

Interfaces techniques et interfaces administratives : les difficultés de circulation dans la France du XVIII^e siècle

P. Allard

Au XVIII^e siècle un vaste projet de création et d'amélioration de routes fut entrepris sous le roi Louis XV grâce à la direction de Trudaine, intendant des finances de 1743 à 1769 et administrateur des ponts et chaussées. Ce projet poursuivait une œuvre entreprise dès 1705 d'amélioration des routes du royaume. Ce réseau, unique en Europe, créa une interface de transport entre les provinces françaises et entre les grandes villes et les ports. Pourtant il n'eut pas forcément les résultats escomptés car l'Etat ne réussit pas à opérer une réforme capitale qui était la création d'un marché unique en supprimant les droits de douanes d'une région à l'autre, en particulier pour le commerce des grains. Cette réforme, voulue par Turgot, intendant des finances de 1774 à 1776, échoua du fait d'une opposition farouche des bénéficiaires de l'ancien système et des désordres engendrés par la guerre des farines. Il fallut attendre la Révolution pour que ces douanes soient supprimées. C'est l'exemple d'une interface technique qui ne s'est pas accompagnée de la suppression d'une interface administrative aux services d'une législation lourde et paralysante. A contrario, en Grande-Bretagne, les routes et les canaux ont été construits en fonction des besoins du commerce avec une large participation des populations concernées et dans un cadre législatif rénové.

Dans une première partie nous décrirons l'œuvre de Trudaine et de l'ingénieur Perronet et dans une deuxième partie l'échec des réformes de Turgot qui souhaitait unifier le marché français. Dans une troisième partie nous ferons une rapide comparaison avec la Grande-Bretagne du XVIII^e siècle.

La construction d'un grand réseau routier était déjà une préoccupation de Colbert. Dans sa vision mercantiliste la puissance d'un pays résidait dans son économie et sa capacité à dominer les marchés extérieurs. L'Etat devait donc intervenir dans le domaine économique afin de renforcer la puissance royale. Cette politique consistait à créer des manufactures afin de concentrer les productions et échapper aux contraintes des corporations. Il fallait également faciliter la circulation des productions dans le royaume afin d'alimenter les ports qui exportaient les produits manufacturés. Le réseau des transports devait donc être le plus efficace possible, pour cela il fallait améliorer l'existant et construire des routes et des canaux pour transporter de grandes quantités de produits.

Au XVIII^e siècle, l'essor du commerce international a stimulé les productions européennes, de nouvelles manufactures reçurent leurs lettres patentes, les campagnes devinrent également des lieux de production. La proto-industrie se développa et continua à transformer les campagnes en zone de production en association avec les négociants des villes.

L'amélioration du réseau routier était donc une préoccupation relativement ancienne mais qui s'est structurée à partir de 1713 avec la création de 11 inspecteurs généraux des ponts et chaussées, et la mise en place du corps des ponts et chaussées en 1716.

Les ingénieurs permirent d'appliquer les techniques les plus modernes de construction et de donner une cohérence à l'ensemble du réseau grâce à une organisation qui facilitait des échanges et des mises en commun de leurs savoirs. Cela donna une grande cohérence au réseau routier et permit de prendre des décisions nationales comme, par exemple, de fixer en 1724 par décret la charge à l'essieu de manière à éviter de créer des ornières sur les routes empierrées. Le financement de l'Etat permettait de grandes réalisations comme le pont de Blois sur la Loire, achevé en 1724, il fut le premier pont réalisé par le corps des ponts et chaussées. Pour la construction des routes, les intendants reçurent les instructions détaillées de Philibert Orry contrôleur général des finances et directeur général des ponts et chaussées qui établit, en 1737, une corvée d'un maximum de 30 jours pour les 5 catégories de routes. En 1738, Orry demanda aux ingénieurs de dresser les plans des grandes routes de France, travail considérable poursuivi par son successeur Daniel-Charles Trudaine, intendant des finances, chargé des ponts et chaussées de 1743 à 1769. Trudaine confia à Jean-Rodolphe Perronet, architecte de formation et ingénieur de la généralité d'Alençon, le secrétariat du bureau des dessinateurs en 1747. Plusieurs missions étaient confiées au bureau. Il devait dresser les cartes et les plans du royaume et lever tous les plans des routes. Il devait former les futurs ingénieurs des ponts et chaussées, contrôler leurs travaux dans les généralités où ils exerçaient leurs fonctions. En dernier lieu le bureau conduisait tous les travaux dans les provinces. Le bureau devint l'école royale des ponts et chaussées en 1747 et l'école nationale des ponts et chaussées en 1775. De 1747 à 1794, Jean-Rodolphe Perronet en fut le directeur. La cartographie de 22 régions

fut réalisée, elle constitue ce que l'on appelle communément l'atlas de Trudaine. Cet atlas contient l'ensemble des routes existantes ainsi que les projets à réaliser. Conséquence des divisions administratives de l'époque, l'atlas ne contient que les plans détaillés des 22 généralités, il ignore les pays d'états qui représentaient une grande partie de la France, ainsi la Bourgogne, la Provence, le Languedoc et la Bretagne n'ont pas été cartographiées.

L'œuvre de Trudaine et de Perronet fut considérable. Le réseau routier fut amélioré et plus de 26000 km de routes nouvelles furent construites, l'ensemble préfigurait le plan du réseau actuel. Il donnait une place centrale à Paris en privilégiant l'accès aux frontières et aux grands ports. Les techniques d'empierrement mises au point permettaient une circulation par tous les temps. Après 1775, on employa la technique de Pierre Trésaguet ingénieur en chef de la généralité de Limoges. Les routes, d'une largeur de 5,85 mètres, avaient une épaisseur de 28 cm et elles étaient constituées de différentes tailles de pierre avec en fond des pierres disposées sur leur champ. Cette technique ne sera supplantée par celle de l'Ecoisais McAdam, (moins onéreuse) qu'après 1850.

Les ponts facilitaient la traversée des fleuves et des rivières. Plus de 540 ponts de plus de 20 mètres furent construits entre 1700 et 1789. Les plans étaient soumis et discutés au bureau central, ce qui permettait de les intégrer dans le réseau général et de mettre en commun les techniques. De nombreux ponts construits à cette époque sont restés en service. Parmi les plus connus on peut citer ceux du bras sud de la Loire à Nantes, en 1757, de Château-Thierry en 1765, de Nogent-sur-Seine en 1766, Neuilly-sur-Seine construit de 1768 à 1772, de Chantilly en 1771, et le pont de la Concorde, d'abord pont Louis XVI puis pont de la Révolution, il fut commencé en 1787 et achevé en 1791 par Perronet.

Le réseau construit représentait plusieurs milliers de kilomètres, sa construction sera poursuivie jusqu'à la Révolution [1]. La qualité du réseau, sa cohérence et sa longueur en faisaient un des meilleurs d'Europe. Arthur Young dans ses célèbres voyages en France durant les années 1787, 1788 et 1789 donna un tableau très critique de la France, mais le réseau routier trouva grâce à ses yeux [2], il en profita pour rendre hommage au gouvernement tout en dénonçant par ailleurs les corvées et les impôts excessifs mal répartis :

Je ne sais rien d'aussi remarquable pour le voyageur que les routes du Languedoc : nous n'avons pas en Angleterre l'idée de tels efforts ; c'est superbe, splendide.

Une superbe chaussée, faite avec la solidité et la magnificence qui distinguent les grandes routes françaises, prend la place des misérables chemins de Catalogne, encore tels que la nature les a tracés ; de beaux ponts sont jetés sur les torrents qu'il fallait passer à gué. Nous nous trouvions tout à coup transportés d'une province sauvage, déserte et pauvre, au milieu d'un pays enrichi par l'industrie de l'homme. Tout tenait le même langage et nous disait en termes sur lesquels on ne pouvait se méprendre, qu'une cause puissante et active produisait ces contrastes, trop évidents pour être méconnus. Plus on voit, plus, selon mon opinion, on est conduit à penser qu'il n'y a qu'une influence toute puissante qui stimule le genre humain : le gouvernement.

A ces routes il faut ajouter la construction de canaux, près de 18000 km de canaux furent ouverts durant le XVIII^e siècle. L'Etat et les régions finançaient ces travaux supervisés par les ingénieurs des ponts et chaussées.

Cette réussite était due à la volonté de l'Etat qui tout au long du XVIII^e siècle poursuivit la même politique d'aménagement des transports routiers, complétée par la construction de nouveaux canaux de navigation et l'amélioration des grands ports. Le budget des ponts et chaussées fut multiplié par 3,2 de 1715-1736 à 1786 [3]. Cette continuité fut facilitée par la mise en place d'une administration efficace, relativement indépendante des vicissitudes de la vie politique et des intrigues de la cour. La centralisation ôta aux pouvoirs locaux la liberté de construire routes et canaux en fonction de leurs seuls intérêts. Cette administration aurait cependant été impuissante si elle n'avait pas eu à ses côtés le corps des ingénieurs des ponts et chaussées formés dans une école unique et suivis tout au long de leur carrière par le bureau qui donnait son avis sur tous les projets, concevait l'ensemble du réseau et organisait les promotions en fonction du mérite.

Ces routes, cependant, ne rencontrèrent pas le succès escompté et leur effet sur la circulation et le commerce ne semble pas avoir été à la hauteur de l'effort consenti. Le célèbre voyageur Arthur Young [4] soulignait à de nombreuses reprises dans ses ouvrages que ces routes magnifiques étaient désertes et il se posait la question de leur utilité. Le réseau était de meilleure qualité qu'en Angleterre mais il ne servait pas à grand-chose selon lui :

La route d'Orléans est une des plus importantes de celles qui partent de Paris ; j'espérais, en conséquence, que ma précédente impression du peu d'animation des environs de cette ville serait effacée ; elle s'est au contraire confirmée : c'est un désert, comparé aux approches de Londres.

Carcassonne est une des villes manufacturières les plus considérables de France, comptant 15 000 âmes, Mirepoix est loin d'être sans importance, et cependant on n'y peut trouver de voiture d'aucune espèce, combien un Anglais doit s'estimer heureux des facilités de tout genre, universellement répandues dans son pays, où je ne crois pas qu'il y ait une ville de 1 500 âmes dans laquelle on ne puisse avoir, en un moment, une chaise de poste et de bons chevaux. Quel contraste ! Ceci confirme le fait déduit du peu de mouvement sur les routes près de Paris. La circulation est presque nulle en France.

Ces routes admirables constituaient une interface de transport remarquable mais elles étaient relativement désertées. Les raisons sont sûrement complexes. La taille du territoire et la densité de la population étaient des facteurs importants mais certainement insuffisants pour expliquer cette circulation limitée, la Grande-Bretagne était certes beaucoup moins vaste mais sa population représentait seulement le tiers de la population française. Une des raisons provient vraisemblablement des entraves administratives qui pesaient sur le commerce intérieur. Les droits de douane entre les régions limitaient la circulation des marchandises. Ces droits étaient très divers, ils pouvaient même bénéficier à des particuliers, tel le prince de Monaco qui touchait des revenus sur le passage des marchandises dans la vallée du Rhône à Valence et à Vienne. Le marché du travail était entravé par les complexes règlements des corporations

qui rendaient difficiles la circulation des travailleurs et des marchandises entre les villes. Les physiocrates dénonçaient cet état de fait et défendaient le libre commerce : « Laisser faire, laisser passer » selon une formule popularisée par Vincent de Gournay [5]. Ils demeuraient toutefois minoritaires même si les écrits de Quesnay, notamment son « Tableau économique » publié en 1758, eurent un grand retentissement et si le marquis Victor Riqueti de Mirabeau contribua à diffuser ces idées.

Turgot, qui prononça l'éloge funèbre de Vincent de Gournay en 1859, avait fait siens les principes des physiocrates sur la libre circulation des hommes et des marchandises. Cependant à la différence des physiocrates, Turgot pensait que la source de la richesse n'était pas exclusivement dans l'agriculture mais qu'elle résidait également dans l'industrie et le commerce.

Turgot se fit remarquer comme intendant de la généralité de Limoges de 1761 à 1774 en proposant une nouvelle assiette pour les impôts et en remplaçant la corvée par un impôt mieux réparti. Turgot fut nommé contrôleur général des finances lors de l'accès au trône de Louis XVI. Il commença par réduire les dépenses pour diminuer le déficit de l'Etat. Mais surtout il établit la liberté du commerce des grains par le décret du 13 septembre 1774. Cette mesure entraîna la réaction de tous ceux qui étaient intéressés par la spéculation sur les prix du grain, ce qui était le cas de la plupart des grands propriétaires fonciers, en particulier la noblesse de cour. Mais le roi appuya la réforme et soutint Turgot jusqu'en 1776 contre les intrigues des courtisans. Cependant la malchance joua contre la réforme de Turgot. La récolte de 1774 fut mauvaise, comme cela se produisait cycliquement à l'époque [6]. Le prix du pain augmenta durant l'hiver et au moment de la soudure au printemps 1775. Cette disette provoqua des émeutes frumentaires à partir du mois d'avril 1775, parties de Dijon ces émeutes se généralisèrent au mois de mai et touchèrent les régions du nord de l'est et de l'ouest du royaume. Ces événements sont connus sous le nom de guerre des farines. La réponse de l'Etat fut sévère, la troupe intervint contre les émeutiers. Dans le même temps un contrôle des prix du blé fut établi jusqu'au retour d'une récolte normale. L'édit de Turgot fut rendu responsable par les émeutiers des difficultés d'approvisionnement et de la hausse des prix générale en facilitant la circulation des grains des régions non touchées par la crise vers celles qui étaient touchées.

Dans les régions exportatrices des pillages furent organisés pour contraindre les gros fermiers et les propriétaires désignés sous le nom d'accapareurs à vendre à un « juste prix » plutôt que d'exporter les grains vers les régions en difficulté.

Les routes et les canaux furent bloqués dans les régions de grande culture, Bourgogne de l'Ouest, le Beauvaisis, la Beauce et la Brie pour éviter les transports de blé vers les régions plus riches ou plus en difficultés. Des péniches chargées de blé furent même coulées. Les représentants de l'Etat furent pris à partie [7]. Pour les historiens, ces événements préfiguraient ceux de la Révolution quelques années plus tard.

Pourtant Turgot persévéra grâce à l'appui du roi et en janvier 1776 il présenta 6 décrets dont 4 concernaient des suppressions de droit et 2 qui sont restés célèbres : la suppression des corvées et la suppression des jurandes et

maîtrises. Les corvées devaient être remplacées par un impôt additionnel pour les redevables de l'impôt du vingtième sur les propriétés, sur le modèle de ce que Turgot avait fait lorsqu'il était intendant du Limousin. Cette fois-ci l'opposition à Turgot atteignit son paroxysme. La reine ne l'appréciait pas car il n'avait pas soutenu ses favoris et s'attaquait avec trop d'insistance aux dépenses de la cour, les courtisans ne le soutenaient pas car il remettait en cause les privilèges de la noblesse en voulant faire payer des impôts à tous les grands propriétaires quel que soit leur statut. Il perdit également le soutien de Maurepas qui l'avait fait nommer en 1774. Dans ces conditions, qui restent partiellement obscures aux yeux des historiens, le roi finit par céder aux pressions et le renvoya le 12 mai 1776. Les réformes qui auraient pu, selon certains historiens, éviter ou retarder la Révolution française, furent abolies. Les droits sur les grains furent rétablis, les corporations menacées de disparition furent maintenues ainsi que les corvées. Il fallut attendre la Révolution pour que ces réformes soient reprises. La corvée royale fut supprimée en août 1789 et les corporations en 1791.

L'interface administrative, chargée d'appliquer les lois, a donc continué à agir comme un frein à la circulation des marchandises et l'admirable réseau routier français est resté en deçà de ses possibilités d'écoulement du trafic. D'autres causes ont également agi sur la circulation des marchandises durant cette époque. La France ne s'était pas encore dotée des mêmes instruments financiers que les Pays-Bas et la Grande-Bretagne. Il n'y avait pas de banque centrale capable de réguler le crédit. L'échec du système de Law en 1720 avait rendu les Français durablement méfiants vis-à-vis du papier-monnaie et des actions. Les structures économiques de la France demeuraient donc archaïques par rapport à ses deux grands concurrents sur les mers. Pourtant l'essor de l'économie française au XVIIIe siècle est indéniable (Morrison, 2007), le PIB s'accrût de 0,5 % par an [8] et les exportations furent multipliées par 4,5 de 1716-25 à 1788. Le trafic du canal du Languedoc fut multiplié par 5,5 entre 1700 et 1785, mais les produits transportés étaient surtout régionaux. Les revenus du prince de Monaco entre 1726 et 1788 augmentèrent de 1 % par an, sur les péages de la vallée du Rhône : sur la route à Valence ses revenus du péage augmentèrent de 3,1 % par an entre 1753 et 1788, à Vienne ils augmentèrent de 3,3 % par an. Mais seulement de 0,3 % par an sur le fleuve entre 1726 et 1788 [9] (Daudin, 2001). Les performances économiques de la France du XVIIIe siècle sont indéniables, cependant tous les auteurs confirment le sous-emploi du réseau routier, dans sa thèse Guillaume Daudin écrit :

« Il était probablement sous-utilisé... Il est possible que le réseau routier, développé à l'initiative de l'Etat, ait plutôt facilité le transport des hommes et des informations que celui des marchandises. Les routes n'auraient donc pas eu un rôle très important dans le développement du commerce : elles avaient toutefois au moins un effet indirect dans la mesure où les échanges des marchandises commerciaux dépendaient aussi des échanges d'informations et de personnes. »

La comparaison avec la Grande-Bretagne est intéressante dans la mesure où dans ce pays le développement du commerce et de l'industrie au XVIIIe siècle a été rapide et a été stimulé par la première révolution industrielle et

le passage au factory system, au contraire de la France qui s'appuyait surtout sur le travail à domicile en milieu paysan pour échapper aux contraintes des corporations urbaines.

Le problème qui se posait en Grande-Bretagne était celui du transport des marchandises des lieux de production aux grands ports et, inversement, d'amener les matières premières et les produits agricoles importés dans l'intérieur du pays. La Grande-Bretagne possède des avantages géographiques, l'étroitesse du territoire réduit la distance entre les villes et les ports et l'insularité favorise le cabotage. Les cours d'eau, alimentés par une pluviométrie importante sont navigables sur une grande partie de leurs cours. Il n'en demeure pas moins que la Grande-Bretagne du XVIII^e siècle, comme la France, était sous-équipée en routes et en canaux, les transports ne pouvaient faire face à l'essor commercial sans de grandes transformations.

A la différence de la France, la Grande-Bretagne n'était pas une monarchie absolue qui centralisait l'essentiel des pouvoirs. Depuis la Grande Charte, imposée par les barons au roi Jean sans terre en 1215, le pouvoir royal devait respecter les droits individuels, les pouvoirs locaux et il ne pouvait pas lever d'impôts extraordinaires sans l'accord de la noblesse et du clergé réunis en Grand Conseil. Les clauses de la Grande Charte ont été fréquemment renouvelées, notamment par les Stuarts et les Tudors. Depuis le XIII^e siècle le parlement limitait également les pouvoirs du roi. La Glorieuse Révolution de 1688 a marqué l'avènement d'une monarchie parlementaire. Les forces économiques anglaises pouvaient se développer librement, les corporations ayant toujours été très faibles. Seules entraves au marché libre du travail d'après les économistes libéraux, les poor laws qui protégeaient les pauvres et permettaient aux paroisses de leur donner du travail dans le cadre des Workhouses. Les enclosures, renforcées par l'Enclosure Act de 1727, ont permis la mise en place d'une agriculture spéculative et d'une mentalité d'entrepreneurs. Le système bancaire s'est développé, soutenu par la banque d'Angleterre créée en 1694 qui assurait la stabilité des échanges commerciaux et du système bancaire britannique permettant la multiplication des country banks dont le nombre est passé d'une douzaine vers 1750 à 120 en 1784. Il était donc possible de trouver de l'argent pour l'activité économique dans des banques de Comté garanties par la banque d'Angleterre. Celle-ci sauva le système en 1745 lors de la « grande panique ». Le système d'assurance grâce à la Lloyd's permettait des investissements à risques dans le domaine maritime et donnait à la place de Londres, devenue le centre de l'économie mondiale toutes les informations sur le commerce mondial. Le Jonathan's Coffee-House depuis 1694, ancêtre de la Bourse de Londres créée en 1801, cotait les actions. La protection des brevets d'invention [10] depuis 1623 rendait possible l'investissement dans l'innovation. L'Etat intervenait malgré tout, en accordant des monopoles, mais qui ont été rapidement supplantés au XVIII^e siècle par les sociétés par actions auxquelles les détenteurs de capitaux prêtaient plus facilement. Le commerce bénéficiait toutefois du soutien de la Royal Navy, et de l'Acte de Navigation de 1651 qui excluait les navires étrangers dans les ports anglais et réservait en particulier le monopole du commerce colonial aux seuls marins britanniques. Par ailleurs, l'Etat pouvait

emprunter grâce à la banque d'Angleterre et financer des programmes d'aménagement.

Cette modernisation de l'économie et de l'appareil financier donnaient aux particuliers la possibilité de créer plus facilement des entreprises, de mutualiser les financements et de trouver des garanties grâce au réseau bancaire adossé, en dernier recours, à la Banque d'Angleterre. C'est dans ce contexte que la question de l'amélioration du réseau routier et la création de nouveaux canaux s'est posée.

L'Etat participa à la construction du réseau de transport, grâce aux emprunts garantis par la Banque d'Angleterre et, dès le début du XVIII^e siècle, des rivières furent aménagées, ce qui facilitait le cabotage. Pour associer les populations aux décisions liées à ces aménagements les Anglais créèrent le système du Public Trust qui permettait de gérer les services qui relevaient de l'intérêt général comme les transports. Les Turnpike Trusts créés par une loi de 1707, étaient chargés quant à eux de collecter les fonds des péages pour l'entretien des routes. Ces deux organismes de gestion et de contrôle supervisés par le Parlement ont facilité les initiatives privées qui trouvaient dans les Comtés les outils financiers nécessaires alimentés par les capitaux issus de l'agriculture spéculative, du commerce et de l'industrie. Ce mouvement paraît se développer particulièrement à partir de 1750. Les particuliers purent ainsi construire des canaux de liaison avec les rivières aménagées, en s'associant et en s'appuyant sur les réseaux bancaires et en finançant les travaux à crédits.

A partir de 1790, la construction de canaux fut si intense que l'on a désigné ce mouvement sous le nom de canal mania.

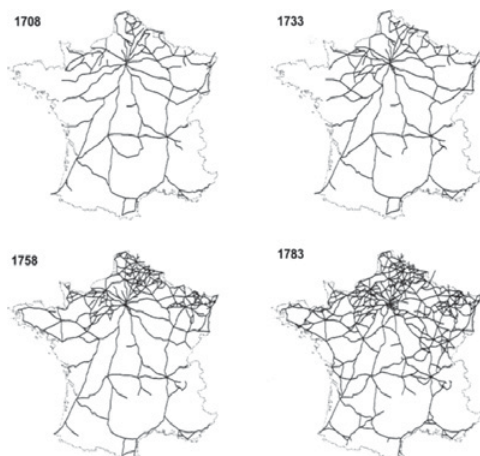
Ainsi à la différence de la France, la Grande-Bretagne a pu construire un réseau de transport en associant l'Etat et le financement privé au travers de trusts réunissant des capitaux locaux pour la construction de routes, de ponts et de canaux. La construction était décidée en fonction des besoins économiques locaux ce qui explique l'impression de fréquentation et la qualité et la quantité de services liés au transport soulignées par Arthur Young.

La France du XVIII^e siècle participa à l'essor du commerce mondial de manière active et entre dans une phase de croissance soutenue (Morrisson, 2007, Daudin, 2001). Elle est restée toutefois en retrait des performances économiques de la Grande-Bretagne qui se dota d'une structure financière moderne qui favorisait l'esprit d'entreprise et libérait le commerce de ses entraves. En France, ces conditions n'étaient pas réunies, et même si la croissance française est indéniable et plus importante que ce que l'on a longtemps cru, elle se situe en deçà de sa voisine. Paradoxalement l'excès de centralisme, souvent reproché à l'Etat français n'est pas en cause. L'Etat essaya de promouvoir les sociétés par action avec le système de Law dans les années 1720, ce fut un échec. La politique d'amélioration des transports, routes et canaux s'avérait une des plus ambitieuses et des plus efficaces d'Europe. Turgot soutenu par le roi tenta de moderniser le pays en le libérant du carcan des douanes intérieures, du malthusianisme des corporations, et en améliorant les finances publiques par une meilleure assiette de l'impôt. Il ne put résister à une coalition de mécontents qui bénéficiait

du système. Ces réformes, pour la plupart, furent réalisées lors de la Révolution, elles auraient permis de mieux utiliser les transports en mettant en phase une interface technique remarquable et une interface administrative plus ouverte. Les intérêts particuliers eurent raison des réformes de Turgot. Le réseau demeura sous employé d'après les contemporains et les historiens qui travaillent sur ces questions. Pour autant il était nécessaire qu'il fut construit, il fut utile en son temps et servit de base à l'évolution de l'économie française dans la première moitié du XIXe siècle.

Cartes : L'évolution du réseau des routes de postes de 1708 à 1783, dans les limites actuelles du territoire français

Tiré de : Anne Bretagnolle, Nicolas Verdier, 2007 ; L'extension du réseau des routes de poste en France, de 1708 à 1833, Muriel Le Roux (sous la direction de) histoire des réseaux postaux en Europe du XVIIIe au XXIe siècle, Paris, IHMC, imprimerie Navis.



Références

1. Anne Bretagnolle, Nicolas Verdier, 2007 ; L'extension du réseau des routes de poste en France, de 1708 à 1833, in Muriel Le Roux (sous la direction de) histoire des réseaux postaux en Europe du XVIIIe au XXIe siècle, Paris, IHMC, imprimerie Navis.
2. Arthur Young, 1792, Voyages en France pendant les années, 1787, 1788, 1789, traduction de M. H. J. Lesage, Ed. Guillaumin et Cie, Paris, 1882, p.54.
3. Christian Morisson, « La production française au XVIIIe siècle : stagnation ou croissance ? », Revue européenne des sciences sociales [En ligne], XLV-137 | 2007, mis en ligne le 01 juillet 2010, consulté le 17 juin 2012. URL : <http://ress.revues.org/224> ; DOI : 10.4000/ress.224
4. Arthur Young, opus cité, p61.
5. Vincent de Gournay, 1753, Conclusion des « Réflexions sur la contrebande », Grenoble, septembre 1753.
6. Ernest Labrousse, 1933, *L'esquisse d'un mouvement des prix et des revenus en France au XVIIIe siècle*. Paris : (Les Archives contemporaines).
7. E. P. Thompson, Guy-Robert Ikni, 1988, *La Guerre du blé au XVIIIe siècle : la critique populaire contre le libéralisme économique au XVIIIe siècle*, Paris, Editions de la Passion.
8. Il s'agit d'une estimation. Le calcul de la croissance est très complexe pour le XVIIIe siècle voir l'article de Morisson, 2007, opus cité.
9. Guillaume Daudin, 2001, Le rôle du commerce dans la croissance : une réflexion à partir de la France du XVIIIe siècle, thèse, Université de Paris I, Panthéon-Sorbonne.
10. Y. Plasseraud et F. Savignon, 1986, L'Etat et l'invention, histoire des brevets, Documentation Française.