au galop de la malle-poste», in Daniel Roche, *Voitures, chevaux et attelages du XVI^e^ au XIX^e^ siècle*, Paris 2000, 247–264, 263; Nicolas Verdier, «La montre et l'odomètre. Aux origines de la diffusion du concept de vitesse. Louis Dutens et son itinéraire des routes les plus fréquentées, 1775–1793», in Bernasconi, Thürigen (voir note 66).
89 Blondé, Verhoeven (voir note 60); Verhoeven (voir note 72).

Zusammenfassung

Fahrpläne. Ein Mobilitätsmittel im 18. und im beginnenden 19. Jahrhundert

Die Beschleunigung der Transporte im Lauf des 18. und des beginnenden 19. Jahrhunderts ist nicht zuletzt über eine neue temporale Koordination möglich geworden. Sie wurde grundlegend für die Organisation des Brief-, Paket- und Personentransports. Ein wichtiges Element davon waren die Fahrpläne. Sie wurden eingeführt zur gemeinsamen Nutzung der Zeit durch die verschiedenen involvierten Akteur*innen. Trotz der grossen Unterschiedlichkeit zeigen sich anhand von Form und Materialität der Fahrpläne einige Tendenzen: eine fortschreitende Normierung, ein Nebeneinander von diskursiven Formen und Tabellen sowie eine zunehmende zeitliche Präzision von Tages- über Stunden- bis hin zu Minutenangaben. Die Verbreitung der Fahrpläne, die unter anderem mit den immer zahlreicher werdenden öffentlichen Uhren verbunden war, führte in den Zusammenhängen der Mobilität zu einer Internalisierung der Zeit, wie sie auch für andere Lebensbereiche festgestellt werden kann. Die Fahrpläne schrieben sich ein in eine neue Mobilitätskultur, sie zeugen von neuen Alltagspraktiken der Zeitmessung und noch allgemeiner von einem neuen Umgang mit der Zeit.

(Übersetzung: Hans-Ulrich Schiedt)