



**HAL**  
open science

**Penser la frontière : entre flux internationaux et limites  
d'états : quelques réflexions sur une institution entre  
l'État et le marché au XVIIIe siècle**

Nicolas Verdier

► **To cite this version:**

Nicolas Verdier. Penser la frontière : entre flux internationaux et limites d'états : quelques réflexions sur une institution entre l'État et le marché au XVIIIe siècle. Millitello P. *Frontiers, Migrations and Anchorings*, Palerme University Press, pp.21-30, 2018. hal-03031560

**HAL Id: hal-03031560**

**<https://hal.science/hal-03031560>**

Submitted on 30 Nov 2020

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**PENSER LA FRONTIERE. ENTRE FLUX INTERNATIONAUX ET LIMITES D'ETATS : QUELQUES REFLEXIONS SUR UNE INSTITUTION ENTRE L'ÉTAT ET LE MARCHE AU XVIII<sup>E</sup> SIECLE<sup>1</sup>.**

Nicolas Verdier  
Directeur de recherche au CNRS  
Directeur d'Etude à l'EHESS  
UMR 8504 Géographie-cités  
Equipe EHGO

Dans son livre sur les *Frontière de France*, Daniel Nordman n'effleure qu'à peine la question de la route, il n'en réussit pas moins une synthèse en une phrase, élégante comme à son habitude, qui si elle ne règle pas toute la difficulté, en pose clairement les termes : "Si la frontière conserve une structure granuleuse, comme un dispositif de nœuds (routiers par exemple), seules des limites peuvent enserrer un territoire matériel à l'intérieur des lignes immatérielles et ininterrompues."<sup>2</sup> Dès lors, la pensée de la relation entre voie de communication et frontière relève de l'oxymore, ce que Christiane Arbaret-Schulz rendait évident dans un colloque de 2002 : "Le réseau est un objet géographique qui met de la proximité là où il y a de la distance ; la frontière est un objet géographique qui met de la distance là où il y a de la proximité"<sup>3</sup>. Il y a en effet, pour qui s'intéresse aux voies de communication, quelque chose d'inadéquat dans le concept de frontière, que celui-ci soit une zone frontalière ou une limite clairement définie. Les deux morphologies semblent s'opposer : la première est celle de lignes et de points qui, mis ensemble, articulés, forment un système de relations. La seconde est celle de zones définies par des lignes qui marquent le dedans et le dehors, produisant une exclusion. L'une des solutions à cette difficulté semble s'appuyer sur les points plus que sur les lignes, ce que Daniel Nordman laissait sous-entendre dans l'idée de nœud. On en trouve des traces, non seulement dans les questionnements actuels sur les "villes frontières"<sup>4</sup> ou encore dans les réflexions plus théoriques souvent relatives aux "frontières réticulaires"<sup>5</sup> mais qui s'attachent plus aux nouvelles formes des frontières d'Etat, liées par exemple aux pratiques des frontières dans les aéroports internationaux – proche par bien des aspects des enclaves, comme celles de la Cerdagne française. En fait cette difficulté est peu dépassable dans le cadre d'une pensée construite sur la double logique spatiale de la limite de la souveraineté - dite westphalienne – et de la carte construite en lignes points et surfaces. C'est sur cette question de long terme que je souhaiterai me concentrer, principalement pour le XVIII<sup>e</sup> siècle ici, qui me semblent être le moment où cette forme de conception se diffuse et

---

<sup>1</sup> Ce texte, si une première version en a été présenté lors du colloque " La croisée des chemins : routes et voies de communication du sud-ouest de la France et du Nord de l'Espagne XVIII<sup>e</sup> XX<sup>e</sup> siècles" qui s'est tenu à Pau en décembre 2010, a dans les faits pour origine une discussion exigeante avec Bernard Lepetit au milieu des années 1990. Qu'il en soit ici remercié.

<sup>2</sup> Nordman, Daniel, *Frontières de France*, p. 63.

<sup>3</sup> Arbaret-Schulz Christiane, "La question du continu et du discontinu au contact de la dimension technique des sociétés"...

<sup>4</sup> Reitel Bernard, Zander Patrici, Piermay Jean-Luc et Renard Jean-Pierre, *Villes et frontières*, 2002.

<sup>5</sup> Groupe Frontière, Christiane Arbaret-Schulz, Antoine Beyer, Jean-Luc Piermay, Bernard Reitel, Catherine Selimanovski, Christophe Sohn et Patricia Zander, "La frontière, un objet spatial en mutation"...

s'impose<sup>6</sup>. Il s'agira alors de tenter de séparer, probablement trop, des postures allant des plus théoriques au plus pragmatiques, les dernières étant finalement les plus aptes à résoudre les premières, cela même si chaque posture influence l'autre.

### **Route et frontière dans l'économie politique.**

Partons là encore d'une remarque que l'on retrouve tant chez Georges Livet que chez Pierre Dockès et qui est relative aux rôles de la route en France tels qu'il semble être défini par l'État. Il semble de ce point de vue, qu'il y ait un avant et un après Jean-Baptiste Colbert. Avant Colbert, la Route, entendons ici la voie de communication institutionnalisée – et non la simple voie de communication –, serait essentiellement pensée en relation avec les soldats, les diplomates et les administrateurs. Après Colbert, la route serait aussi pensée comme un moyen d'agir sur l'économie nationale par le biais du commerce international et de pratiques protectionnistes<sup>7</sup>. On notera la rupture ici qui fait glisser des relations internationales, belliqueuses ou non (soldats et diplomates) vers les échanges commerciaux, cela en même temps qu'aux usages rares succèdent les pratiques régulières sous-entendus par le commerce, d'abord pensé à l'intérieur du territoire national. La route change ici de rôle au moment même où les conceptions fonctionnalistes se forment au dire de Jean-Claude Perrot<sup>8</sup>.

Si l'on cherche des théorisations sur le rôle de l'ensemble des voies de communication cette fois-ci, il semble qu'il faille passer du côté de l'économie politique. Jean Bodin au XVI<sup>e</sup> siècle ne pose pas la question en termes de voies de communication, mais de tarifs douaniers à imposer à la sortie et à l'entrée du royaume. On est là du côté d'une comptabilité nationale, plus tabulaire que spatiale dans laquelle les matérialités de la frontière et de la route ne sont que peu prises en compte. Les ports font ici exception, ce qui laisse entendre que les voies terrestres – dont l'usage pour le transport de pondéreux reste prohibitif il est vrai – ne sont pas pensées comme portant l'essentiel du commerce dont Bodin s'occupe. Antoine de Monchrestien, à cheval sur les XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles distingue commerce du dedans (fait en France) et du dehors (fait hors de France)<sup>9</sup>. Mais là encore ce ne sont que les transports fluviaux et maritimes qui sont pris en compte. Les chemins de terre ne font pas parties du raisonnement. On notera que l'un des premiers auteurs de calcul économique, l'abbé de Saint Pierre écrit à propos des chemins que ceux-ci sont les "*canaux du commerce*"<sup>10</sup>. C'est là un indice du fait que l'idée dominante attribue encore au transport par eau la prééminence. Chez Sébastien le Prestre de Vauban encore, fin XVII<sup>e</sup>, début XVIII<sup>e</sup> siècle ce sont plus les canaux que les voies terrestres qui importent, et encore est-ce pour le commerce intérieur. La lecture du *Mémoire sur le canal du Languedoc* de 1691 ou du *Mémoire sur la navigation des rivières* de 1699 confirment cette idée. S'il est possible d'imaginer les voies terrestres, c'est plus dans la question des douanes intérieures, sans pour autant que la question ne soit clairement évoquée. Quant à la question des relations internationales, elle se limite en fait au *leitmotiv* des frontières naturelles qui une fois atteinte devraient correspondre à des frontières douanières. C'est probablement chez Pierre Le Pesant de Boisguilbert (1695) que la voie terrestre apparaît pour la première fois dans le raisonnement sur le coût de transport, au moins

<sup>6</sup> Verdier, Nicolas, "Dal territorio alla carta", 2009.

<sup>7</sup> Dockès, Pierre, *L'espace dans la pensée économique du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*, p. 28 ; Livet, Georges, "La route royale et la civilisation française de la fin du XVe au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. On verra aussi Livet Georges, *Histoire des routes & des transports en Europe*.

<sup>8</sup> Perrot Jean-Claude, *Genèse d'une ville moderne, Caen au XVIII<sup>e</sup> siècle*.

<sup>9</sup> Montchrestien Antoyne (de), *Traité de l'Oeconomie politique*, p. 145.

<sup>10</sup> Castel de Saint-Pierre, Charles Irénée, *Mémoire pour perfectionner la police sur les chemins*, s.l. 1708, p. 5.

pour la question du commerce intérieur, mais à nouveau la voie disparaît dès qu'il s'agit du commerce international<sup>11</sup>. Richard Cantillon, propose un raisonnement en retrait, remplaçant la voie par le coût de transport qui s'appuie sur un espace isotrope. De même, François Veron de Forbonnais s'il traite de concurrence intérieure et extérieure oublie au passage frontière et voies de communication<sup>12</sup>. C'est en fait dans les textes produit par François Quesnay dans les années 1750 (article Grain de l'*Encyclopédie, Questions intéressantes sur la population, l'agriculture et le commerce...*) que le physiocrate prend à bras le corps la question des voies terrestres, décrites dans leur hiérarchie, qui va des grandes routes aux chemins ruraux. Quesnay insiste d'ailleurs tout particulièrement sur ces chemins ruraux qui permettent d'étendre la richesse des aires autour des villes<sup>13</sup>. Mais dès qu'il est question du commerce avec l'extérieur, ce sont les ports et les rivières qui reprennent le dessus : "La position de ce Royaume, ses ports, ses rivières qui le traversent de toute parts réunissent tous les avantages pour le commerce ; tout favorise le transport et le débit des denrées" (article grains). Après les années 1750, la route va devenir un élément récurrent des raisonnements, mais en se limitant aux questions intra-étatiques. Le passage de la frontière entraînant un saut conceptuel, de la voie organisant l'espace, au flux entre deux Etats, principalement effectués par eau.

Finalement, on arrive ici à un résultat attendu : l'économie politique du XVIIIe siècle, si elle connaît les échanges internationaux, ce que les réflexions sur les douanes montrent clairement, est avant tout une économie politique nationale, qui se trouve dès lors limitée par les frontières des Etats. Il n'en reste pas moins que la coupure entre route nationale et eaux internationales opère une séparation problématique. Celle-ci s'explique en partie au moins par la conjonction du prix de transport des pondéreux d'une part et peut-être d'autre part des débuts de la théorisation du droit de la mer chez Hugo Grotius<sup>14</sup> qui en fait les seuls espaces internationaux. *A contrario* d'ailleurs la lecture de quelques traités internationaux montre que les questions de routes ou de chemins en sont généralement absentes. Le traité des Pyrénées est de ce point de vue exemplaire. Il n'en reste pas moins que la difficulté à penser la relation entre frontière et réseau reste entière.

### **Un déplacement nécessaire : La poste aux chevaux lieu d'une pragmatique de la frontière ?**

Comprendre la relation entre réseaux routiers et frontières sous l'Ancien Régime nécessite donc d'opérer un déplacement, en s'éloignant des instances de la revendication territoriale, c'est-à-dire en prenant au sérieux le fait que le lieu d'où s'expriment les auteurs oriente fortement les discours, voire les conceptions<sup>15</sup>. La poste aux chevaux est un système de transport rapide des personnes en France. L'intérêt de cette institution pour nous est que si elle est une émanation du pouvoir royal, elle est dans le même temps affermée, donc confiée à une compagnie privée contre rétribution.

---

<sup>11</sup> Boisguilbert, Pierre le Pesant de, *Détail de la France*, s.l.; 1695 (ici édition de 1712, Bruxelles, Georges de Backer), pp. 41-42.

<sup>12</sup> Veron de Forbonnais, François, "Concurrence", in Diderot, d'Alembert, *Encyclopédie*, vol. 3, 1753, pp. 832-833

<sup>13</sup> Dockès, Pierre, *L'espace dans la pensée économique... op. cit.*, p. 277.

<sup>14</sup> Grotius, Hugo, *Mare Liberum sive de Jure quod Batavis Competit ad Indica na commercia dissertatio*, Louvain, Elzevier, 1609.

<sup>15</sup> Sur ce point, on verra la très belle démonstration du livre d'Arsenio Frugoni, *Arnaud de Brescia dans les sources du XIIIe siècle*, Paris, les Belles Lettres, 1993.

### *Les cartes*

La première description unifiée du réseau des routes des Poste pour la France date de la carte des routes des Poste de Nicolas Sanson et Melchior Tavernier en 1632. Avant le traité des Pyrénées donc (1659), les routes représentées vont au Nord jusqu'à Bruxelles, à l'Est jusqu'à Bâle, jusqu'à Genève, au Sud-est jusqu'à Turin, jusqu'à Nice, mais au Sud s'arrête à Salses, bien avant Perpignan, et au Sud-ouest ne dépasse pas Saint-Jean de Luz.

La carte mise à jour en 1688, à partir de celle de Sanson et Tavernier, par le sieur Fontaine, secrétaire du Roy sous les ordres de François Michel le Tellier de Louvois montre un rétrécissement de la zone comprise qui, en dehors d'une frontière nord par trop instable, se cantonne à l'intérieur de la France sans pour autant marquer clairement les limites. La logique de représentation du réseau prévaut celle de la représentation des surfaces. Notons cependant un détail qui montre une prétention à la réception supra-nationale : la légende nous informe des possibles conversions des mesures en lieues d'Angleterre, d'Allemagne et d'Espagne. L'année suivante, l'ère Jaillot commence, lorsqu'Alexis Hubert Jaillot, géographe ordinaire du Roi produit en 1689, très probablement en reprenant la carte de Fontaine, une "Carte particulière des Postes de France" qui est imprimée. Si dans la légende les lieues d'Allemagne se sont maintenues, celles d'Espagne et d'Angleterre ont disparues au profit des lieues communes de Gascogne, de Provence et du Dauphiné. Au-delà, la carte ne dépasse pas un territoire national qui n'est pas plus limité que sur les autres cartes der réseau du XVIIe siècle. On remarquera encore que la difficulté à dire en même temps le réseau et la frontière peut être lue dans cette absence...

De même, à bien observer la cartographie postale des années 1720-1760, qui parfois additionne des cartes des deux côtés de la frontière, comme Jaillot dans les années 1720 ou Robert dans les années 1750, les routes n'apparaissent que d'un côté, s'interrompant à la frontière. Seules les rivières, éléments d'une pensée de la frontière naturelle, il est vrai, sont présentes des deux côtés d'une limite encore en train de s'indurer à l'époque. Pour préciser les choses quant à la faisabilité, qu'elle soit ou non liée aux connaissances des auteurs, il suffit de renvoyer au "Théâtre de la guerre en Espagne" de Mortier et Jaillot en 1692 pour voir apparaître des voies de communication traversant la frontière ; mais dans le même temps, la frontière – en tant que limite – disparaît de la figuration.

Dans les faits l'histoire de ces représentations cartographiques dépend probablement d'abord des visées et des auteurs de la carte. Lorsque l'aspect commercial domine l'entreprise comme en 1632 avec Melchior Tavernier qui commande une carte à Nicolas Sanson pour l'imprimer, alors la carte n'est en rien sensée épouser la logique Westphalienne de l'extension du territoire de l'État. Inversement, lorsque la carte de l'Empire est imprimée, en 1810, elle ne peut être pensée qu'articulée à des logiques diplomatiques dans lesquelles l'Empire français est séparé de la Monarchie espagnole, alors que les départements allemands sont partie intégrante de l'Empire. Les cas moins tranchés existent également comme la carte de Jaillot de 1689, qui devrait servir le commerce, mais qui, en recopiant une carte faite pour l'état en 1688 accepte de se limiter au territoire national. C'est là toute la difficulté d'une institution d'État mise en ferme. Des pratiques qui devraient s'exclure se mélangent, non sans contradictions. La frontière qui s'impose à l'État peut être dépassée lorsque la clientèle semble s'y intéresser.

### *Les livres*

Prenons maintenant le cas des livres qui décrivent le réseau. L'un des premiers livres de Poste, celui publié en 1708 montre combien le décalage avec la rhétorique de l'État apparaît rapidement. Ainsi la description de la route de Bayonne à Madrid, non seulement touche la frontière, mais en fait la dépasse. Le changement est discret et il faut faire preuve d'attention lorsque l'on feuillette l'ouvrage - de petit format [in 16°] - pour qu'il apparaisse. D'abord, à la fin de la description du tronçon Saint-Jean de Luz à Orogne, est écrit en tout petit le mot "France", suivie de l'unité de tarif officielle : la Poste. Puis, à la fin de la description du tronçon suivant, d'Irun à San Sebastian est écrit, à nouveau en petit, le mot "Espagne", suivi cette fois-ci d'une mesure de distance plus commune, la lieue. Nous venons de passer la frontière. Rien dans le titre de la route "Route des Postes de Bayonne à Madrid" ne le laissait entendre. La relation entre route et frontière varie donc en fonction du lieu où l'on se place. Peter Sahlins l'avait démontré en faisant varier les échelles<sup>16</sup>, mais le dossier des livres de poste permet également de montrer combien ces variations ont des histoires. Ainsi, l'étude de ces livres montre t'elle la croissance rapide du nombre de descriptions chevauchant la frontière tout autour du royaume durant les années 1740-1750. En revanche, les années 1780 sont le moment d'une réduction forte du nombre des routes internationales. La route Paris Madrid, qui avait été la première à être décrite fait partie des premières disparues. Il est vrai qu'entre-temps le commerce avec l'Espagne s'est fortement réduit. En 1783, un ministre de Louis XVI donnent une idée de l'effondrement de la part des exportations de la France vers l'Espagne dans l'ensemble du commerce extérieur de la France. Selon lui, en 1740, l'Espagne absorbait plus de la moitié des exportations françaises. En 1783 cette part c'est réduite à moins de 15% du total<sup>17</sup>. Inversement, la route Paris-Gand, symbole du commerce des Flandres, reste décrite, même pendant la Révolution. La transgression de la frontière n'a donc lieu que là où les enjeux économiques lui donnent un sens.

### **Conclusion.**

Des plus théoriques aux plus pragmatiques, les usages mêlant frontières et routes nous montrent d'abord la difficulté à penser une telle association. En fait l'ensemble des éléments présentés ici peuvent être lu comme parties prenantes d'un jeu tripartite. Sa première composante, chronologiquement parlant, est la description de l'espace par l'itinéraire. On en trouve de multiples exemples, d'abord du côté des guides de pèlerins depuis le moyen-âge. Ce modèle perdure jusqu'à aujourd'hui puisque nous le retrouvons dans les GPS qui occupent de plus en plus de véhicules. La deuxième composante est la modernisation de la représentation cartographique par la redécouverte de la cartographie de type ptoléméenne, depuis le XVe siècle. La logique westphalienne de description des états qui s'impose progressivement au XVIIe siècle en est l'une des expressions les plus claires ; elle amènera tout le questionnement sur la frontière en imposant le modèle linéaire dans un processus qui s'étend jusqu'au XIXe siècle. Ces deux composantes sont concurrentes pour dire l'espace, nous l'avons vu. Et c'est justement ce qui concède une place à la troisième composante de cette histoire qui est ce que certains appellent l'aléa, mais qui relève surtout de pratiques à différentes échelles. La route

---

<sup>16</sup> Sahlins, Peter. *Frontières et identités nationales, la France et l'Espagne dans les Pyrénées depuis le XVIIe siècle*. Paris : Belin, 1996.

<sup>17</sup> AN F12 619, Dossier Commerce avec l'Espagne 1743-1800, "Mémoire sur la nécessité de faire un traité de commerce avec l'Espagne", 1783.

de Poste de Bayonne à Madrid, image persistante d'une association entre l'Espagne et la France ; les routes vers les Pays-Bas, plus commerciales en sont les traductions plus prosaïques. Elles ne relèvent d'aucune des deux premières composantes, mais plus d'arts de faire, à la façon dont Michel de Certeau les imaginait<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> Michel de Certeau, *L'invention du quotidien, 1. Arts de faire*, Paris, Gallimard, 1980.

Arbaret-Schulz Christiane, "La question du continu et du discontinu au contact de la dimension technique des sociétés", *Colloque continu et discontinu dans l'espace géographique*, université de Tours, MSH, 13-14 novembre 2002.

Dockès, Pierre, *L'espace dans la pensée économique du XVIe au XVIIIe siècle*, Paris, Flammarion, 1969.

Frugoni, Arsenio, *Arnaud de Brescia dans les sources du XIIIe siècle*, Paris, les Belles Lettres, 1993.

Grotius, Hugo, *Mare Liberum sive de Jure quod Batavis Competit ad Indica na commercia dissertatio*, Louvain, Elzevier, 1609.

Groupe Frontière, Christiane Arbaret-Schulz, Antoine Beyer, Jean-Luc Piermay, Bernard Reitel, Catherine Selimanovski, Christophe Sohn et Patricia Zander, "La frontière, un objet spatial en mutation.", *EspacesTemps.net*, Textuel, 29.10.2004, <http://espacestems.net/document842.html>

Livet Georges, *Histoire des routes & des transports en Europe. Des chemins de Saint-jacques à l'âge d'or des diligences*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2003.

Livet, Georges, "La route royale et la civilisation française de la fin du XVe au milieu du XVIIIe siècle", in Duval Paul-Marie et alii (dir.), *Les routes de France depuis les origines jusqu'à nos jours*, Paris, Association pour la diffusion de la pensée française, 1959, p. 57-102

Michel de Certeau, *L'invention du quotidien, I. Arts de faire*, Paris, Gallimard, 1980.

Nordman, Daniel, *Frontières de France, De l'espace au territoire XVIe-XIXe siècle*, Paris, Gallimard/nrf, 1998.

Perrot Jean-Claude, *Genèse d'une ville moderne, Caen au XVIIIe siècle*. Paris La Haye : Mouton, 1975. 2 vol.

Reitel Bernard, Zander Patrici, Piermay Jean-Luc et Renard Jean-Pierre, *Villes et frontières*, Paris, Anthropos, 2002.

Sahlins, Peter. *Frontières et identités nationales, la France et l'Espagne dans les Pyrénées depuis le XVIIe siècle*. Paris : Belin, 1996.

Verdier, Nicolas, "Dal territorio alla carta : posta a cavallo e acculturazione dei rapporti col spazio tra la fine del settecento e l'inizio dell'ottocento", *Quaderni Storici*, 2009, vol. 131, agosto, pp. 579-606.

Boisguilbert, Pierre le Pesant de, *Détail de la France*, s.l; 1695 (ici édition de 1712, Bruxelles, Georges de Backer).

Castel de Saint-Pierre, Charles Irénée, *Mémoire pour perfectionner la police sur les chemins*, s.l. 1708.

Montchrestien Antoyne (de), *Traité de l'Oeconomie politique*, Paris, 1615 (ici édition Plon 1885).

Veron de Forbonnais, François, "Concurrence", in Diderot, d'Alembert, *Encyclopédie*, vol. 3, 1753, pp. 832-833