

Francia – Forschungen zur westeuropäischen Geschichte

Bd. 34/2

2007

DOI: 10.11588/fr.2007.2.45077

---

#### Copyright

Das Digitalisat wird Ihnen von perspectivia.net, der Online-Publikationsplattform der Stiftung Deutsche Geisteswissenschaftliche Institute im Ausland (DGIA), zur Verfügung gestellt. Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

LA »RÉVOLUTION DES COMMUNICATIONS« AU DÉBUT  
DES TEMPS MODERNES. MOTS CLÉ  
POUR UNE SYSTÉMATISATION<sup>1</sup>

On a souvent recours, pour expliquer que nous évoluons dans un univers de communication historique, à l'expression *Galaxie Gutenberg* afin de définir l'état dans lequel se serait trouvée la civilisation occidentale et, en définitive, la civilisation mondiale de puis l'invention de Johann Gutenberg (vers 1400–1468) jusqu'à l'introduction des médias électroniques<sup>2</sup>. Les arguments sur lesquels repose cette thèse soulèvent cependant des problèmes. Toutes les tentatives pour décrire les particularités de l'époque de l'imprimerie<sup>3</sup> ont suscité un double malaise: en effet, nombre des caractéristiques mentionnées existaient avant même l'invention de l'imprimerie du fait de la production de livres et il ne faut pas oublier non plus que la modernité s'explique aussi par de nombreux facteurs, dépourvus de liens avec l'imprimerie<sup>4</sup>. L'association, comme l'a fait Peter Burke, d'autres techniques de sauvegarde et de traitement de l'information (système de bibliothèques et d'archives, technique des index, etc.) ne résout pas non plus ce problème<sup>5</sup>. L'axiome, récemment reformulé par Michael North: »Quand on s'occupe de l'histoire de la communication à l'époque des Temps modernes, on doit partir du livre et de l'imprimerie car le passage du medium scriptographique au medium typogra-

- 1 Cette étude repose sur ma thèse de doctorat d'État: Wolfgang BEHRINGER, *Im Zeichen des Merkur. Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit*, Göttingen 2003. Abréviations: HHStAW (Haus-Hof- und Staatsarchiv Wien); FZATTR (Fürstliches Zentralarchiv Thurn und Taxis Regensburg); FHBTTT (Fürstliche Hofbibliothek Thurn und Taxis Regensburg); PA (Postakten) SBM (Staatsbibliothek München); StadtA (Stadtarchiv); UB (Universitätsbibliothek); ZWEDPB (Zentrale Wissenschaftliche Einrichtung Deutsche Presseforschung Bremen).
- 2 Herbert MARSHALL McLUHAN, *The Gutenberg Galaxy. The making of typographical man*, Londres, Toronto 1962; sur McLuhan: Raymond ROSENTHAL (dir.), *McLuhan: Pro & Con*. Édité et préfacé par Raymond ROSENTHAL, New York 1968; avec une distance critique: Philip MARCHAND, *Marshall McLuhan. The Medium and the Messenger*, New York 1989.
- 3 Siegfried H. STEINBERG, *Die schwarze Kunst. 500 Jahre Buchwesen 1955*, Munich 31988; *Five Hundred Years of Printing*, Londres 1959; Lucien FEBVRE, Henri-Jean MARTIN, *L'Apparition du Livre*, Paris 1958; Elizabeth L. EISENSTEIN, *The printing press as an agent of change. Communications and cultural transformations in early modern Europe*, 2 vol., Cambridge 1979; Id. *The printing revolution in early modern Europe*, Cambridge, Londres 1983; Michael GIESECKE, *Der Buchdruck in der frühen Neuzeit. Eine historische Fallstudie über die Durchsetzung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien*, Francfort/M. 1991.
- 4 Theodore K. RABB, Elizabeth L. EISENSTEIN, *Debate: The advent of printing and the problem of the Renaissance*, dans: *Past & Present* N° 52 (1971), p. 135–144; Georg JÄGER, *Die theoretische Grundlegung in Gieseckes: Der Buchdruck in der frühen Neuzeit. Kritische Überlegungen zum Verhältnis von Systemtheorie, Medientheorie und Technologie*, dans: *Internationales Archiv für Sozialgeschichte der Literatur* 18 (1993), p. 179–196; Jan-Dirk MÜLLER, *Zu Michael Giesecke: Der Buchdruck in der frühen Neuzeit. Eine historische Fallstudie über die Durchsetzung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien*, dans: *Internationales Archiv für Sozialgeschichte der Literatur* 18 (1993), p. 120–133. Uwe NEDDERMAYER, *Wann begann das »Buchzeitalter«?*, dans: *Zeitschrift für Historische Forschung* 20 (1993), p. 205–216.
- 5 Peter BURKE, *Information und Kommunikation im Europa der Frühen Neuzeit*, dans: *Frühneuzeit-Info* 2 (1992), p. 13–19.

phique a fondamentalement changé les systèmes de communication existants<sup>6</sup> n'est guère acceptable sous cette forme. Car l'innovation technique de l'imprimerie n'est indéniablement que l'un des aspects d'un sujet plus vaste qui figure en sous-titre dans toutes les publications s'y rapportant, c'est-à-dire celui de la *communication*<sup>7</sup>.

Le rétrécissement de ce concept à l'imprimerie, que l'on n'observe nullement chez des auteurs de l'École historique de l'économie nationale tels Karl Bücher (1847–1930) ou Werner Sombart (1863–1941)<sup>8</sup>, semble être dû paradoxalement à l'élargissement des normes des disciplines universitaires et à la promotion de la sociologie au rang de nouvelle science directrice. Tout naturellement, les pionniers de la sociologie de la communication, tels que Paul Félix Lazarsfeld (1901–1976), qui avait émigré de Vienne aux États-Unis, ou le politologue américain Harold Dwight Lasswell (1902–1978), se sont concentrés sur l'étude des nouveaux massmédia de l'époque – le cinéma, la radio et la télévision et de leurs conséquences politiques sur les dictatures en Europe et la démocratie en Amérique<sup>9</sup>. Les méthodes d'investigation de la recherche sociale empirique et les modèles d'explication qui en résultaient étaient tellement axés sur l'époque présente qu'ils n'étaient guère transposables aux siècles précédents<sup>10</sup>. La dimension historique de l'ensemble des aspects de la communication a disparu des articles des encyclopédies s'y rapportant<sup>11</sup>. La nouvelle

- 6 Michael NORTH (dir.), *Kommunikationsrevolutionen im 16. und 19. Jahrhundert*, Cologne 1995, p. XI. Bien plus prudent: Erdmann WEYRAUCH, *Das Buch als Träger der frühneuzeitlichen Kommunikationsrevolution*, dans: *ibid.* p. 1–15.
- 7 »De la biologie à la gestion, il n'y a guère de domaine scientifique qui ne se serve pas du concept de communication«, Brockhaus Enzyklopädie, vol. 12, Mannheim 191990, p. 211–213. Curieusement, aucune discipline ne paraît tenir compte des conceptualisations existant dans les domaines voisins.
- 8 Karl BÜCHER, *Die Entstehung der Volkswirtschaft. Vorträge und Aufsätze* [1<sup>re</sup> édition 1893], vol. 1, Tübingen 161922; vol. 2, Tübingen 71922; Id., *Gesammelte Aufsätze zur Zeitungskunde*, Tübingen 1926; Werner SOMBART, *Der moderne Kapitalismus. Historisch-systematische Darstellung des gesamteuropäischen Wirtschaftslebens von seinen Anfängen bis zur Gegenwart*, 3 vol., Munich, Leipzig 1916–1927 (réimprimé à Munich en 1987); Talcott PARSONS, *The Concept of Capitalism in recent german literature*, thèse Heidelberg 1927 et Ph. D. Amherst 1927; Bernhard vom BROCKE (dir.), *Sombarts moderner Kapitalismus. Materialien zur Kritik und Rezeption*, Munich 1987; Friedrich LINGER, *Werner Sombart 1863–1941. Eine Biographie*, Munich 1994.
- 9 Paul F. LAZARFELD, *Radio and the Printed Page. An Introduction to the Study of Radio and its Role in the Communication of Ideas*, New York 1940; Id., Robert K. MERTON, *Studies in Radio and Film Propaganda*, dans: *Transactions of the New York Academy of Science* 6 (1943), p. 58–79; Hans SPEIER, E. KRIS, *German Radio Propaganda*, New York 1944; Harold DWIGHT LASSWELL et al., *Propaganda, communication and public opinion. A comprehensive reference guide*, Princeton 1945; Paul F. LAZARFELD, *Mass Media of Communication in Modern Society*, Moscou, Idaho 1954; En outre: Id., *Eine Episode in der Geschichte der empirischen Sozialforschung*, dans: Talcott PARSONS, Edward SHILS, Paul F. LAZARFELD, *Soziologie autobiographisch*, Munich 1975, p. 147–225; Paul NEURATH, Paul Lazarsfeld und die Institutionalisierung empirischer Sozialforschung: Ausfuhr und Wiedereinfuhr einer Wiener Institution, dans: Ilja STUBAR (dir.), *Exil, Wissenschaft, Identität. Die Emigration deutscher Sozialwissenschaftler 1933–1945*, Francfort/M. 1988, p. 67–105; Robin WINKS, *Cloak and Gown. Scholars in the secret war, 1939–1961*, New Haven, London 1987; Bett Gary, *Communication Research. The Rockefeller Foundation and Mobilization for the War of Words, 1938–1944*, dans: *Journal of Communication* 46 (1996), p. 124–148.
- 10 Bernard BREELSON, MORRIS JANOWITZ (dir.), *Reader in Public Opinion and Communication*, New York 1950; Karl W. DEUTSCH, *The Nerves of Government. Models of Political Communication and Control*, New York 1963; Mary B. CASSATA, Molefi K. ASANTE, *Mass Communication. Principles and Practices*, New York 1979; L. BARNOUW et al. (dir.), *International Encyclopedia of Communications*, 4 vol., New York 1989.
- 11 Edward SAPIR, *Communication*, dans: Edwin R. SELIGMAN, *Encyclopedia of the Social Sciences*, vol. 4 (1931), p. 78–80; Harold Dwight LASSWELL, *The Structure and Function of Communication in Society*, dans: Lyman BRYSON (dir.), *The Communication of Ideas*, New York 1948, p. 37–51;

«science de la communication» en place s'occupait essentiellement de la partie du champ sémantique qui avait pour objet la diffusion des informations, la propagande ou le divertissement par les nouveaux *mass media*, tandis que d'autres moyens de communication, relevant par exemple du secteur de l'information ou des transports, étaient exclus de l'objet d'étude des sciences sociales<sup>12</sup>. La communication directe interpersonnelle, verbale et non-verbale, est finalement entrée dans le champ de compétence de la psychologie lorsque celle-ci a été introduite dans les universités au XX<sup>e</sup> siècle<sup>13</sup>.

La thèse du primat de la communication comme facteur de développement d'une école canadienne de sociologie de la communication mérite un intérêt particulier: elle a connu une nette impulsion grâce à un sociologue de l'école de Chicago qui avait passé sa thèse de doctorat en 1904 à Heidelberg avec une étude sur «Masse et public». Les derniers essais<sup>14</sup> de Robert E. Park (1864–1944) poussèrent Harold Adam Innis (1894–1952), enseignant à Toronto, à faire des recherches et à émettre des théories sur le rapport existant entre l'infrastructure et la forme de la société. Dans son ouvrage de référence, «Empire and communication», il a démontré, en se servant de l'exemple des civilisations anciennes, qu'il existait une interdépendance entre les structures de communication et l'organisation sociale ou plutôt entre celles-ci et le système politique<sup>15</sup>. Cette thèse, selon laquelle les structures politiques sont déterminées par les modes de communication, a été systématisée par la théorie des

Karl W. DEUTSCH, *On Communication Models in the Social Sciences*, dans: *Public Opinion Quarterly* 16 (1952), p. 256–380; Shmuel N. EISENSTADT, *Communication Systems and Social Structure*, dans: *Public Opinion Quarterly* 19 (1955), p. 153–167; Panagiotis STRATOUDAKIS, *Das Kommunikationssystem als organisatorisches Problem*, dans: *Zeitschrift für Betriebswirtschaft* 32 (1962), p. 204–216; Marvin E. SHAW, *Communication Networks*, dans: *Advances in Experimental Social Psychology*, New York, London 1964, p. 111–147; Herbert HAX, *Kommunikation*, dans: *Handwörterbuch der Organisation*, Stuttgart 1969, col. 826–831; Niklas LUHMANN, *Kommunikation, soziale*, dans: *Handwörterbuch der Organisation*, Stuttgart 1969, col. 831–838; Leroy Stanley HARMS, *Intercultural Communication*, New York 1973; Otto Herbert POENSGEN, *Kommunikation* dans: W. ALBERS et al. (dir.), *Handwörterbuch der Wirtschaftswissenschaft*, vol. 4, Stuttgart, New York et al. 1978, p. 466–477. Michael SCHENK, *Kommunikationstheorien*, dans: Elisabeth NOELLE-NEUMANN, Winfried SCHULZ, Jürgen WILKE (dir.), *Fischer Lexikon Publizistik, Massenkommunikation*, Francfort/M. 1995, p. 171–187.

- 12 Colin E. CHERRY, *On Human Communication. A Review, a Survey and a Criticism*, Cambridge/Mass. 1957; Winfried B. LERG, *Pressegeschichte oder Kommunikationsgeschichte?*, dans: *Presse und Geschichte. Beiträge zur historischen Kommunikationsforschung*, Munich 1977, p. 9–24; Alphons SILBERMANN, *Handwörterbuch der Massenkommunikation und Medienforschung*, Berlin 1982; Hans BOHRMANN, Wilbert UBBENS, *Kommunikationsforschung. Eine kommentierte Auswahlbibliographie der deutschsprachigen Untersuchungen zur Massenkommunikation 1945 bis 1980*, Constance 1984; Bodo ROLLKA, *Perspektiven einer vergleichenden historischen Kommunikationsforschung und ihre Lokalisierung im Rahmen der Publizistikwissenschaft*, dans: *Deutsche Presseforschung* 26 (1987), p. 413–425; Manfred BOBROWSKY, Wolfgang R. LANGENBUCHER (dir.), *Wege zur Kommunikationsgeschichte*, Munich 1987; Hans WAGNER, *Kommunikationswissenschaft (Zeitungswissenschaft). Das Fach. Das Studium. Die Methoden*, Munich 1989; Peter GLOTZ, *Von der Zeitungs- über die Publizistik- zur Kommunikationswissenschaft*, dans: *Publizistik* 35 (1990), p. 249–256.
- 13 Paul WATZLAWICK, Janet H. BEAVIN, Don D. JACKSON, *Human communication*, Berne, Stuttgart, Vienne 1969.
- 14 Robert E. PARK, *Reflections on communication and culture*, dans: *The American Journal of sociology* 44 (1939), p. 191–205; ID., *Physics and Society*, dans: ID., *Society*, Glencoe/Illinois 1955, p. 301–321 (d'abord dans: *Canadian Journal of Economics and Political Science* 6 (1940)).
- 15 Harold A. INNIS, *Empire and communications*, Oxford 1950, révisé par Mary Q. INNIS, préface de Marshall McLuhan, Toronto 1972; ID., *The Bias of Communication*, Toronto 1951, (réimprimé avec une introduction de Marshall McLuhan, Toronto 1964); ID., *Kreuzwege der Kommunikation. Sélection de textes*, dir. par K. BARCK, traduit de l'anglais par F. VON SCHWERIN-HIGH, Vienne 1997; Sur Innis: D. CREIGHTON, *Harold Adam Innis, portrait of a scholar*, Toronto 1957.

médias en forme de kaléidoscope de Marshall McLuhan (1911–1980). La théorie des étapes culturelles de l'histoire universelle reprise d'Innis, selon laquelle la formation des sociétés est déterminée par les moyens de communication (oralité, écriture, imprimerie et électronique) s'est révélée particulièrement intéressante pour les préhistoriens, les ethnologues, les spécialistes des civilisations anciennes et les historiens du livre. Elizabeth Eisenstein, qui a forgé le concept de *printing revolution* dans le monde anglophone, précise qu'elle s'est directement inspirée de McLuhan<sup>16</sup>.

En raison de la place qu'elles accordent aux interactions entre les structures et les mentalités, les thèses de McLuhan paraissent plus utiles à l'historien intéressé par la technique des procédés qu'à celui qui s'intéresse à la dimension historique des procédés de communication dans le cadre du modèle théorique de la modernisation. Son application déductive avait surtout abouti à un inventaire de faits hypothétiques<sup>17</sup>. C'est aussi le cas des projets théoriques et abstraits du spécialiste des médias, Garth S. Jowett et de sa fixation sur la loi des rapports de développement dans les macro-processus historiques<sup>18</sup>. Si les prétentions déterministes de la théorie de la communication de l'école canadienne ont été rapidement et violemment contestées<sup>19</sup>, le noyau raisonnable de la thèse de McLuhan qui rappelle la culture pop des années soixante: *The medium is the message* appartient à la catégorie de ce qui permet de comprendre et de ce qui modifie la pensée: »Le message d'un médium ou d'une technologie, c'est le changement d'échelle, de rythme ou de modèle qu'il provoque dans les affaires humaines«<sup>20</sup>.

McLuhan n'est naturellement pas le seul à prêter attention à l'expérience fondamentale, quotidienne et pratique, du changement de perception spatio-temporelle par-delà la théorie générale de la relativité d'Einstein. Des socio-linguistes et des ethno-linguistes, tels Edward Sapir (1884–1939) et Benjamin Lee Whorf (1897–1941), avaient fait remarquer que ces catégories n'étaient nullement universelles, mais que, comme d'autres modèles de classification, étant structurées par la langue, elles dépendaient de la culture<sup>21</sup>. La théorie de la relativité linguistique due à cette »hypothèse Sapir-Whorf«, que McLuhan a transposée à d'autres

- 16 Jack GOODY, *Evolution and Communication. The Domestication of the Savage Mind*, dans: *British Journal of sociology* 24 (1973), p. 1–12; ID., *The Domestication of the Savage Mind*, Cambridge 1977; ID., *The Logic of the Writing and the Organisation of Society*, Cambridge 1987.
- 17 Ithiel DE SOLA POOL, *The Role of Communication in the Process of Modernization and Technological Change*, dans: Bert F. HOSELITZ, Wilbert E. MOORE (dir.), *Industrialization and Society*, Paris 1963, p. 279–295; Lucian W. PYE (dir.), *Communications and Political Development*, Princeton, New Jersey 1963; Everett M. ROGERS, *Modernization Among Peasants. The Impact of Communication*, New York 1969; ID. (dir.), *Modernization and Development*, Beverly Hills, Londres 1976; Harold DWIGHT LASSWELL, Daniel LERNER, Hans SPEIER (dir.), *Propaganda and Communication in World History*, 3 vol. [Vol. I: *The Symbolic Instrument in Early Times*; Vol. II: *Emergence of Public Opinion in the West*; Vol. III: *A Pluralizing World in Formation*], Honolulu 1979, 1980; Hans-Ulrich WEHLER, *Modernisierungstheorie und Geschichte*, Göttingen 1975.
- 18 Garth S. JOWETT, *Toward a History of Communication*, dans: *Journalism History* 1 (1975), p. 34–37; ID., *Communication in History: An Initial Theoretical Approach*, dans: *Canadian Journal of Information Science* 1 (1976), p. 5–13. Sur Jowett: Sylvester DZIKI, Janina MACZUGA, Walery PISAREK (dir.), *Who's Who in Mass Communications*, Munich, New York et al. 1990.
- 19 James W. CAREY, *Harold Adam Innis and Marshall McLuhan*, dans: *The Antioch Review* 27 (1967), p. 5–39.
- 20 Herbert MARSHALL MCLUHAN, *Understanding Media*, New York 1964. Sur l'application: Daniel J. CZITROM, *Media and the american mind. From Morse to McLuhan*, Chapel Hill 1982; Paul GOETSCH, *Der Übergang von der Mündlichkeit zur Schriftlichkeit. Die kulturkritischen und ideologischen Implikationen der Theorien von McLuhan, Goody und Ong*, dans: Wolfgang RAIBLE (dir.), *Symbolische Formen – Medien – Identität*, Tübingen 1991.
- 21 Benjamin Lee WHORF, *The Relation of Habitual Thought and Behaviour to Language*, dans: *Language, Culture and Personality*, Menasha 1941, p. 75–93; ID. *Language, Thought and Reality*, New

médias que la langue, a été confortée au niveau anthropologique par le psychologue du développement Jean Piaget (1896–1980). Celui-ci a démontré qu’au cours des premières années de sa vie, l’homme s’appropriait successivement les catégories de l’espace et du temps<sup>22</sup>. Les méthodes psychologiques et sociologiques ont finalement glissé vers des recherches sur le *mental mapping* qui a élevé au rang d’objet de recherches expérimentales la perception pratique de l’espace en relation avec l’âge, le sexe, la classe sociale, la formation etc. au sein d’une même culture<sup>23</sup>. Après un si imposant consensus interdisciplinaire, les recherches historiques devaient à l’avenir se fonder sur la conscience de la construction sociale de la réalité qui se nourrit des possibilités offertes par l’expérience<sup>24</sup>.

Bien que de nombreux spécialistes des sciences sociales soutiennent l’idée que nous n’avons pris conscience de la variabilité de la dimension spatio-temporelle que depuis l’introduction des chemins de fer<sup>25</sup>, des éléments sérieux nous poussent cependant à la faire remonter plus loin dans le temps. C’est à une époque peu éloignée du temps de la tradition que les techniques de mesure du temps et de l’espace ont été améliorées de manière capitale; la «structure spécifique d’un espace insulaire» du Moyen Âge a cédé sa place à l’espace euclidien des Temps modernes<sup>26</sup>. Il ne semble pas encore exister de recherches très poussées sur les origines du changement de perception de l’espace à la Renaissance bien qu’à l’évidence, il y ait eu un changement de modèle qu’on ne peut en aucun cas faire remonter à Copernic. Le premier effet du changement survenu dans la manière de percevoir l’espace n’a pas été la découverte de l’immensité de l’univers, mais celle de la perspective terrestre. Elle a, par exemple, entraîné une révolution vers 1500 dans la représentation symbolique de l’espace dans l’art<sup>27</sup>, ainsi que dans la représentation cartographique et enfin le développement d’une nouvelle science de l’espace terrestre, la géographie<sup>28</sup>. Ce n’est qu’ainsi qu’on peut com-

York 1956, p. 89–92; sur l’hypothèse Sapir-Whorf: Adam SCHAFF, *Sprache und Erkenntnis*, Vienne 1964, p. 61–96.

- 22 Jean PIAGET, *le développement de la notion de temps chez l’enfant*, Paris 1946; ID., *La représentation de l’espace chez l’enfant*, Paris 1948.
- 23 Roger M. DOWNS, David STEA (dir.), *Image and Environment*, Chicago 1973; ID., *Maps in Mind. Reflections on Cognitive Mapping*, New York 1977; Peter GOULD, Rodney WHITE, *Mental Maps*, Boston, Londres, Sydney 1974; Ulric NEISSER, *Cognition and Reality. Principles and implications of Cognitive Psychology*, San Francisco 1976.
- 24 Peter L. BERGER, Thomas LUCKMANN, *The Social Construction of Reality. A Treatise in the Sociology of Knowledge*, Garden City 1966.
- 25 Reinhard FREMDLING, *Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840–1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur*, Dortmund 1975; Wolfgang SCHIVELBUSCH, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Munich 1977; Hans-Ulrich WEHLER, *Deutsche Gesellschaftsgeschichte, Vol. 1: Vom Feudalismus des Alten Reichs bis zur defensiven Modernisierung der Reformära 1700–1815*, Munich 1989, p. 120–121.
- 26 Thomas S. KUHN, *The Fonction of Measurement in Modern Physical science*, dans: *ISIS* 52 (1961) p. 161–190; Max JAMMER, *Concepts of space*, Cambridge/Mass. 1954; Ricardo J. QUINONES, *The Renaissance Discovery of Time*, Cambridge/Mass. 1972; Gerald J. WHITROW, *Time in History. Views of Time from Prehistory to the Present Day*, Oxford, New York 1988; Gerhard DOHRN-VAN-ROSSUM, *Die Geschichte der Stunde. Uhren und moderne Zeitordnungen*, Munich 1992; Bernhard JAHN, *Raumkonzepte der Frühen Neuzeit. Zur Konstruktion von Wirklichkeit in Pilgerberichten, Amerikareisebeschreibungen und Prosaerzählungen*, Frankfurt/M. 1993.
- 27 Erwin PANOFKY, *Die Perspektive als symbolische Form*, dans: *Conférences de la bibliothèque de Warburg* 4 (1924/1925), p. 258–330; Ernst H. GOMBRICH, *Art and Illusion*, Oxford 1959; ID., *Das Bild und seine Rolle in der Kommunikation* dans: ID., *Bild und Auge. Neue Studien zur Psychologie der bildlichen Darstellung*, Stuttgart, Zürich 1986, p. 135–158.
- 28 Lucien GALLOIS, *Les géographes allemands de la Renaissance*, Paris 1890; Léo BAGROW, Rodney A. SKELTON, *Meister der Kartographie*, Berlin 1963; Winfried BONACKER, *Bibliographie der*

prendre que le pionnier de la cartographie routière, Erhard Etzlaub, soit considéré dans le »Brevis germaniae descriptio« de Johannes Cochläus de 1512 comme le prototype du *ingenii vigor* au côté du maître de la peinture de la perspective, Albrecht Dürer, et de l'inventeur de la montre de poche adaptée aux voyages, Peter Helle<sup>29</sup>. La nouvelle conception de l'espace à l'époque de la Renaissance n'entraîna pas seulement la découverte du Nouveau Monde au XVI<sup>e</sup> siècle, mais surtout celle de l'Europe. C'est à cette époque qu'ont surgi des descriptions systématiques de ses villes, de ses pays et de ses habitants reposant sur leur étude extérieure. L'Europe était devenue un concept qui méritait qu'on lui consacre des livres<sup>30</sup>.

Lorsque nous parlerons dans les pages suivantes de »révolution dans le système de communication au début des Temps modernes«, nous ferons référence à un événement fondamental qui a entraîné le développement d'une nouvelle infrastructure, solide, durable et évoluant de manière dynamique. Il est incontestable qu'il y a eu aussi des transformations dans le système de communication<sup>31</sup> au cours des mille ans de ce que l'on appelle le Moyen Âge; elles étaient parfois fondamentales, par exemple l'installation de places centrales (monastères, résidences, villes) sur lesquelles s'est fondée toute la communication ultérieure au sein de l'espace européen<sup>32</sup>, ou la mise en place d'organisations de communication segmentaires, accessibles seulement à de petits groupes de privilégiés, tels les coursiers des cours princières, les messagers des marchands ou des villes: avec eux, s'est instaurée une professionnalisation de la communication<sup>33</sup>. L'instauration de l'accès public et, par conséquent, de l'espace public des organisations

Straßenkarte, Bonn-Bad Godesberg 1973; Karl-Heinz MEINER, Die Ulmer Geographie des Ptolemäus von 1482. Zur 500. Wiederkehr der ersten Atlasdrucklegung nördlich der Alpen, Weißenhorn 1982; Ingrid KRETSCHMER, Johannes DÖRFLINGER, Franz WAWRIK, Lexikon zur Geschichte der Kartographie. Von den Anfängen bis zum 1. Weltkrieg, 2 vol., Vienne 1986; Dietrich DENECKE, Klaus FEHN (dir.), Geographie in der Geschichte, Stuttgart 1989.

- 29 Johannes COCHLÄUS, Brevis Germaniae descriptio (1512), avec la carte d'Allemagne d'Erhard Etzlaub de 1501. Éd., traduit et commenté par K. LANGOSCH, Darmstadt 1960, p. 88–91; Herbert KRÜGER, Die Romweg-Karte Erhard Etzlaubs vom Heiligen Jahr 1500 im Rahmen der zeitgenössischen Kartographie dans: Archiv für Post und Fernmeldewesen 2 (1950), p. 916–925; Id., Des Nürnbergers Erhard Etzlaub älteste Straßenkarten von Deutschland, dans: Jahrbuch für fränkische Landesforschung 18 (1958), p. 1–407.
- 30 Sebastian MÜNSTER, Mappae Europae, Francfort/M. 1536. En outre: Neal Ward GILBERT, Renaissance Concepts of Method, New York 1960; John HALE, The Civilization of Europe in the Renaissance, Londres 1993.
- 31 Tentatives de définition des historiens: Hans POHL, Einführung, dans: Id. (dir.), Die Bedeutung der Kommunikation für Wirtschaft und Gesellschaft (Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beihefte, 67), Wiesbaden 1989, p. 7–18; Helge PROSS, Medienforschung. Film, Funk, Presse, Fernsehen Darmstadt 1972, p. 19; Willem FRIJHOFF, Communication et vie quotidienne à la fin du Moyen Âge et à l'époque moderne: réflexions de théorie et de méthode, dans: Harry KÜHNEL, Helmut HUNDSBICHLER (dir.), Kommunikation und Alltag im Mittelalter und früherer Neuzeit, Vienne 1992 (Sitzungsberichte der österreichischen Akademie der Wissenschaften, Philosophisch-historische Klasse. Veröffentlichungen des Instituts für Realienskunde des Mittelalters und der frühen Neuzeit), p. 9–38.
- 32 Walter CHRISTALLER, Das System der zentralen Orte (1933/1968), p. 63–77, dans: Peter SCHÖLLER (dir.), Zentralitätsforschung, Darmstadt 1972, p. 3–22; Walter CHRISTALLER, Die Parallelität der Systeme des Verkehrs und der zentralen Orte, dargestellt am Beispiel der Schweiz, dans: Verhandlungen des Deutschen Geographentages 28 (1952), p. 159–163; Brian J. L. BERRY, Allan PRED, Central places studies. A bibliography of theory and application, Philadelphie 1961–1965.
- 33 Josef BENZIGER, Zum Wesen und zu den Formen der Kommunikation und Publizistik im Mittelalter. Eine bibliographische und methodologische Studie, dans: Publizistik 15 (1970), p. 295–314; Federigo MELIS, Le comunicazioni transpeninsulari sostenute da Venezia nel secoli XIV e XV, dans: Economia e Storia 19 (1972), p. 157–173; Thomas SZABO, Botenwesen, dans: Lexikon des Mittelalters, vol. 1, Munich, Zurich 1981, col. 484–487; Thomas SZABO, Nachrichtenvermittlung, dans: Lexikon des Mittelalters, vol. 6 (1992), col. 997–998; Heinz-Dieter HEIMANN, Iwan HLAVA-

de communication a eu pour conséquence un événement fondamental, encore mal étudié et mal compris, de l'époque moderne qui a joué un rôle déterminant dans l'apparition de la forme de l'espace public, notion dont on débat depuis Habermas<sup>34</sup>. Comme nous n'avons pas affaire à un changement réversible, mais à une transformation de fond des structures qui a la nature d'un bouleversement, nous utiliserons le concept de révolution pour en parler.

En se référant à la soi-disant «formule de Lasswell» – «Who says what in which channel to whom with what effect» – qui résume le modèle de communication<sup>35</sup>, nous entendrons dans les pages suivantes par «canaux» les moyens de communication ou les média. Pour être plus précis: la genèse et l'effet d'une certaine organisation de la communication dans la société européenne à la période dite de stagnation qui a précédé l'«accélération» de l'histoire selon l'idée de Reinhart Koselleck<sup>36</sup>. Nous étudierons d'abord (I) les conditions d'apparition des organisations de communication spécifiques aux Temps modernes, axées sur la recherche de la vitesse et la fiabilité, puis (II) nous décrirons comment elles se sont transformées en un système de communication public et universel – interculturel et unique en son genre –, (III) nous exposerons la façon dont il a déterminé le nouveau médium qu'est le journal et (IV) dont il a posé les conditions nécessaires à la démocratisation des voyages, à la construction des routes et à la mise en place de notre environnement culturel de signes lisibles destinés à faciliter la communication. La thèse est la suivante (V): le début des Temps modernes n'a pas seulement constitué une époque spécifique de l'histoire de la communication, mais c'est durant cette période que s'est développée une matrice des procédés de communication standardisés qui continue à marquer l'ère d'Internet.

## I. Le fondement de la communication au début des Temps modernes

Il est facile de s'imaginer cette corrélation mathématique entre l'espace et le temps cachait des intérêts politiques et économiques. Au XIV<sup>e</sup> siècle, la métropole lombarde de Milan, «as a key center of the European network», remplissait certainement toutes les conditions pour devenir le théâtre de l'innovation qui nous intéresse ici<sup>37</sup>. La politique d'expansion de Giangaleazzo Visconti (1351–1402, au pouvoir: 1378/85–1402), s'était accompagnée depuis 1380 de la mise en place d'un système de «découpage» de l'espace pour les estafettes à cheval: celles-ci devaient accélérer la transmission des nouvelles en remettant lors d'étapes convenues le message qu'elles transportaient à des cavaliers dispos, spécialement tenus prêts à

CEK (dir.), *Kommunikationspraxis und Korrespondenzwesen im Mittelalter und in der Renaissance*, Paderborn 1998.

- 34 Jürgen HABERMAS, *Strukturwandel der Öffentlichkeit. Untersuchungen zu einer Kategorie der Bürgerlichen Gesellschaft*, Neuwied, Berlin 1962; Le concept d'«espace public» mériterait qu'on en discute, ce qui ne peut être fait ici. Cf. en outre: Lucian HÖLSCHER, *Öffentlichkeit*, dans: *Geschichtliche Grundbegriffe*, vol. 4 (1978), p. 413–467; Id., *Öffentlichkeit und Geheimnis. Eine begriffsgeschichtliche Untersuchung zur Entstehung der Öffentlichkeit in der frühen Neuzeit*, Francfort/M. 1979; Heike TALKENBERGER, *Kommunikation und Öffentlichkeit in der Reformationszeit. Ein Forschungsreferat 1980–1991*, dans: *Internationales Archiv für Sozialgeschichte der Literatur*, 6. Sonderheft, Forschungsreferate 3<sup>e</sup> série, p. 1–26.
- 35 LASSWELL, *The Structure and Function of Communication in Society* (voir note 11), p. 37–38. Sur la définition dans la langue usuelle des facteurs: Communicator, message, medium, receiver, effect et leur accueil dans les sciences historiques: POHL (wie Anm. 31), p. 9. Sur l'évolution ultérieure de la formule fondamentale: Winfried SCHULZ, *Kommunikationsprozess*, dans: Elisabeth NOELLE-NEUMANN, Winfried SCHULZ, Jürgen WILKE (dir.), *Fischer Lexikon Publizistik, Massenkommunikation*, Francfort/M. 1995, p. 140–171.
- 36 L'«accélération» comme catégorie de la connaissance historique: Reinhard KOSELLECK, *Vergangene Zukunft. Zur Semantik geschichtlicher Zeiten*, Francfort/M. 31984, p. 368–369.
- 37 Paul M. HOHENBERG, Lynn HOLLEN LEES, *The Making of Urban Europe, 1000–1950*, Londres et al. 1985, p. 8–11 (de manière générale), p. 64 (citation).

cette fin et dotés de chevaux frais<sup>38</sup>. Le découpage de plus en plus développé de l'espace en villes, villages, monastères ou auberges que les voyageurs et les messagers des marchands utilisaient comme lieux d'étapes<sup>39</sup> était une nouveauté en ce qu'il n'avait pour raison d'être et pour unique objet que la transmission rapide des informations par un système de communication reposant sur une forte division du travail. Ces voies de communication étaient bien dans l'esprit de la Renaissance dans la mesure où elles s'inspiraient du système du *cur-sus publicus* romain redécouvert grâce à la littérature antique; mais, les systèmes de messagers des marchands italiens et peut-être même les récits de voyage de Marco Polo à travers la Chine jouèrent également un rôle<sup>40</sup>.

Il n'y a pas que dans la physique transcrite mathématiquement que la vitesse (*velocitas*) est une fonction du rapport entre l'espace (*spatium*) et le temps (*tempus*):  $v = s/t$ . Il est intéressant que ce soit précisément au moment où on eut recours pour la première fois à des estafettes en Europe, que plusieurs auteurs, dont Nicolas Oresme (vers 1321–1382), se soient occupés de façon approfondie et à un haut niveau des questions du mouvement et de la vitesse<sup>41</sup>. Dans la technique de la transmission des informations par des estafettes, l'espace et le temps sont indissolublement liés. Les temps de transmission aux étapes où se faisait le changement de chevaux (*positae stationes equorum* ou en bref »poste«) étaient contrôlés par des fiches horaires où le mouvement du cavalier à travers l'espace réel était mis en relation directe avec celui des aiguilles d'une montre sur le cadran<sup>42</sup>. Ces fiches horaires étaient destinées à calculer avec précision cette catégorie qui allait devenir la caractéristique du monde moderne: *la vitesse*. En dehors des méthodes archaïques de signaux de fumée et des feux, des signaux acoustiques ou des pigeons voyageurs dont la nature réduisait le champ d'action<sup>43</sup>, l'estafette à cheval constituait le moyen optimal de transmission des informations sur de grandes distances dans un monde pré-industriel. »Con la celerita de la stapheta« est devenu en italien une métaphore proverbiale de la vitesse<sup>44</sup>. La vitesse devint ainsi une nouvelle norme. Des notes de 1425 exigent une communication *non celeriter, sed fulminantissime* et ininterrompue jour et nuit. Jusqu'au début de l'âge des chemins de fer, la formule, déjà utilisée à l'époque, *die noctuque* (jour et nuit) et la note sur la vitesse devaient être le slogan figurant sur les fiches horaires du système de communication fondé sur les estafettes<sup>45</sup>.

38 Caterina SANTORO, *Gli Uffici del commune di Milano e del Dominio Visconteo-Sforcesco* (1216–1515), Milan 1968.

39 Federigo MELIS, *Intensita e regolarita nella diffusione dell'informazione economica generale nel Mediterraneo e in Occidente alla fine del Medioevo*, dans: *Mélanges économiques du monde méditerranéen*, 1450–1650. Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel, vol. I, Toulouse 1973, p. 389–429; Elena CECCHI, Luciana FRANGIONE, »Posta et postini« nella documentazione di un mercante alla fine del Trecento. Catalogo della mostra, Prato 1986.

40 Erik J. HOLMBERG, *Zur Geschichte des cursus publicus*, Thèse, Uppsala 1933; Jacob BURCKHARDT, *Die Kultur der Renaissance in Italien. Ein Versuch*, hg. und eingeleitet von Walter REHM, Herrsching 1981, n'est pas encore sensible à cette question. Cependant, cette innovation fondamentale a aussi échappé à Elizabeth L. EISENSTEIN, *The Advent of Printing and the Problem of Renaissance*, dans: *Past & Present* N° 45 (1969), p. 19–89. De même qu'à William BOUWMA, *Renaissance and the Broadening of Communication*, dans: LASSWELL, LERNER, SPEIER (dir.), *Propaganda and Communication in World History* vol. II (voir note 17), p. 3–40.

41 E. SYLLA, *Kinematik, Kinetik*, dans: *Lexikon des Mittelalters*, vol. 5, Munich, Zurich 1991, col. 1156–1158.

42 Enrico MELILLO, *Le Poste italiane nel medio evo. Alta e media Italia* (a. 476–1600), Rome 1904, p. 57–73; Vito SALIERNO, *Le poste a Milano nei secoli XV, XVI et XVII*, Milan 1972.

43 Richard HENNIG, *Verkehrsgeschwindigkeiten in ihrer Entwicklung bis zur Gegenwart*, Stuttgart 1936, p. 22–54.

44 Feitz OHMANN, *Die Anfänge des Postwesens und die Taxis* [Thèse Bonn], Leipzig 1909, p. 56–63.

45 *Portentur die noctuque non celeriter, sed fulminantissime per cavallarum postarum sub pena mille furcarum*: Aloys SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen West-*

On constate à partir du milieu du XV<sup>e</sup> siècle une tendance générale à l'institutionnalisation de la communication. Presque toutes les villes disposaient de coursiers, en partie reconnaissable grâce à leurs uniformes; les cours utilisaient souvent des messagers à cheval. Avec le développement de la diplomatie<sup>46</sup> depuis les années 1420 dans le monde des États italiens, d'abord à Milan, puis dans les années 1440 dans le royaume de Naples<sup>47</sup>, on voit se multiplier les informations sur la diffusion des onéreuses estafettes à cheval. Depuis le pontificat de Sixte IV (1471–1484), on utilise à Rome des maîtres de courrier permanents. En France, les mémoires de Philippe de Comynes (1447–1511) mentionnent l'introduction des «postes» en 1476<sup>48</sup>. Au début des années 1480, Édouard IV d'Angleterre copia l'idée, de la même manière, le futur empereur Maximilien Ier (1459–1519, roi en 1486, empereur en 1493, couronné empereur en 1508) fit venir des spécialistes de Lombardie à Innsbruck pour mettre en place un système efficace de transmission des informations entre ses possessions de Bourgogne et celles du Tyrol. Germanisation d'un terme italien technique, le concept de *poste* apparaît pour la première fois dans un décompte de la Hofkammer d'Innsbruck datant de décembre 1489<sup>49</sup>.

## II. L'universalisation du système de communication

La diffusion en Europe méridionale, centrale et occidentale du modèle lombard de découpage de l'espace amorça vers 1500 l'évolution qui fit du système postal un «primus du développement de l'économie des transports» pour quelques siècles, selon la formule de Sombart<sup>50</sup> ou, pour reprendre le concept plus moderne de Walt Whitman Rostow, en fit en quelque sorte le *leading sector* du développement dans le domaine de la communication. Dans le célèbre contrat conclu entre Philippe le Beau de Bourgogne et la *compagnia de Tassis* lombarde en 1505, on convint pour la première fois de durées fixes de transport pour des trajets standard (par ex. Bruxelles-Innsbruck: cinq jours); on trouve noté un peu plus tard sur une fiche horaire dont nous disposons encore le transport d'un envoi privé (pour Antoni Welsler d'Augsbourg)<sup>51</sup>. Il faut ajouter à ces années-là l'ouverture des estafettes à cheval habsbourgeoises, des «magasins postaux» ou «postes» au système public de communication, au «système postal». En raison de sa position centrale au sein du réseau d'informations, *Neue Zeitungen* avait demandé dès 1510 au greffier de la ville d'Augsbourg, Conrad Peutingen (1465–1547) de lui fournir des informations récentes. Sa correspondance, d'abord

deutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig, 2 vol., Leipzig 1900 [réimprimé à Berlin 1966], p. 502.

46 Willy ANDREAS, Staatskunst und Diplomatie der Venezianer im Spiegel ihrer Gesandtenberichte, Leipzig 1943, p. 11–70, en particulier p. 38–39. Sur l'instauration de représentations diplomatiques permanentes depuis les années 1440: Garrett MATTINGLY, Renaissance Diplomacy, London 1955.

47 MELILLO, Le Poste italiane nel medio evo, (voir note 42), p. 64. Discuté par: OHMANN, Die Anfänge des Postwesens und die Taxis (voir note 44), p. 52–53; Giorgio MIGLIAVACCA, Post and Courier Service of Early Modern Italy, New York 1980.

48 Eugène VAILLÉ, Histoire générale des Postes françaises, 6 vol., Paris 1947–1953, vol. II, p. 5–24. Sceptique sur la date de l'introduction des postes: Gaston ZELLER, Un faux du XVII<sup>e</sup> siècle: l'édit de Louis XI sur la poste, dans: Revue historique 180 (1937), p. 286–292.

49 Angelika WIESFLECKER, Die »oberösterreichischen Kammerraitbücher« zu Innsbruck 1493–1619. Ein Beitrag zur Wirtschafts-, Finanz- und Kulturgeschichte der oberösterreichischen Ländergruppe, Graz 1987.

50 SOMBART, Der moderne Kapitalismus (voir note 8), p. 387.

51 Oswald REDLICH, Vier Post-Stundenpässe aus den Jahren 1496–1500, dans: Mitteilungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung 12 (1891), p. 494–504; Aloys SCHULTE, Zu dem Stundenpass von 1500, dans: *ibid.* 20 (1899), p. 284–287.

écrite à la main, et bientôt également imprimée, circulait déjà à travers de la poste<sup>52</sup>. Ce n'est qu'en 1512 que la comparaison montra que la poste était non seulement plus rapide, mais aussi moins chère que le système des messagers: à cette époque-là, les deux organisations se trouvaient déjà en concurrence<sup>53</sup>.

À partir de l'ouverture de la poste à des utilisateurs privés, en raison de la place prise par les intérêts commerciaux de ses exploitants le système de communication au sein de l'Empire se dégaga de plus en plus de la logique des intérêts dynastiques. La fixation des routes permit de remplacer les anciens «magasins postaux», aménagés de manière arbitraire, où les palefreniers se mettaient immédiatement en grève lorsqu'ils n'étaient pas payés, par des étapes gérées par des aubergistes par un système de franchise, connues sous le nom de «relais de poste». Les aubergistes employés comme maîtres de poste maintinrent en état le système postal même durant les pires périodes de crise parce qu'il y allait de leur propre intérêt d'exploitants. Ils avaient pour supérieurs les «Offices des postes» qui se situaient en Allemagne d'abord à Rheinhausen (près de Spire) et, à partir de 1520, dans la ville impériale d'Augsbourg. Ces bureaux de poste dépendaient des bureaux de postes généraux interrégionaux correspondants, par exemple à Milan ou à Bruxelles<sup>54</sup>, dont les districts regroupaient le réseau postal européen depuis le début du XVI<sup>e</sup> siècle. C'est ainsi que s'instaura une professionnalisation du système de communication reposant sur un ensemble de personnes spécialement adaptées à ce type de travail. Elles se distinguaient par leur habitude du monde, acquise au cours de séjours à l'étranger, et leur connaissance des langues (italien, latin, allemand, flamand, espagnol et français), leur capacité à lire et à écrire et leurs connaissances arithmétiques, ainsi que le révèlent les demandes de naturalisation des cavaliers de la poste à Augsbourg. Comme dans les grandes sociétés commerciales, les perspectives offertes au personnel n'étaient pas locales, régionales ou nationales, mais européennes. Le personnel de la seconde génération put être formé dans les bureaux existants, ce qui maintint les concepts techniques italiens (*posta, porto, conto, aviso, pacchetto, valigia*, etc.). La tarification des prestations de transport et l'aménagement des bureaux servirent au transport public et à l'administration de cette organisation de transport. À l'époque de l'empereur Charles V, le service postal habsbourgeois s'étendait de l'Espagne au vice-royaume espagnol de Naples en passant par Milan et des Pays-Bas espagnols jusqu'en Bohême et en Hongrie, en passant par la Bourgogne, l'Autriche antérieure alsacienne et de haute Allemagne. Cette organisation dynastique se transforma en une grande entreprise de services à laquelle tout le monde pouvait avoir recours moyennant le paiement de taxes. En comparaison avec l'antique *cursus publicus*, cette poste impériale avait pour caractéristique d'être accessible au *public*, ainsi que cela ressort expressément des commentaires juridiques du juriste milanais Andrea Alciati<sup>55</sup>.

Jacob Strieder a déjà souligné que la genèse de ce système de communication, unique en son genre si on le compare aux autres cultures, ne résultait pas d'un plan délibéré, mais était dû à la combinaison des besoins financiers »de l'État«, de la demande et de l'esprit d'entre-

52 Josef RÜBSAM, Postgeschichtliches aus der Zeit Kaiser Maximilians I., dans: Archiv für Post und Telegraphie 23 (1895), p. 46–56, ici p. 51–52.

53 OHMANN, Die Anfänge des Postwesens und die Taxis (voir note 44), p. 262ss.

54 Joseph RÜBSAM, Das kaiserliche Postamt zu Mailand in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts unter Simon von Taxis, dans: Archiv für Post und Telegraphie 29 (1901), S. 443–454. Wolfgang BEHRINGER, Brüssel, Centrum van het internationale Postnet dans: Luc JANSSENS, Marc MEURRENS (dir.), De Post van Thurn und Taxis. La Poste des Tours et Tassis 1489–1794, Bruxelles 1992, p. 21–42.

55 Andrea ALCIATI, Adnotationes in tres posteriores libros Codicis [Justiniani], dans: Opera omnia, 4 vol., Bâle 1546–1549; Jaques CUJAS [Cuiacius], Ad tres postremos libros codicis Justiniani commentarii. Eiusdem comment. In Tit. Pandectarum de verborum obligationibus ... Observationum liber V, Genève 1559, p. 291–297; Jacobus MENOCHIUS, De arbitrariis iudicium questionibus et causis libri duo, Venise 1569, p. 253v.

prise capitaliste<sup>56</sup>. L'ouverture du système postal s'accompagna de son universalisation. Les réseaux de communication étaient non seulement destinés à l'envoi d'informations, de correspondance ou d'échantillons, mais aussi à l'expédition d'objets précieux de toute nature, y compris des bijoux et des objets d'art, par exemple des tableaux peints sur toile qui remplacèrent à cette époque, sans doute pas tout à fait par hasard, les anciennes peintures sur bois. Mais, fait très important, le système d'étapes n'était pas seulement destiné au transport des informations et des marchandises, mais aussi à celui des personnes. Il revenait cependant relativement cher aux individus dépourvus de privilège impérial, mais ceux pour qui le temps était de l'argent y avaient quand même recours. Ce n'est pas par hasard si c'est au moment de l'élection de l'empereur Charles V, financée par les Fugger et les Welser, que le siège du système postal de l'Europe centrale fut précisément installé à Augsbourg. Les coursiers des Fugger voyageaient *per posta* si l'information ne pouvait être remise à un cavalier postal normal<sup>57</sup>. Nous disposons de nombreuses indications sur les voyages des princes, des conseillers princiers, des évêques, des marchands ou des commis des marchands par la poste à partir de la seconde décennie du XVI<sup>e</sup> siècle. Le caractère canalisé de la nouvelle organisation de communication apparaît de manière particulièrement impressionnante à travers des témoignages subjectifs, par exemple dans le journal de Lukas Rem (1481–1541), un employé de la compagnie Welser qui, le 6 octobre 1515 rentra d'Anvers à Augsbourg »par la poste« en parcourant vingt-trois étapes en moins de six jours<sup>58</sup>.

L'établissement d'une périodicité des transports sur le principal trajet transcontinental entre Anvers et Venise à la fin des années 1530 marqua une étape importante dans le développement du système de communication. Grâce aux *Ordinari*, les cavaliers postaux hebdomadaires qui circulaient toujours au même moment sur les mêmes trajets, nommés pour cette raison routes postales dès les années 1540, l'attrait exercé par la poste augmenta au point que les princes et les villes impériales ne laissèrent plus leurs messagers aller jusqu'au lieu de destination, mais seulement jusqu'au bureau de poste le plus proche. Les villes impériales telle Cologne ou Francfort conclurent à cette fin des contrats avec les maîtres de poste impériaux des villages les plus proches de Rheinhausen (près de Spire) et de Wöllstein<sup>59</sup>. Depuis l'époque de la ligue de Schmalkaden, les États protestants de l'Empire essayaient de mettre en place des systèmes de communication alternatifs. Le fait que ces systèmes de coursiers, dont le premier fut installé en Hesse en 1539<sup>60</sup>, aient été nommés eux aussi »poste« par leurs exploitants prouve la nature exemplaire du système postal impérial. De la même manière, de grandes villes comme Hambourg donnèrent, à partir des années 1540, des chevaux à leurs messagers et appelèrent leur organisation »poste«<sup>61</sup>. Mais en réalité, le système postal impérial demeura d'abord sans concurrent. Vers 1540, le système de communication européen se rallia aux lignes postales transcontinentales comme dans un champ

56 Jacob STRIEDER, Finanznot des Staates und Entstehung des neuzeitlichen kapitalistischen Wirtschaftslebens, dans: Neue Jahrbücher für Wissenschaft und Jugendbildung 8 (1932), p. 447–463.

57 Wolfgang BEHRINGER, Fugger und Taxis. Der Anteil Augsburger Kaufleute an der Entstehung des europäischen Kommunikationssystems, dans: Johannes BURKHARDT (dir.), Augsburger Handlungshäuser im Wandel des historischen Urteils, Berlin 1996, p. 241–248.

58 Bernhardt GREIFF, Tagebuch des Lucas Rem aus den Jahren 1494–1541. Ein Beitrag zur Handelsgeschichte der Stadt Augsburg, Augsburg 1861, p. 18.

59 Bernhard FAULHABER, Geschichte des Postwesens in Frankfurt am Main. Nach archivalischen Quellen bearbeitet, Frankfurt/M. 1883, p. 6.

60 Werner MÜNKLER, Entwicklungsgeschichte, Verfassung und Verwaltung des Postregals in Hessen-Darmstadt bis 1806 und die Auseinandersetzung mit der taxisschen Reichspost, thèse de droit, Marbourg 1973, p. 13.

61 Gerhard AHRENS, Das Botenwesen der Hamburger Kaufmannschaft, dans: Archiv für deutsche Postgeschichte (1962), Heft 1, p. 28–42.

magnétique. C'est ainsi que le rythme hebdomadaire des cavaliers postaux commença à exercer une influence sur *l'unité de temps*, même très à l'écart de leurs propres lignes postales. Chaque localité obtint, en fonction du mouvement des cavaliers postaux à travers l'espace, son *jour de poste* auquel arrivaient les nouvelles du monde et pour lequel il fallait avoir achevé sa propre correspondance. La correspondance du début des Temps modernes révèle l'importance marquante de cette unité de temps<sup>62</sup>.

Nombre de choses portent à croire que le volume des lettres et la fréquence des voyages augmentèrent nettement à partir du milieu du XVI<sup>e</sup> siècle. Il se pourrait que ce soit lié à l'instauration à cette époque d'une périodicité des transports postaux par la poste de la cour autrichienne, indépendante depuis 1521 (Bohême, Autriche, Hongrie), et à l'extension du rythme hebdomadaire de la poste impériale en Basse Italie et en Italie centrale grâce à l'aide de la diplomatie pontificale<sup>63</sup>. C'est pendant la dernière période de session du concile de Trente qu'on commença à publier des instruments d'aide au voyage. Ce n'est pas par hasard si les premiers d'entre eux, en 1562, furent les *Itinerarie delle Poste*, imprimés en grande quantité en Italie. Livres de poche maniables, ils donnaient un aperçu du réseau européen des postes, de la distance et des caractéristiques de quelques étapes (ville, château, monastère, village ou auberge isolée), du changement de langue, des différentes sortes de monnaie et de mesures de longueur. Dès l'année suivante, le maître d'école d'Augsbourg, Jörg Gail, publiait avec son célèbre »Raißbüchlin« le premier livre d'itinéraires pour les voyageurs n'empruntant pas la poste. En plus de certains trajets postaux, il comprenait aussi des régions, telles que l'Allemagne du Nord ou l'Europe orientale (mais pas l'Europe du Nord) où il n'y avait pas encore de route postale. Ce livre, qui servit de modèle à des produits identiques était vraisemblablement destiné à des commerçants et à des voyageurs qui cherchaient des informations sur cette direction. Il en va de même des disques miliaries qui, à partir des années 1570 donnaient une visualisation des distances séparant des localités centrales telles que Nuremberg, Augsbourg ou Leipzig<sup>64</sup> selon une disposition radiale.

Le concept de »poste« prit même une signification universelle. À la suite de l'impression des itinéraires postaux, il fut utilisé comme mesure de l'espace et plus tard, même comme mesure du temps. La distance idéale de deux lieues (environ 15 km) entre deux relais de poste fut appelée »une poste«, l'étape plus longue étant comptée comme *una posta e mezza* ou *doppia posta* (double poste). L'unité de temps corrélative découlait automatiquement de la définition de la distance idéale: on devait normalement parcourir une »poste« à cheval en deux heures de sorte qu'on put également appeler »une poste« cet espace-temps. La vitesse normale des cavaliers postaux s'élevait par conséquent à 7,5 km/h. Cette vitesse, qui nous paraît lente, correspondait à un doublement ou un triplement de la vitesse sur de longs trajets ou de mauvais chemins par rapport à celle des simples voyageurs ou des messagers: ils pouvaient en effet tenir jour et nuit sur de longs trajets, par exemple les 96 stations d'étape entre Bruxelles et Rome. Il est inutile de donner plus d'indications sur la »poste« en tant

62 Georg STEINHAUSEN (dir.), Briefwechsel Balthasar Paumgartners des Jüngeren mit seiner Gattin Magdalena, geb. Behaim (1582–1598), Tübingen 1895; Edmond POULLET, Charles PIOT (dir.), Correspondance du cardinal de Granvelle, 1565–1586, 6 vol., Bruxelles 1877–1887; Ronald GOBIET (dir.), Der Briefwechsel zwischen Philipp Hainhofer und August d. J. von Braunschweig-Lüneburg, Munich 1984; Vaclav CIHAK, les Provinces-unies et la cour impériale 1667–1672. Quelques aspects de leurs relations diplomatiques, Amsterdam 1974; Ilse SCHREIBER (dir.), Ich war wohl klug, dass ich dich fand. H. C. Boies Briefwechsel mit Luise Mejer 1777–1785, Munich 1961; Alexandre DUTU, Edgar HÖSCH, Norbert OELLERS (dir.), Brief und Briefwechsel in Mittel- und Osteuropa im 18. und 19. Jahrhundert, Essen 1989.

63 Theodor VON SICKEL, Excurs VI (Digressions VI), dans: Römische Berichte III, dans: Sitzungsberichte der Wiener Akademie der Wissenschaften 141 (1899), p. 105–141.

64 Herbert KRÜGER (éd.), Das älteste deutsche Routenhandbuch. Jörg Gails »Raißbüchlin«, Graz 1974.

qu'unité de mesure de l'espace et du temps en matière de technique de transport même si les étapes n'étaient certainement pas totalement identiques en unité de mesure absolue, lieues ou kilomètres. Au XVIII<sup>e</sup> siècle encore, beaucoup de cartes routières ne donnaient pas les distances en lieues mais en »postes«<sup>65</sup>.

L'essor des voyages conduisit au développement de nouveaux médias spéciaux. Ainsi les cartes furent regroupées en vastes recueils appelés par la suite des Atlas. Leur prototype, établi vers 1570 par l'éditeur d'Anvers, Abraham Ortelius, le »Theatrum Orbis Terrarum«, servit de modèle au grand »*Livre des villes*«, le »*Civitates Orbis Terrarum*« édité en Allemagne, recueil de vues de villes établies pour cet ouvrage avec des notices sur l'histoire et les curiosités locales. L'illustration du monde qui fut ici systématiquement produite n'avait encore jamais existé sous cette forme et a marqué jusqu'à aujourd'hui notre représentation de la ville<sup>66</sup>. Lorsque les éditeurs eurent la surprise de constater que ces livres étaient utilisés comme instruments d'aide aux voyages, on y joignit des itinéraires en édition in-quarto maniable. En même temps que ces premiers guides de voyage apparut un genre nouveau qui se consacrait à la théorie du voyage, l'»art du voyage« ou *Ars apodemica*, ainsi que les premiers recueils de cartes routières relativement utilisables. L'»*Itinerarium orbis christiani*«, constitué dans l'entourage du bureau de poste de Cologne, donnait une visualisation de l'infrastructure de toute l'Europe sur plusieurs cartes reliées pour former un livre de faible épaisseur<sup>67</sup>.

Le thème du service des communication apparut dans le débat public à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle à cause de la grave crise des structures du système de communication international après la seconde faillite de l'État espagnol en 1565 et le début de la guerre civile aux Pays-Bas. Le non-paiement des salaires provoqua des paralysies à maintes reprises du courrier. De grandes villes impériales comme Augsbourg, Nuremberg, Strasbourg, Cologne ou Hambourg y virent alors l'occasion de reprendre elles-mêmes le service des communications ou bien de l'ouvrir à leurs citoyens. C'est ainsi que fut transformé le système des messagers municipaux en organisation de communication publique sur le modèle de la poste: trajets fixes, heures de départ, tarifs, possibilités de voyager et installation d'étapes pour changer de chevaux. Cela déclencha dans les décennies suivantes une concurrence acharnée avec la poste et des conflits avec la Chancellerie impériale qui apparaissent dans les procès-verbaux de séance des réunions des villes. Même des princes électeurs, tel Auguste de Saxe, jouèrent avec l'idée de mettre en place leur propre système postal. Finalement, des entrepreneurs comme le banquier d'Augsbourg, Konrad Roth, le maître de poste impérial, Jacob Henot à Cologne ou le maître de poste espagnol, Seraphin von Taxis à Augsbourg n'étaient pas opposés à l'idée de reprendre l'ensemble du système postal allemand sous forme personnelle<sup>68</sup>. La Chancellerie impériale de Rodolphe II fit étudier ces projets par le commissaire de la poste impérial. Il avait pour mission de servir d'intermédiaire entre les différents intérêts et les différents clients et de surmonter la crise des infrastructures en mettant en place une réforme de la poste allant dans le sens de l'intérêt du public. Compte tenu de la progression de la professionnalisation, la relation de dépendance qui liait les maîtres de poste à un bureau général des postes espagnol à Bruxelles paraissait extrêmement probléma-

65 Le Poste, Necessarie A Corrieri & Viandanti, Bologne s. d. [vers 1562]; Giovanni da L HERBA, Itinerario delle poste per diverse parte del mondo, Rome 1563; Ottavio COTOGNO, Nuovo itinerario delle poste per tutto il mundo, Milan 1608 [dans tous les cas avec de nombreux tirages].

66 Wolfgang BEHRINGER, La Storia dei grandi libri delle città dell'Europa moderna, dans: Cesare de Seta (dir.), Città d'Europa. Iconografia e vedutismo dal XV la XVIII secolo, Naples 1996, p. 148-157.

67 Josef Egon SCHULER (éd.), Der älteste Reiseatlas der Welt [Das Itinerarium orbis christiani], Stuttgart 1965.

68 Engelbert GOLLE, Jacob Henot, Postmeister von Cöln. Ein Beitrag zur Geschichte der sogenannten Postreformation um die Wende des 16. Jahrhunderts, Bonn 1910.

tique. En Allemagne, les lignes postales internationales traversaient le Palatinat électoral calviniste et le Württemberg luthérien, la principale localité postale était la ville impériale d'Augsbourg de confession mixte, en majorité protestante. Après de dures et opiniâtres négociations, le parti impérial réussit à rattacher à l'Empire le maître général des postes de Bruxelles. Cela fut rendu possible par la création de la poste impériale, liée à la proclamation du monopole de l'Empereur sur la poste. Cette institution impériale, fondée en 1597, devait prendre une importance croissante jusqu'à la fin de l'ancien Empire. À l'époque des Lumières la poste impériale fut certainement la manifestation la plus éclatante de la permanence du Saint Empire romain germanique<sup>69</sup> par sa présence visible et audible.

### III. La naissance d'un medium, le journal

C'est la naissance du journal qui démontre le mieux l'efficacité du système de communication qui a pu se constituer sur ce fondement juridique. Il ne faut manifestement pas chercher l'origine de cette révolution des médias dans l'invention de l'imprimerie, qui remontait en effet à plus d'un siècle et demi, mais bien dans le développement d'une infrastructure adaptée. On considère traditionnellement qu'il y a eu trois précurseurs au journal: Les *Newen Zeyttungen* apparues aux environs de 1500, qui consistaient en général en une feuille de papier imprimée sans prétention et en des tracts rapportant des nouvelles et des prodiges survenus dans des pays lointains, dont la nature accrocheuse fut bientôt accentuée par des titres gravés sur bois<sup>70</sup>. Deuxièmement, les recueils de journaux manuscrits apparus à compter des années 1540, auxquels, semaine après semaine, on joignait les nouvelles tirées de la correspondance commerciale ou diplomatique ou bien venant des endroits où, par exemple, depuis les années 1560, des correspondants à des endroits donnés s'étaient engagés contre rémunération à transmettre de telles informations, telle la cour de Saxe électorale ou la maison de commerce des Fugger<sup>71</sup>. Troisièmement, ce que l'on a appelé les «relations de foire» (*Messrelationen*), des recueils d'informations sous forme de livre, qui arrivèrent sur le marché d'abord à Cologne en 1583 ainsi que par la suite à Francfort et à Leipzig. Selon Helmut Lang, les informations des *Newen Zeitungen* provenaient déjà pour l'essentiel du système postal. D'après lui, elles étaient données contre rétribution par des rédacteurs du bureau de

69 Avec une attention particulière portée aux régions germanophones: Ludwig KALMUS, *Weltgeschichte der Post*, Vienne 1937.

70 Karl SCHOTTENLOHER, *Flugblatt und Zeitung. Ein Wegweiser durch das gedruckte Tagesschrifttum*, 2 vol., Berlin 1922; Adolf DRESLER, *Über die Anfänge der gedruckten Zeitungen*, Einleitung zu: *Neue Zeitungen. Relationen/Flugschriften, Flugblätter/Einblattdrucke von 1470–1820*, Munich 1929, p. VII–XII; Hans-Jürgen KÖHLER (dir.), *Flugschriften als Massenmedium des Reformationszeitalters. Beiträge zum Tübinger Symposium 1980*, Stuttgart 1981; Wolfgang HARMS, *Die kommentierende Erschließung des illustrierten Flugblatts der frühen Neuzeit und dessen Zusammenhang mit der weiteren Publizistik im 17. Jahrhundert*, dans: *Deutsche Presseforschung* 26 (1987), p. 83–112; Helmut W. LANG, *Die Neue Zeitung des 15. bis 17. Jahrhunderts. Entwicklungsgeschichte und Typologie*, dans: Elger BLÜHM, Hartwig GEBHARDT (dir.), *Presse und Geschichte II. Neue Beiträge zur historischen Kommunikationsforschung*, Munich et al. 1987, p. 57–60.

71 Johannes KLEINPAUL, *Der Nachrichtendienst des sächsischen Hofes vom 15. bis 18. Jahrhundert. Ein Beitrag zur Geschichte der geschriebenen Zeitungen*, dans: *Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft* 82 (1927), p. 394–436; Karl SCHOTTENLOHER, *Handschriftliche Briefzeitungen des 16. Jahrhunderts in der Münchner Staatsbibliothek*, dans: *Archiv für Buchgewerbe* 65 (1928), p. 65–74; Johannes KLEINPAUL, *Die vornehmsten Korrespondenten der deutschen Fürsten im 15. und 16. Jahrhundert*, Leipzig 1928; Id., *Das Nachrichtenwesen der deutschen Fürsten im 16. und 17. Jahrhundert. Ein Beitrag zur Geschichte der geschriebenen Zeitungen*, Leipzig 1930; Georg HAHN, *Der Nachrichtendienst von Pfalz-Neuburg von den Anfängen bis zum Verfall der geschriebenen Zeitung (1544–1637). Ein Beitrag zur Geschichte der geschriebenen Zeitungen*, thèse Munich 1933.

poste aux rédacteurs de journaux ou aux éditeurs<sup>72</sup>. Mais nous ne disposons d'aucune preuve. En revanche, pour les deux autres prédécesseurs de la presse périodique, le rapport avec les *ordinari* de la poste est évident. Il ne pouvait vraiment y avoir de correspondances systématiques que depuis l'établissement de lignes postales transcontinentales périodiques. En analysant la collection de ce que l'on nomme les »journaux Fugger« qui couvre toute la période 1569–1605, nous pouvons constater que les nouvelles arrivaient toujours le même jour des mêmes endroits et que les lieux d'origine de ces nouvelles correspondaient presque à cent pour cent aux métropoles où il y avait des bureaux de poste impériaux: Rome, Venise, Vienne, Prague, Cologne et Anvers. Nous ne trouvons qu'exceptionnellement des nouvelles venues de Paris ou de Lyon, or, là aussi, il y avait des bureaux de poste (français)<sup>73</sup>.

Nous pouvons constater la même chose à propos des conditions de constitution des »Relations de foire« imprimées à compter de 1583: malgré leur parution semestrielle depuis 1588, à l'occasion des deux grandes foires de Francfort et de Leipzig, elles faisaient expressément paraître des informations hebdomadaires parvenues et recueillies par la poste. Ce n'est donc sans doute pas un hasard si la parution de ce genre de texte a commencé peu après la fondation d'un bureau de poste impérial dans la ville impériale de Cologne. On a jusqu'ici négligé le fait que leur éditeur, Michael Aitzinger (vers 1530–1598), attachait une grande importance à la périodicité et à l'actualité des nouvelles et qu'il entretenait des contacts étroits avec le système postal et ses exploitants<sup>74</sup>, avec les Taxis à Bruxelles et Augsburg ainsi qu'avec Henot à Cologne qui discutait de la question de savoir si »tous ceux qui se prêtent à écrire occasionnellement dans les journaux« doivent pouvoir utiliser la poste sans payer de port comme les conseillers impériaux<sup>75</sup>. Il fut dit aussi que »Jacobus Francus«/Conrad Lautenbach (1534–1595), l'éditeur de »Historicae relationis continuatio«, paru trois ans plus tard, collaborait étroitement avec Henot avec cette addition expresse que tous les maîtres de poste de Francfort auraient collaboré avec les éditeurs des relations de foire »pour que la correspondance soit transmise d'autant plus exactement«<sup>76</sup>.

La question du canal d'information fit l'objet d'un violent débat lorsque le rédacteur de la poste du bureau postal impérial de Francfort, qui venait d'être fondé, vanta dans la livraison du printemps 1602 de ses »Relationes Historicae« la supériorité de son mode d'information: *Durch Andream Striegel Postschreiber zu Franckfurt am Mayn / wie es auff der Röm. Kay. Mayst. Allen Orten wol angestelltem Postwessen wöchentlich ankomt/ zusammen colli-*

72 LANG, Die Neue Zeitung des 15. bis 17. Jahrhunderts (voir note 70), p. 57–60.

73 Johannes KLEINPAUL, Die Fuggerzeitungen 1568–1605, Leipzig 1921; Mathilde A. H. FITZLER, Die Entstehung der sogenannten Fuggerzeitungen in der Wiener Nationalbibliothek, Baden bei Wien 1937; L. OLSCHA, Wie die Zeitung entstand, thèse Vienne 1951.

74 Felix STIEVE, Über die ältesten halbjährigen Zeitungen oder Meßrelationen und insbesondere über deren Begründer Freiherrn Michael von Aitzing, dans: Abhandlungen der historischen Klasse der kgl. Bayer. Akad. d. Wiss. 16 (1881), p. 177–265, p. 184–220; Peter H. MEURER, Atlantes Colonien-ses. Die Kölner Schule der Atlaskartographie 1570–1610, Bad Neustadt/Saale 1988, p. 105–110.

75 STIEVE, Über die ältesten halbjährigen Zeitungen oder Meßrelationen (voir note 74), p. 195–206; Joseph RÜBSAM, Johann Baptista von Taxis. Ein Staatsmann und Militär unter Philipp II. und Philipp III. 1530–1610, Fribourg/Br. 1889, 21–22; Otto LANKES, Zur Postgeschichte der Reichsstadt Augsburg, dans: APB 2 (1926), p. 39–49, p. 68–81; Jacob HENOT, »Bericht wegen des Hofpostwesens, so von ihm begehrt worden«, 5 Mai 1588; Anna Frey-Schlesinger, Die volkswirtschaftliche Bedeutung der habsburgischen Post im 16. Jahrhundert, dans: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 15 (1919/20), p. 399–465, 439.

76 FZATTR, PA 2467, f° 47v.; Marion LINDEMANN, Deutsche Presse bis 1815. Geschichte der deutschen Presse, Teil I, Berlin 1969. 82ss.; Sur la forme intermédiaire des revues mensuelles cf.: Gerda BARTH, Annus christi 1597. Die Rorschacher Monatsschrift – die erste deutschsprachige Zeitung [Thèse Vienne 1970] Rorschach 1976 [116. Neujahrsblatt des historischen Vereins des Kantons St. Gallen].

giert und beschrieben. Dans son avant-propos, Striegel se montrait encore plus explicite et affirmait que les successeurs de Francus/Lautenbach auraient, contrairement à lui, »fait bruïsser et balayé le courrier et les lettres dans les ruelles avec un balai« et se seraient donc privés d'une solide base d'information<sup>77</sup>. L'éditeur des »Historicae relationis continuatio«, qui était directement attaqué par Striegel, Théodore Meurer/Sigismund Latomus<sup>78</sup>, se défendit en faisant imprimer sur la livraison suivante de ses relations de foire que ses relations étaient »colligées et continuées de jour en jour non seulement à partir de la poste impériale, mais aussi d'autres postes ordinaires«, se référant ainsi à l'antagonisme existant entre la poste impériale et les messagers municipaux puisqu'il n'y avait pas encore d'autres »postes«<sup>79</sup>. L'éditeur d'une autre relation de foire, Jacob Friedlieb, se moqua du fait que les *Relationes Historicae* paraissant en si grand nombre depuis quelques années soient publiées »de manière aussi confuse et désordonnée [...] car la plupart d'entre elles reprennent les messages hebdomadaires et les journaux de la poste et les impriment mot pour mot, *sine delectu* et sans la moindre modification.« Même les informations des marchands étaient reproduites dans la langue commerciale incompréhensible sans la moindre explication<sup>80</sup>.

Les éditeurs avaient pour point commun de faire attention – pour parler en termes de sociologie de la communication – à la pureté de leurs canaux d'information ou à l'élimination des interférences, ou du moins prétendaient-ils qu'ils le faisaient. En ce sens, le maître de poste de Cologne, Henot, fut le premier à jouer un rôle important, suivi à Francfort par le secrétaire des postes, originaire d'Augsbourg, Andreas Striegel (en fonction de 1598 à après 1603), du maître des messagers de Francfort et premier maître de poste impérial, Weigand Uffsteiner († en 1603, maître de poste impérial: 1598–1603)<sup>81</sup>. Le bureau de poste était le garant de la vérité, on voulait créer une histoire contemporaine exacte avec des sources historiques fiables. C'est sans doute exactement ainsi qu'étaient considérées les relations de foire, car elles servirent ensuite au collationnement du »Theatrum Europaeum« ou du »Diarium Europaeum«, elles servirent donc de sources lors de la rédaction de l'histoire du XVII<sup>e</sup> siècle<sup>82</sup>.

77 Klaus BENDER, Die deutschen Meßrelationen von ihren Anfängen bis zum Ende des Dreißigjährigen Krieges. Ein Forschungsvorhaben, dans: BLÜHM, GEBHARDT (dir.), Presse und Geschichte II (voir note 70), p. 66; Sur l'avant-propos: STIEVE, Über die ältesten halbjährigen Zeitungen oder Messrelationen (voir note 74), p. 231–232. Le témoignage d'autres contemporains montre que les critiques de Striegel n'étaient pas totalement fausses, par ex. Erich BERINGER, Discursus historico-politicus in tres sectiones distributus, quibus demonstrato veri historici officio, errores scripturientium nostri aevi deteguntur et pariter remedium, quomodo eis obviari possit, ostenditur, Hanau 1614, p. 19, 43–44. Et de manière générale: Klaus BENDER, Relationes Historicae. Ein Bestandsverzeichnis der deutschen Meßrelationen von 1583 bis 1648, Berlin, New York 1994.

78 On pense aujourd'hui que Meurer était le pseudonyme de l'imprimeur Sigismund Latomus (activité comme imprimeur 1599–1627). Sa veuve, Anna Katherina Latomus (activité comme imprimeur, 1627–1656) devait éditer dans les années 1620 d'abord un mensuel, puis un hebdomadaire: LINDEMANN (wie Anm. 76), p. 82ss. Le mensuel et l'hebdomadaire dans l'édition Latomus: Else BOGEL, Elger BLÜHM, Die deutschen Zeitungen des 17. Jahrhunderts. Ein Bestandsnachweis mit historischen und bibliographischen Angaben, 3 vol., vol. I/II Brême 1971, vol. III Munich et al. 1985, vol. I, p. 75–56.; vol III, p. 52–43; Joseph BENZING, Die Buchdrucker des 16. und 17. Jahrhunderts im deutschen Sprachgebiet, Wiesbaden <sup>2</sup>1982, p. 130.

79 MEURER, LATOMUS (1603). En outre: STIEVE, Über die ältesten halbjährigen Zeitungen oder Meßrelationen (voir note 74), p. 259–260.

80 Meßrelation zur Ostermesse 1602, d'après: SCHOTTENLOHER, Flugblatt und Zeitung (voir note 70), p. 232. STIEVE, Über die ältesten halbjährigen Zeitungen oder Meßrelationen (voir note 74), p. 259.

81 Andreas STRIEGEL d'Augsbourg: FZATTR, Alte Stationskartei; Uffsteiner: FZATTR, PA 921 Expertise de Birghden; FZATTR, PA 1487 Visitationsprotokoll; FZATTR, PA 2464 Korrespondenz.

82 Hermann BINGEL, Das Theatrum Europaeum. Ein Beitrag zur Publizistik des 17. und 18. Jahrhunderts, Wiesbaden 1909, p. 28–32, 53, 70–71, 98–99.

L'époque qui précède immédiatement la fondation des journaux correspond aux mois qui suivirent la fin de la réforme de la poste. La transmission de journaux manuscrits depuis Venise apparut pour la première fois en 1598 dans un traité postal, un accord entre la poste impériale et le maître des postes de Venise à Vérone Giacomo Ferais qui fut conclu grâce à la médiation du maître de poste de Mantoue, Annibale Azzolino<sup>83</sup>. Plus important que cette simple preuve est le fait qu'en établissant la poste impériale et en la protégeant par un système de traités internationaux conclus entre 1597 et 1603, on avait créé les fondations de la circulation périodique des informations. Ce système de communication ne s'effondra plus jamais, il continua à se développer même en temps de crises économique, démographique ou politique. Par ailleurs, si nous le comparons à ceux d'Angleterre et de France, ce système impérial de communication s'est toujours distingué par son caractère public. L'impression des informations périodiques par les marchands d'informations n'était alors probablement plus qu'une simple question de temps.

Une mention des sources dans les procès-verbaux du conseil de Strasbourg explique le passage de la reproduction manuscrite à la reproduction typographique d'un journal hebdomadaire (*Avis-Ordinari*) sous une forme si pertinente qu'on aurait guère pu trouver mieux: le 21 décembre, selon le mode de calcul du temps en vigueur à Strasbourg<sup>84</sup>, soit le 31 décembre 1605 selon notre manière actuelle de calculer le temps, l'imprimeur Johann Carolus (1574–1634) supplia ses autorités civiles de lui accorder un monopole d'impression pour des hebdomadaires avec la justification suivante: Quelque temps auparavant, il avait acquis »certains Avis hebdomadaires« qu'il communiquait et diffusait »jusqu'ici toutes les semaines à un grand nombre de messieurs contre une certaine somme d'argent annuelle. Mais comme la copie se faisait lentement et qu'il fallait y passer beaucoup de temps et que j'ai acheté fort cher il y a quelque temps [1604] une imprimerie au défunt Thobias Jobin, laquelle j'ai transportée et installée chez moi à grands frais, comme je l'ai maintenant depuis un grand nombre de semaines et que pour la douzième fois ... afin de gagner du temps, j'ai, seul dans mon imprimerie, édité et fait imprimer ceux-ci [...]« Un simple calcul montre que le premier exemplaire de sa *Relation* dut être imprimé durant la dernière semaine de septembre 1605, soit, selon notre mode de calcul actuel, au début de la seconde semaine d'octobre<sup>85</sup>. Comme l'avait déjà supposé le spécialiste de l'histoire culturelle, Georg Steinhausen (1866–1933), ce passage du journal écrit à la main au journal imprimé était une mesure de rationalisation de la gestion<sup>86</sup>.

Comme Carolus possédait déjà une imprimerie, il lui revenait moins cher d'»éditer et d'imprimer les Avis et journaux« que de commander des copies à d'onéreux copistes. Le capital investi se rentabilisa. La baisse du coût à l'unité, liée à une nette augmentation de la demande, fit en peu de semaines de la *Relation* un exemple pour »tous les autres imprimeurs« et suscita des imitateurs. En revanche, Carolus revendiqua l'invention de l'impression des journaux, se qualifia explicitement d'»initiateur« et exigea que l'on protège son invention. »Le plus difficile de toutes les entreprises, aussi modestes soient-elles, est le début et on ne peut pas le faire sans frais, mais si les journaux des autres devaient être également édités et imprimés, cela me porterait un grave préjudice«. Carolus demandait une sorte de patente »sur les journaux Ordinari«, »un privilège et une liberté [...] qui (priverait)

83 FZATTR, Posturkunden 862; registre dans: Martin DALLMEIER, Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens 1501–1806, 3 vol., Kallmünz 1977–1987, vol. II, p. 61.

84 Strasbourg n'adopta le calendrier grégorien qu'en 1682.

85 Johannes WEBER, »Unterthenige Supplication Johann Caroli Buchtruckers«. Der Beginn gedruckter politischer Wochenzeitungen im Jahre 1605, dans: Archiv für Geschichte des Buchwesens 38 (1992), p. 257–265.

86 Georg STEINHAUSEN, Die Entstehung der Zeitung aus dem brieflichen Verkehr, dans: Archiv für Post und Telegraphie (1895), p. 347–357.

pour dix ans les autres imprimeurs, commis d'éditeurs et libraires au moyen d'une amende considérable, d'éditer, imprimer les avis hebdomadaires ordinari soit pour eux-mêmes soit au nom d'autres. « En contrepartie, Carolus promet de fournir quatre exemplaires de droit à la Chancellerie de la ville impériale<sup>87</sup>.

L'impression des journaux transforma considérablement l'aspect des nouvelles. En reprenant les caractéristiques typographiques de l'imprimerie, les *Avis Ordinari* qui tiraient leur nom des lettres d'accompagnement (*Avisi*) des cavaliers postaux ordinari, gagnèrent en dignité, passèrent de la publication privée au genre historique, devinrent l'histoire coulée dans les caractères. Par sa précision, l'hebdomadaire, du moins dans la cinquième année de son existence dont nous disposons de la première des deux collections complètes, n'avait rien à envier aux relations de foire.

Grâce au »frontispice annuel« que Carolus envoyait avec le premier numéro de janvier, une fois reliée, la collection des journaux de l'année prenait le caractère d'un livre: par la suite, il ne se distingua plus d'une relation de foire ou d'une chronique annuelle. Il était peut-être indispensable que le nouveau médium mette l'accent sur le sérieux, c'était le prix à payer pour le combat en faveur de son établissement ou le moyen de contourner la censure qui lui appliquait les mêmes règles qu'à l'impression des livres. Même la présentation de l'impression était sciemment calquée sur la maquette neutre et régulière des livres contemporains et non sur la formule de type camelot des *Newen Zeitung*. La provenance et la date de l'information furent indiqués entre les gros titres, ou plus exactement, le jour postal et la localité postale où les informations d'une origine donnée avaient été rassemblées par un nouvelliste et diffusées par ce canal.

S'il est facile d'en tirer la conclusion que toutes les informations du journal de Carolus émanaient de localités postales, cela ne prouve pas pour autant qu'elles étaient acheminées par la poste, car nous avons vu que, vers les années 1600, il existait des organisations de communication concurrentes. Strasbourg, qui disposait d'une série de système de messagers, était l'une des villes impériales les plus passionnées de communication. Peu après l'organisation des *Ordinari*, en 1543 un messager à pied fut engagé pour aller au bureau de poste de Rheinhausen<sup>88</sup>. C'est par ce canal que la Hesse-Kassel recevait de France en 1575 ses journaux manuscrits hebdomadaires<sup>89</sup> et ce n'est pas un hasard si cet arrangement disparut avec le début du *Postreuter* de Strasbourg à Rheinhausen, payé par le maître de poste de Rheinhausen<sup>90</sup>. Il se pourrait que la crise générale du système postal ait également nui à ce canal, mais l'établissement de la poste impériale créa les conditions nécessaires à sa rénovation. En 1598, Mathias Sulzer et son rédacteur, Johannes von den Birghden, prirent leurs fonctions au bureau de poste de Rheinhausen; la même année, Uffsteiner et son rédacteur Striegel prirent les leurs à Francfort. Au début de l'année, le marchand Johann Linsenmayer

87 WEBER, »Unterthenige Supplication Johann Caroli Buchtruckers« (voir note 85), p. 259, d'après: Archives municipales Strasbourg, procès-verbal du conseil municipal du 21 déc. 1605.

88 Carl LÖPER, Das Botenwesen und die Anfänge der Posteinrichtungen im Elsaß, insbesondere in der freien Reichsstadt Straßburg, dans: Archiv für Post und Telegraphie 4 (1876), p. 179-204, 231-241.

89 Heinrich HAASS, Das hessische Postwesen bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts, thèse Marbourg 1910, dans: Zeitschrift des Vereins für hessische Geschichte und Landeskunde 44 (1910), p. 1-108, ici p. 7; MÜNKLER, Entwicklungsgeschichte, Verfassung und Verwaltung des Postregals in Hessen-Darmstadt (voir note 60), p. 15.

90 Carl LÖPER, Zur Geschichte des Verkehrs in Elsaß-Lothringen mit besonderer Berücksichtigung der Schifffahrt des Post- Eisenbahn- und Telegraphenwesens, nach archivalischen und anderen Quellen, Strasbourg 1873, p. 547; LÖPER, Das Botenwesen und die Anfänge der Posteinrichtungen im Elsaß (voir note 88), p. 231; Joseph RÜBSAM, Zur Geschichte des Verkehrs in Elsaß und Lothringen 1505-1809, dans: Archiv für Post und Telegraphie 21 (1893), p. 537-590, ici p. 548; Henri GACHOT, Histoire de la poste aux lettres à Strasbourg, Saverne 1964, p. 35.

reprit, en collaboration avec le RPV de Rheinhausen, l'organisation du système postal *Ordinari* de Strasbourg<sup>91</sup>. Le 14/24 février 1601, le maire, Hans Philipp von Kettenheim intervint dans la querelle entre Linsenmayer et le *Postreuter* Lorenz Volpart, en les condamnant à coopérer au nouveau transport à cheval *Ordinari* hebdomadaire vers Rheinhausen<sup>92</sup>.

À la suite de l'intégration du système postal de Rheinhausen et de Francfort dans le généralat, Octavio von Taxis (1572–1626) fut chargé<sup>93</sup> de la suppléance du maître général des postes de l'Empire, son cousin. Après avoir prêté serment, il devint un peu plus tard maître de poste impérial d'Augsbourg et de Rheinhausen et reçut en propriété les revenus des frais de port levés à Francfort et à Strasbourg<sup>94</sup>. La position d'Octavio se trouva encore renforcée en 1603 lorsqu'on lui attribua la surintendance des postes en Allemagne<sup>95</sup>. Il se pourrait que son rédacteur postal à Augsbourg, Crispin Lamparter († 1613), ait également été mêlé au nouveau système de journaux de même que ses collègues de Francfort et Rheinhausen déjà mentionnés, et peut-être aussi le fonctionnaire d'Augsbourg, Hans («Giovanni») Striegel, qui devait faire par la suite carrière comme secrétaire au bureau général des postes à Bruxelles<sup>96</sup>. La prosopographie de ces secrétaires postaux mériterait d'autres recherches, comme pour les fonctionnaires de chancellerie ou les secrétaires des grandes sociétés capitalistes, parce que dans leurs fonctions de secrétaires généraux, ils disposaient fréquemment d'un véritable know-how technologique face aux propriétaires et aux titulaires qui exerçaient, eux, des fonctions représentatives<sup>97</sup>.

Le premier éditeur de journaux, Carolus, inventa l'usage, encore en vigueur aujourd'hui, de faire précéder chaque information de l'indication de son lieu d'origine et de sa date. Si cette particularité formelle trouve son origine dans la correspondance, elle donne par ailleurs la garantie que l'information anonyme est vérifiable. Il en résulte un surprenant parallèle avec le système postal de l'époque. L'analyse des indications de date révèle que ce n'était pas sans raison que Carolus parlait dans sa supplication d'*avis ordinari*: car ses informations se caractérisent par une périodicité inégalable. Ainsi, par exemple, les informations en provenance de Venise remontent aux 2, 9, 16, 23 et 30 janvier, etc.: avec un intervalle d'une semaine, elles suivent toute l'année la fréquence de la *poste ordinari*. Les informations en provenance de Rome s'échelonnaient six jours derrière celles de Venise. Ainsi, le troisième numéro du journal contenait les informations en provenance de Venise du 9 et celles de Rome du 3, suivaient les informations des 10, 17, 24, 31 dans les numéros suivants. La poste romaine ne passait probablement même pas par Venise, mais par Mantoue pour aller ensuite rejoindre à Trente le cours principal de la poste. Les temps d'expédition devaient en outre s'échelonner précisément pour que les influences correspondent. Il en allait de même des relations entre les Viennois et la poste de Prague: le courrier des Viennois devait toujours être expédié trois jours avant la poste de Prague, non pas parce qu'elle passait par

91 Gutachten Bernhardin Pichelmayrs, 1967, avec des documents préalables: FZATTR, PAZ 5393.

92 RÜBSAM, Zur Geschichte des Verkehrs in Elsass und Lothringen 1505–1809 (voir note 90), p. 546.

93 *Instruction [...] pour continuer ou établir un maistre des postes à Francfort et Rheinhausen [...]*, Bruxelles, 5 avril 1601: FZATTR, Posturkunden 59; DALLMEIER, Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens 1501–1806 (voir note 83), vol. II, p. 68–69.

94 FZATTR, Postakten 3001.

95 FZATTR, Posturkunden 61; DALLMEIER, Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens 1501–1806 (voir note 83), vol. II, p. 72–73.

96 Adolf DRESLER, Augsburg und die Frühgeschichte der Presse. Mit einem Anhang: Augsburger Zeitungsschreiber, Munich 1952, p. 81; sur «Giovanni» Strigel: FZATTR, HFS 127 Lettres de Gio. Striegel 1616; David Frey an Johann Striegel in Brüssel, Augsburg 20. Dez. 1620, FZATTR, PA 1214; FZATTR, PA 6100.

97 Reinhard HILDEBRANDT, Diener und Herren. Zur Anatomie großer Unternehmern im Zeitalter der Fugger, dans: BURKHARDT (dir.), Augsburgischer Handelshäuser im Wandel des historischen Urteils (voir note 57), p. 149–174.

Prague – elle passait par Linz et Innsbruck –, mais parce qu'elle allait rejoindre dans le bureau de poste impérial d'Augsbourg le même *ordinari* du cours principal de la poste.

Puisque l'on a qualifié le début des Temps modernes d'âge de la mécanique et le XVII<sup>e</sup> siècle tout spécialement d'époque du rationalisme mécanique<sup>98</sup>, il faut prendre en considération le fait que ce système de communication, si fragile qu'il paraisse, fonctionne comme une machine, selon les lois de la mécanique. Les nouvelles provenant des mêmes endroits étaient toujours acheminées aux mêmes intervalles par les mêmes canaux. La distance temporelle entre les différentes localités avait été standardisée par le système postal de découpage, c'est pourquoi, sur les mêmes trajets, les localités apparaissent toujours échelonnées les unes derrière les autres de la même manière. Plus encore: tous les points de ce système de communication se trouvaient dans un rapport fixe les uns par rapport aux autres, dans la mesure où l'on ne changeait aucun paramètre ou qu'il n'arrivait pas de malheur. On peut donc prendre au hasard, de manière tout à fait arbitraire, n'importe quel numéro de journal pour retrouver le rapport espace-temps qui existait entre les lieux d'informations. Les comptes (*conti*) des années 1608–1610 pour l'*Ordinari* des Flandres, la poste entre l'Italie et Anvers, ont été conservés dans la correspondance entre le maître de poste impérial à Venise, Fernando Ier de Tassis, et le maître de poste impérial en chef à Bruxelles, Léonardo de Tassis. Il en ressort que les dates d'expédition pour Venise figurant dans la *Relation* de Strasbourg correspondent aux prestations d'acheminement décomptées entre les deux maîtres de poste – s'y trouve même le 19 juin comme jour de départ de Venise. Y étaient cités les quatre grands bureaux de poste: Augsbourg, Francfort, Cologne et Anvers. Augsbourg, qui était le principal bureau de poste d'Allemagne du Sud représentait plus de 50 pour cent d'un ensemble de lettres de 35 000 onces (= environ 140 000 lettres), ce qui englobait la distribution vers Strasbourg via Rheinhausen<sup>99</sup>.

Les 352 informations contenues dans la première année de la *Relation* dont nous disposons encore proviennent de dix-sept localités, mais plus de 90% d'entre elles (320 articles) ne proviennent que de cinq localités seulement: Cologne, Rome et Venise étaient représentées chaque semaine par une information (chaque ville correspond à environ 15% de toutes les informations de l'année), Vienne (78 articles ou 22%) et Prague (89 articles ou 25%), voire encore plus souvent. En revanche, Lyon, qui se trouve au 6<sup>e</sup> rang des villes les plus citées ne pèse déjà plus grand chose (6 articles), de même que Bruxelles et Anvers (chacune 4 articles = 1,1%)<sup>100</sup>. Si nous examinons plus précisément les localités d'origine des nouvelles, nous faisons une découverte très éclairante: mis à part la russe Novigrad (une information) et des villes hollandaises (6 informations), nous avons exclusivement affaire aux principales localités postales: elles correspondent aux cinq plus grands fournisseurs de nouvelles. Cependant, même des localités comme Lyon, Presbourg, Bratislava, Cracovie, Kaschau, Linz, Francfort ou Erfurt se trouvaient sur une ligne postale de la poste impériale, de la poste de la cour autrichienne ou de la poste polonaise. Et nous pouvons dire sans craindre de se tromper que presque toutes les informations ont pris le chemin de la principale ligne postale qui allait à Strasbourg via Rheinhausen. Contrairement à ce que croyait, par simple méconnaissance des faits, le spécialiste de la presse à Leipzig, Walter Schöne (1885–1943) pour lequel les routes postales étaient »soumises au changement«<sup>101</sup>, nous devons constater au contraire qu'elles

98 Eduard J. DIJKSTERHUIS, *Die Mechanisierung des Weltbildes*, New York, Heidelberg, Berlin 1956.

99 FZATTR, HFS 117; dépouillement et diagramme: Wolfgang BEHRINGER, Thurn und Taxis. Die Geschichte ihrer Post und ihrer Unternehmen, Munich 1990, p. 81. Une once = environ 30 grammes ou quatre feuilles de papier.

100 Hanns BIBO, *Die beiden ersten Wochenzeitungen*, Cologne 1932, p. 15; Thomas SCHRÖDER, *Die ersten Zeitungen. Textgestaltung und Nachrichtenauswahl*, Tübingen 1995, p. 62.

101 Walter SCHÖNE (éd.), *Die Relation des Jahres 1609*. Fac-simile et accompagné d'une postface, Leipzig 1940, p. 8.

sont restées stables après l'établissement de la poste impériale et que cette stabilité a été par conséquent la condition nécessaire à l'apparition des premiers journaux<sup>102</sup>.

Quatre années séparent la fondation de la *Relation* de Strasbourg en 1605 de l'*Avis* de Wolfenbüttel<sup>103</sup>, il devait encore s'écouler six ans avant le début de la grande vague de création de journaux en 1615. La naissance du nouveau médium ne fut pas spectaculaire, elle se fit presque à la sauvette. Elle ne fut cependant pas ignorée, comme on peut s'y attendre s'agissant d'un moyen de communication: avant même l'apparition du second hebdomadaire, nous trouvons dans les correspondances des références à la *Relation* de Strasbourg, par exemple chez les agents d'information de l'époque de la ville impériale d'Alsace. Ainsi, Hans Müller rapporte en août 1608 à la cour du Palatinat-Neubourg »ce qui a été imprimé à Strasbourg comme journaux ordinari récents« ou bien il traite le nouveau produit imprimé comme un *avis* traditionnel en faisant observer dans sa *Relation* manuscrite qu'il a voulu inclure ici le journal *ordinari* imprimé<sup>104</sup>. Cette réaction à un nouveau médium, la première à notre connaissance, n'est pas dépourvue d'ironie, mais elle retarda la réception des nouvelles à Neubourg de plusieurs jours: lorsqu'elles arrivaient d'Italie, de Vienne ou de Prague, elles traversaient d'abord Augsbourg en passant à côté de Neubourg en direction de Strasbourg pour retourner de là par la poste sous une forme imprimée à Augsbourg où le messager de la cour de Neubourg allait les chercher. Il se pourrait toutefois que ce ne soit pas seulement l'attrait de l'innovation, mais déjà celui du médium supérieur qui se manifestait ici. Si un besoin d'information particulier expliquait l'attrait des pages du côté des lecteurs, comme dans le cas le comte palatin de Neubourg intéressé par la succession de Jülich-Klever, qui exigeait de son agent de Prague qu'il lui envoie les journaux »près de toute et chaque poste«<sup>105</sup>, le style constamment soutenu et la typographie des hebdomadaires »ordinaires« provenant d'une maison d'édition de renom devaient donner une impression de plus grand sérieux que les feuilles imprimées d'un seul côté dont la présentation changeait tout le temps et dont la provenance était souvent peu sûre.

Au XVII<sup>e</sup> siècle, le premier théoricien de la presse, Caspar von Stieler (1632–1707) pensait encore que les maîtres de poste impériaux étaient dotés de nombreux privilèges parce qu'»on peut leur emprunter le cours du monde et qu'on peut puiser comme dans une réserve d'expérience permanente sur ce qui se passe ici et là. Et les postes sont le moyen général d'être tenu à tout moment informé du monde, de ses projets et de ses actes [...] Et ce travail postal semble être le véritable et réel début des journaux qu'on fit ensuite imprimer et qui furent distribués exclusivement par les relais de poste, jusqu'à ce que la cupidité ait amené d'autres personnes méprisables à se mêler de ce métier, à rassembler des mensonges et à se moquer ainsi du monde crédule«<sup>106</sup>. Quelle qu'injuste que soit la brutale théorie de Stieler sur les premiers éditeurs de journaux, ses explications n'étaient pas dépourvues de pertinence, comme le montre la figure marquante du système de communication d'Europe centrale, Johannes von den Birghden (1582–1645). L'ancien rédacteur postal de Rheinhau-sen succéda en 1610 à Striegel à Francfort et enfin, devint même en 1615 maître de poste impérial à Francfort. Comme le prince électeur de Mayence l'obligeait par contrat à la »communication des nouvelles«, Birghden se sentit fondé à créer un journal<sup>107</sup>. Son journal

102 Paul RIES, *Der Inhalt der Wochenzeitungen von 1609 im Computer*, dans: *Presse und Geschichte* II, Munich 1987, p. 113–125.

103 Walter SCHÖNE (éd.), *Der Aviso des Jahres 1609 in Faksimiledruck*, complété par une postface, Leipzig 1939.

104 HAHN, *Der Nachrichtendienst von Pfalz-Neuburg* (voir note 71), p. 122.

105 Lettre du compte palatin Philipp Ludwig à Ludwig Luz von Luzenhand, novembre 1606, *ibid.* page 46.

106 [Johann Kaspar STIELER], *Zeitungs Lust und Nutz*, Hambourg 1695, p. 17–18.

107 Expertise de Birghden de 1627, dans: FZATTR, PA 921.

sans titre qui, à partir de 1621 devait recevoir celui de »journaux postaux permanents«, provoqua pour la première fois dans l'histoire encore récente de la presse une séparation entre imprimeurs et éditeurs: Carolus (Strasbourg), Söhne (Wolfenbüttel) et Emmel (Francfort) étaient propriétaires d'imprimeries, en revanche, Birghden chargea de l'édition un imprimeur indépendant, le frère de sa femme, Cunégonde, Nikolaus Hoffmann (imprimeur de 1603 à 1619, † 1621)<sup>108</sup>.

Grâce au journal postal de Francfort, nous pouvons pour la première fois définir plus précisément la manière dont fut d'abord distribué et reçu ce nouveau médium. Le maître général des postes de l'Empire, Lamoral von Taxis, devait être informé du contenu des journaux par son secrétaire à Bruxelles, Giovanni /Johann Striegel<sup>109</sup>. Nous pouvons supposer que Gérard Vrints (vers 1580–1640), secrétaire du bureau de poste de Bruxelles, et les grands bureaux de poste allemands de l'Empire, Augsburg (Taxis/Frey), Nuremberg (Haid), Leipzig (Sieber), Cologne (Coesfeld) et Hambourg (Kleinhaus) recevaient eux aussi des exemplaires pour se faire une opinion et les vendre. C'était vraisemblablement aussi le cas à Rheinhausen (Alt/Grettler) et à Strasbourg. De façon générale, il faut songer aux liens réciproques qui existaient entre les premières localités d'où venaient les nouvelles, les grands bureaux de poste de l'Empire à Prague, Vienne, Venise et Rome. Ce point est certainement vérifiable dans le cas du maître de poste d'Anvers, Jean Baptiste Roelans (vers 1580–1631) auquel Birghden écrivait: »Les gazettes sont prêtes, si quelque chose d'important suit, il faut donc encore le rajouter«<sup>110</sup>.

Nous avons la preuve que c'étaient essentiellement les milieux de la haute noblesse ou de leurs gouvernements qui prenaient des abonnements: avant même le début des journaux imprimés, le prince électeur de Mayence possédait une garantie contractuelle, le prince électeur de Cologne et l'évêque de Spire étaient abonnés chacun à quatre exemplaires et payaient pour cela trente taler par an<sup>111</sup>. En 1625, Birghden s'excusait du retard mis à envoyer des comptes du trimestre de l'exploitation normale de la poste au généralat de Bruxelles en invoquant le travail que lui donnait l'expédition des journaux postaux. En indiquant le tirage exact, le maître de poste impérial de Francfort demandait à son nouveau général, Leonhard II von Taxis (1594–1628, maître général des postes de l'Empire: 1624–1628) que leur expédition soit dispensée de frais de ports: »[...] et parce que j'envoie normalement [...] chaque semaine aux maîtres de poste sur toutes les routes, notamment sur celles de Hambourg, Nuremberg et Cologne 374 avis à leur demande, je me permets de demander très humblement à sa Grâce si elle pourrait accepter de me dispenser du paiement des coûts, comme son défunt père l'avait accepté [...]«<sup>112</sup>. En 1626, le maître de poste impérial Birghden réussit à vendre chaque semaine 450 exemplaires par l'intermédiaire des maîtres de poste, dont un tiers pour le seul maître de poste impérial de Mayence, Strohecker<sup>113</sup>.

Le tirage du journal postal de Francfort augmenta considérablement dans la première décennie, comme l'exposa le successeur de Birghden dans les fonctions de maître de poste impérial de Francfort, l'ancien secrétaire de la poste de Bruxelles, Gérard Vrints en avril

108 BENZING, Die Buchdrucker des 16. und 17. Jahrhunderts im deutschen Sprachgebiet (voir note 80), p. 131–134.

109 Le maître de poste impérial von den Birghden au secrétaire du maître de poste général de l'Empire Striegel, Francfort, 2/12 janvier 1623: FZATTR, PA 6100, f° 75–76.

110 Réponse de Birghden au courrier du 26 mai à *Monsieur Jehan Baptiste Roelans, maître des Postes de Monsieur le Général Anvers*, Francfort, 5 juin 1623: FZATTR, PA 1214.

111 Rudolf FREYTAG, Post und Zeitung, dans: Archiv für Postgeschichte in Bayern 4 (1928), p. 24–50, 34.

112 Birghden au Maître général des postes de l'Empire Leonhard von Taxis, Francfort, 28 février 1625: FZATTR, Postakten 6100, f° 87.

113 Birghden à l'archi-chancelier, Francfort, 29 déc. 1626; Birghden à Leonhard von Taxis, Francfort, 4 oct. 1627: KALMUS, Weltgeschichte der Post (voir note 69), p. 210.

1629 dans ses *Mémoires des Gazettes* à la maîtresse générale des postes suppléante, Alexandrine von Taxis<sup>114</sup>. La vente de plus de 778 exemplaires chaque semaine montre comment la diffusion des journaux se faisait par le biais des relais de poste sur les différentes lignes postales<sup>115</sup>. La liste des destinataires ressemble à celle des journaux précédents (cours, haut fonctionnaires, haute noblesse, monastères et municipalités), il se pourrait cependant qu'ils aient été bien plus nombreux compte tenu non seulement de ce qu'était le tirage, mais aussi de la structure de distribution par les bureaux de poste impériaux. C'est en tout cas ce que laisserait penser un décret municipal de Ratisbonne qui interdisait la lecture publique du journal dans le bureau de poste impérial<sup>116</sup>. Les numéros du *Journal postal de Francfort* de 1628 conservés aujourd'hui dans des bibliothèques (par ex. Detmold, Dresde, Hanovre, Vienne) montrent qu'il y avait aussi des lecteurs dans les territoires luthériens et que pratiquement l'ensemble des pays germanophones étaient couverts<sup>117</sup>.

L'époque comprise entre 1615 et 1640 a été la première grande période de création de journaux en Europe. Après les débuts à Strasbourg en 1605 et à Wolfenbüttel en 1609, on ne cessa de créer des journaux en Europe centrale à partir de 1615 jusqu'à ce qu'une certaine saturation fasse jour. Il est évident que la guerre de 1618 renforça cette fièvre de création, cela n'explique cependant pas pourquoi le boom avait commencé quelques années avant la guerre sans qu'il y ait de rapport net avec un événement de politique extérieure. Comme c'était déjà le cas lors de la fondation du journal de Strasbourg, nous trouvons un rapport avec un événement intérieur au système de communication: 1615 fut une année marquante pour le développement des infrastructures. Cette année-là, la poste impériale fut élevée au rang de fief héréditaire, l'Empire s'ouvrit de manière systématique à la poste et Francfort fut promue au rang de nouveau centre du système de communication. Il paraît moins étonnant dans ce contexte que ce soit précisément dans cette ville impériale qu'ait commencé le boom de la fondation des journaux et que trois journaux aient été créés en trois ans, dont le premier journal postal, publié par le maître de poste qui joua un rôle déterminant dans la mise en place du système postal et qui connaissait le mieux les possibilités du nouveau système de communication. On a établi au total à 15% la part des maîtres de poste dans la publication des journaux pendant la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, contre 68% d'imprimeurs et 18% d'autres professions (commis d'éditeurs, relieurs, maîtres d'école, commissionnaires de transport, etc.)<sup>118</sup>. À l'heure actuelle, nous ne savons pas de manière sûre où étaient imprimés les nombreux et éphémères journaux de langue allemande de cette époque. Si l'on fait le total de toutes les créations de journal recensées, on devrait arriver au chiffre de vingt à trente journaux permanents après 1630<sup>119</sup>.

Examinant le paysage de la presse européenne à l'occasion du premier conflit entre journaux en 1628, le conseil municipal de Francfort souligna que dans les principales localités où sont imprimés journaux et *avis*, et notamment à Strasbourg, Hambourg, Cologne, Anvers se trouvent aussi des bureaux de poste, à Spire, Mayence ainsi qu'à Amsterdam, Arnheim et dans d'autres localités aussi, ils ne sont pas dirigés et imprimés par les bureaux

114 Gérard VRINTS, *Mémoire de ce qu'est procédé des gazettes*: FZATTR, PA 6100, f° 142.

115 ID., Spécification des gazettes qui s'envoient toutes les semaines: FZATTR, PA 6100, f° 140-140 verso.

116 Décret municipal de Ratisbonne du 10 oct. 1631: FREYTAG, *Post und Zeitung* (voir note 111), p. 42.

117 BOGEL, BLÜHM, *Die deutschen Zeitungen des 17. Jahrhunderts* (voir note 78), p. 13-14.

118 Günter KIESLICH, *Berufsbilder im frühen Zeitungswesen. Vorstudien zu einer Soziologie des Journalismus zwischen 1609 und 1650*, dans: *Publizistik* 11 (1966), p. 253-263, ici 254-255.

119 BOGEL, BLÜHM *Die deutschen Zeitungen des 17. Jahrhunderts* (voir note 78), vol. I, p. 1-150; Martin WELKE, *Rußland in der deutschen Publizistik des 17. Jahrhunderts 1613-1689*, dans: *Forschungen zur osteuropäischen Geschichte* 23 (1976), p. 105-276, ici p. 139.

de poste, mais par des personnes privées<sup>120</sup>. Il s'agit peut-être là d'un échantillon subjectif des localités possédant un journal, mais c'est à bon droit que cet examen se limitait à l'Empire, aux États Généraux et aux Pays-Bas espagnols. Treize ans après l'impression de la *Relation* strasbourgeoise, le premier journal périodique en dehors du monde germanophone fut imprimé en 1618 à Amsterdam par Casper van Hilten. Amsterdam, où à partir de 1620 le fabricant de cartes, Pieter van den Keere imprima aussi des journaux en français et en anglais, avait déjà à cette époque dépassé Francfort comme centre journalistique d'Europe<sup>121</sup>. À peu près au même moment, durant l'été 1621, à la suite de l'ouverture du système postal anglais à la correspondance privée, fut imprimé le premier journal anglais. Sa publication entraîna dès septembre l'emprisonnement du libraire londonien, Thomas Archer<sup>122</sup>.

En 1622, la Suisse suivit avec un journal de Zurich sorti de l'imprimerie de Johann Jakob Bodmer (1585–1629), dont le titre, »Wochentliche Ordinari Zeitung« (Journal hebdomadaire Ordinari) révèle son lien avec l'infrastructure. Le système suisse des messagers s'était adapté au rythme de la poste: en 1619, les messagers ordinari de St. Gall entre Nuremberg et Lyon avaient remplacé leurs coursiers par des messagers à cheval et avaient doublé leur fréquence en la faisant passer de une fois tous les quatorze jours à une fois par semaine. Les messagers de Lindau à Augsburg et ceux de Bâle à Strasbourg établirent d'autres contacts avec les bureaux de poste impériaux<sup>123</sup>. En France, le sixième pays à entrer dans le club des pays à journaux, nous trouvons aussi un rapport avec une transformation des structures du système de communication: quatre ans après l'ouverture définitive de la poste française à la correspondance privée, Théophraste Renaudot (1586–1653) commença en 1631 à publier à Paris sa »Gazette« dont le titre faisait allusion au terme vénitien désignant les journaux manuscrits<sup>124</sup>. Ce n'est qu'en 1636 que la presse périodique imprimée fit son entrée en Italie dont le système d'information avait pourtant servi d'exemple à la Renaissance<sup>125</sup>. La Scandinavie dont les milieux politiques s'étaient d'abord fournis en journaux allemands ne disposa qu'en 1645 du premier journal en langue suédoise; l'impression de journaux commença en 1661 en Espagne et en Pologne; le premier journal en langue danoise parut en 1672<sup>126</sup>.

La position centrale au sein du réseau postal et l'indépendance politique jouèrent un rôle essentiel dans la création des journaux. Les villes impériales furent donc concernées dès le

120 SCHOTTENLOHER (voir note 70), p. 246ss. L'Avis de Wolfenbüttel avait à nouveau cessé de paraître en 1625.

121 Folke DAHL, Dutch Corantos 1618–1650. A Bibliography. Illustrated with 334 Facsimile Reproductions of Corantos Printed 1618–1625. An Introductory Essay on 17<sup>th</sup> Century Stop Press News, La Haye 1946; Dirk H. COUVÉE, The first Coranteers. The flow of the News in the 1620's, dans: Gazette (Leyden) 8 (1962), N° 1, p. 22–36; Th. LUYKX, The First Amsterdam and Antwerp Newspapers, dans: Gazette 10 (1964); Claude BELLANGER et al. (dir.), Histoire générale de la presse française, tome I: Des origines à 1814, Paris 1969; Zdenek SMECEK, The first Brussels, Antwerp and Amsterdam Newspapers: Additional Information, dans: Revue belge de philologie et d'histoire 50 (1972), p. 1098–1115.

122 Folke DAHL, A Bibliography of English Corantos and Periodical Newsbooks 1620–1642, Stockholm 1953; Joseph FRANK, the Beginnings of the English Newspapers, 1620–1660, Cambridge/Mass. 1961; Bob HARRIS, Politics and the Rise of the Press. Britain and France, 1620–1800, Londres 1996.

123 ZWEDPB, Z 78; BOGEL, BLÜHM Die deutschen Zeitungen des 17. Jahrhunderts (voir note 78), vol. I, p. 55–58; vol. II, p. 56–59; vol. III, p. 91–92. Le titre existe depuis 1616. Sur la participation des marchands de Zurich aux Ordinari Nuremberg-Lyon: Arthur WYSS, Die Post in der Schweiz, Berne, Stuttgart 1988, p. 48–53.

124 BELLANGER et al. (dir.), Histoire générale de la presse française (voir note 121), p. 83–99; Kurt KOSZYK, Karl Hugo PRUYS, dtv-Wörterbuch zur Publizistik, Munich 1973, p. 148, 281. Sur la poste française: VAILLÉ, Histoire générale des Postes françaises (voir note 48), vol. II, p. 113.

125 Adolf DRESLER, Geschichte der italienischen Presse, vol. 1, Munich 1933, p. 55–73.

126 BOGEL, BLÜHM Die deutschen Zeitungen des 17. Jahrhunderts (voir note 78), vol. I, p. VIII.

début, les villes de résidence et de foires suivirent. Berne était au centre de l'organisation postale de Beat Fischer von Reichenbach (1641–1698) qui régna bientôt sur le système de communication suisse et commença, dès qu'il eut obtenu le fief postal, par publier la »Gazette de Berne« et la »Zinstäglichen Ordinari-Zeitung«, son équivalent en langue allemande<sup>127</sup>. Le particularisme politique de l'Empire si vilipendé ouvrit à ce médium la liberté sans laquelle il ne saurait exister. Une analyse des pays disposant de journaux menée dans l'ensemble de l'Europe montre qu'en 1669 17 des 32 villes possédant un journal (soit 53%) appartenaient à l'Empire et que 14 (soit 44%) se trouvaient sur le territoire de l'actuelle Allemagne. D'autres pays dotés d'un système de communication décentralisé comme les États généraux disposaient de quatre localités ayant un journal (Amsterdam, La Haye, Haarlem, Rotterdam), l'Italie de trois (Rome, Venise, Gênes), la Suisse (Zurich, Berne) et la Belgique (Bruxelles, Gand) en avait même deux. Les États absolus ou centralisés comme la France, l'Angleterre, la Suède, le Danemark ou l'Autriche n'avaient à ce moment-là de journaux que dans leurs capitales. Naturellement, cette évaluation change si l'on prend en compte le chiffre des journaux par lieu d'impression et leur fréquence de parution. Londres et Paris se trouvent parmi les douze villes ayant deux entreprises de presse. Mais Hambourg avec trois journaux et Amsterdam avec cinq sont au sommet dans ce domaine. C'est certainement aussi un indice du déplacement du centre de gravité de la force économique de l'Europe du Sud et du centre vers l'Europe du Nord-Ouest: en Hollande et en Belgique six journaux se faisaient concurrence sur un espace très étroit et Hambourg, qui comptait quand même près de 60 000 habitants, s'élevait au premier rang des villes allemandes possédant un journal<sup>128</sup>.

Si nous observons la situation des villes possédant un journal par rapport au réseau postal de l'ensemble de l'Europe, nous pouvons voir que près de 70% des localités ayant un journal se concentrent entre Amsterdam et Munich, c'est-à-dire au centre du réseau d'information européen. Toute la France de l'Ouest et du Sud, la péninsule ibérique et l'Italie du Sud, les Balkans, la Pologne, la Baltique et la Russie dépendaient des journaux du centre du continent. Ne se trouvaient à l'extérieur de ce centre de communication européen que les villes portuaires de Danzig, Stettin, Venise et Gênes, le centre religieux de Rome et les capitales qu'étaient Vienne, Paris, Londres, Copenhague et Stockholm, c'est-à-dire dix des 32 villes qui étaient le siège de leurs propres sous-système, ce qui, dans une certaine mesure, était aussi le cas de Berlin, la capitale du Brandebourg électoral. Nous avons dans tous les cas affaire à des localités postales, Amsterdam disposait de quatre bureaux de poste, un pour chaque point cardinal. À Hambourg, le bureau de poste impérial et le bureau des messagers de la ville étaient en concurrence avec les bureaux de poste de Suède, du Danemark, du Brandebourg électoral et du Brunswick-Lunebourg<sup>129</sup>.

À la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, la concentration du réseau de communication provoqua une forte multiplication des nouvelles, ce qui eut des répercussions sur la typographie, le format, le volume et la périodicité des journaux. L'œil eut tendance à devenir plus petit, le format et le volume plus grand, quoiqu'il y eût de fréquents retours en arrière et de nombreuses exceptions. Si l'on s'en tient à un élément, la modification de la fréquence de la parution est remarquable. La part des hebdomadaires baissa continuellement: en 1625, elle était encore à 90% pour les produits de langue allemande, dans le deuxième quart du XVII<sup>e</sup> siècle à 72%,

127 La poste de Berne et les journaux furent fondés en 1677: Wyss Die Post in der Schweiz (voir note 123), p. 59–92.

128 Paul RIES, *The Anatomy of a Seventeenth Century Newspaper*, dans: *DAPHNIS* 6 (1977), p. 171–232, notamment p. 179 (graphique 1). Au-delà des fonds en langue allemande du ZWEDP à Brême, les recherches de Ries reposent sur l'exploitation de quarante archives et bibliothèques européennes, et avant tout le Public Record Office à Londres.

129 AHRENS, *Das Botenwesen der Hamburger Kaufmannschaft* (voir note 61), p. 35.

au troisième à 46%, dans le dernier, elle n'était plus que de 26%. Conformément à la fréquence des postes ordinaires, les quotidiens restèrent cependant exceptionnels, vers 1700, la majorité des journaux paraissaient deux fois par semaine<sup>130</sup>. De même que le journal *Ordinari* résultait de la poste *ordinari*, l'augmentation de la fréquence de parution des journaux fut précédée par le développement de l'infrastructure. La poste impériale doubla dès 1616 les lignes postales Anvers-Cologne, Cologne-Francfort, Francfort-Nuremberg et Nuremberg-Prague, en 1618, celles de Nuremberg-Ratisbonne et Nuremberg-Augsbourg<sup>131</sup>.

S'agissant de la fréquence de parution des journaux, nous pourrions de manière générale nous rallier à la formulation de Martin Welke: »Plus le réseau postal était dense et plus fréquemment les localités isolées avaient un jour de poste, et ceux qui participaient à la fabrication de journaux eurent d'autant plus tôt la possibilité de faire paraître leur journal à des intervalles de temps plus réduits. Ainsi, l'existence des premiers journaux paraissant plusieurs fois par semaine est établie dans les villes où la poste passait plus d'une fois dans la semaine: en 1620 à Francfort sur le Main, en 1625 à Cologne et en 1630 à Hambourg. Grâce à la situation de sa ville natale, Leipzig, qui se trouvait au carrefour de plusieurs lignes postales, Timotheus Ritzsch (1614–1678), qui avait le sens des affaires, put faire paraître ses *Einkommenden Zeitungen* six fois par semaine et donner naissance ainsi au premier quotidien du monde<sup>132</sup>. Une analyse quantitative des journaux de Hambourg et de Copenhague révèle que depuis le début du siècle, les lieux d'origine des informations s'étaient déplacés au détriment de l'Italie et qu'après le retour de l'Empereur à Vienne, Prague ne joua plus aucun rôle<sup>133</sup>.

Si nous cherchons à mettre en réseau les questions de communication au début des Temps modernes, le cas de Georg Greflinger (vers 1600–1677) est intéressant dans la mesure où il montre que nous pouvons aller au-delà de l'association organique du système d'information et de la publication des journaux. En effet, ce pionnier du système de communication est aussi à l'origine d'une innovation des instruments d'aide au voyage. Jusqu'en 1674, on mit encore sur le marché des réimpressions du très ancien »Itinerario delle Poste« et d'autres répertoires des routes, on trouvait en outre, spécialement en Allemagne, les livres de voyages lourds et très peu pratiques de Martin Zeiller<sup>134</sup>. Cependant, la même année, Greflinger lança sur le marché un livre de voyage dont le titre montre clairement le rapport avec son journal: *Des Nordischen Mercurij Verbessertes Vveg-vveiser* (»L'indicateur des routes amélioré du Mercure du Nord«). Si on n'y présentait que »dix principaux voyages depuis la ville de Hambourg«, c'était cependant avec une précision inconnue jusque-là, c'est-à-dire avec les heures de départ de la poste aux relais de poste de chaque ville. Comme ces »principaux voyages« faisaient traverser toute l'Allemagne et bien au-delà, ils pouvaient aussi servir à organiser des voyages dans d'autres grandes villes allemandes<sup>135</sup>. Les livres de voyage de l'époque des Lumières sont dans le droit fil de l'indicateur de Greflinger. Un livre

130 Jürgen WILKE, *Nachrichtenauswahl und Medienrealität in vier Jahrhunderten. Ein Modellstudie zur Verbindung von historischer und empirischer Publizistikwissenschaft*, Berlin, New York 1984, p. 34–40.

131 Franz Joseph BAYER, *Das Oberpostamt Nürnberg am Ende des Alten Reiches. Postkurse, Poststationen*, Mémoire soutenue à l'université d'Erlangen-Nuremberg 1962, p. 19.

132 WELKE, *Rußland in der deutschen Publizistik des 17. Jahrhunderts 1613–1689* (voir note 119), p. 142–143.

133 RIES, *The Anatomy of a Seventeenth Century Newspaper* (voir note 128), p. 189–196. L'auteur date de 1641 la carte Nell utilisée pour la reconstitution, sans doute par confusion avec la carte routière de Jung. Elle date en fait de 1714.

134 Cherubinus DA STELLA, *Poste per diverse parti del mondo, nel quale se descrive tutte le Fieri notabili, che si fanno per tutto il mundo*, Venise 1660.

135 [Georg GREFLINGER] *Des Nordischen Mercurij Verbessertes Vveg-vveiser, von Zehen Haupt-Reisen aus der Stadt Hamburg*, Hambourg 1674. Sur Greflinger: Franz HEIDUL, Georg GREFLINGER. *Neue Daten zu Leben und Werk*, dans: *DAPHNIS* 9 (1980), p. 191–209.

du professeur hambourgeois, Peter Ambrosius Lehmann (1663–1729), reposant directement sur »l'Indicateur« de Greflinger, parut en 1700 sous le titre caractéristique *Das geöffnete Teutschland* (»L'Allemagne ouverte«). Il s'en distinguait en ce que les dix principaux voyages à travers l'Allemagne étaient accompagnés des *Accuraten Post- und Boten-Carten der vornehmsten Städte Europae* (»Cartes exactes des postes et des messagers des plus grandes villes d'Europe«). Après avoir été à nouveau remanié, ce livre parut sous le titre »Les principaux voyages d'Europe«; il donna lieu à au moins seize éditions toujours remises à jour et marqua pour un siècle le marché de langue allemande à partir de 1703<sup>136</sup>.

Partant de l'Avis de Wolfenbüttel qui fut le premier de son genre et bien sûr de la correspondance manuscrite qui l'avait précédé, les journaux imprimés traitèrent de plus en plus de la question du secteur de la communication au cours du XVII<sup>e</sup> siècle. Le »Frankfurter Postzeitung« le faisait quasiment à titre officiel en sa qualité de produit du bureau de poste impérial de Francfort<sup>137</sup>. Les compte rendus prirent une toute autre tournure avec la fondation de son agressif concurrent, le »Frankfurter Journal« qui parut à partir de 1671 dans l'imprimerie du libraire Wilhelm Serlin (1625–1674), l'éditeur du »Diarium Europaeum«, et fut poursuivi par sa veuve Maria Margaretha Serlinin<sup>138</sup>. Ce journal bi-hebdomadaire, qui reposait probablement sur le système d'information d'une entreprise postale concurrente, stimula la poste impériale en rendant perpétuellement compte des succès remportés par l'entreprise concurrente qui était en pleine expansion dans le secteur des transports postaux<sup>139</sup>. Des notes internes de la poste impériale montrent combien celle-ci prit au sérieux les remarques sur les nouveaux services assurés par la concurrence<sup>140</sup>. Cela ne l'empêcha cependant pas de reprendre la distribution du »Frankfurter Journal«, comme cela ressort d'une correspondance entre la ville impériale de Goslar et le maître de la poste impériale Andreas Wetterling<sup>141</sup>. Comme au début de l'impression des journaux, les éditeurs continuaient à dépendre de la poste, ainsi que le décrit de façon saisissante Paul Jacob Marperger (1656–1730) en 1726: »La vente des avis dans les grandes villes est faite par un ou plusieurs éditeurs, quotidiennement ou seulement certains jours de poste et d'avis et, pour ainsi dire, encore tout chauds chez eux ou aussi ailleurs en ville, dans les boutiques qu'ils possèdent, aussitôt qu'ils sortent de l'imprimerie pour que les différents journaux imprimés, qui sont également acheminés par la poste, arrivent encore tout humides à dix ou vingt lieues de là, aux endroits où on les envoie. Les éditeurs d'avis doivent avant tout appliquer les principes suivants: leurs avis doivent être prêts une heure au moins avant le départ de ces postes principales, notamment celles qui ne passent que deux ou trois fois la semaine, pour que ceux qui doivent assurer l'expédition aient assez de temps pour aller les chercher, les emballer et les envoyer à la poste«<sup>142</sup>.

136 Uli KUTTER, Zeiller – Lehmann – Krebel. Bemerkungen zur Entwicklungsgeschichte und zur Kulturgeschichte des Reisens im 18. Jahrhundert dans: Wolfgang GRIEP, Hans-Wolf JÄGER (dir.), Reisen im 18. Jahrhundert. Neue Untersuchungen, Heidelberg 1986, p. 10–29.

137 ZWEDPB, l. 1, Frankfurter Postzeitung (1618) N° 49; (1628) N°2; N°11; (1629) N°13, N°15.

138 BOGEL, BLÜHM Die deutschen Zeitungen des 17. Jahrhunderts (voir note 78), vol. I, p. 243–245; vol. III, p. 126–127.

139 ZWEDPB, l.96, Frankfurter Journal (1684) N° 87, N°88, N°98; (1685) N°65.

140 Sur le PostCallesch wurtembergeois de 1684: FZATTR, PA 4519, f° 146.

141 FZATTR, PA 2467, f° 47–51. Quittances de la poste pour l'envoi de journaux 1693: StadtA Hildesheim, Best. 100–123, N°21.

142 Paul J. MARPERGER, Anleitung zum rechten Verstand und nutzbarer Lesung allerhand so wohl gedrucker als geschriebener, Post-täglich aus unterschiedlichen Reichen, Ländern und Städten, in mancherley Sprachen und Format einlauffender Ordentlicher und Außerordentlicher Zeitungen oder Avisen, s.l. 1726, p. 20–21.

Si à l'époque de la guerre de Trente ans, les classes cultivées d'Europe centrale se fournissaient déjà en journaux de manière impressionnante<sup>143</sup>, l'approvisionnement en actualités imprimées se généralisa jusqu'à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle. En se fondant sur les recherches menées durant de longues années par l'institut de recherches sur la presse de Brême, Johannes Weber compte dans les années 1605–1700 «environ deux cents entreprises de presse dans en gros quatre-vingt imprimeries» dans le monde germanophone. Compte tenu de ce qu'étaient les sociétés de lecture, il table sur 200 000 à 250 000 lecteurs périodiques, ce qui correspondrait aux 20–25% de personnes qui savaient lire à cette époque. Le nombre des lecteurs de journaux aurait ainsi largement dépassé celui des gens qui »par profession s'occupaient de lire des informations politiques« et atteint la république des savants, les magistrats municipaux, les fonctionnaires moyens et le clergé. Toutefois, il se pourrait que l'achat des journaux n'ait pas été entouré de barrières sociales insurmontables car le prix de l'abonnement annuel, entre-temps d'environ 2 florins, était accessible même à un artisan<sup>144</sup>. Elger Blühm a contesté à bon droit la présentation de Jürgen Habermas selon lequel, l'»ancien secteur de communication de l'opinion publique représentative n'aurait pas été fondamentalement menacé par le nouveau secteur qui reposait sur une opinion publique déterminée par les journaux« et a échaudé une thèse selon laquelle l'arrivée du journal dans le monde des arcanes des cours a, dès le XVII<sup>e</sup> siècle, créé une sensibilité à l'opinion publique au sens moderne de ce mot<sup>145</sup>.

Nous pourrions encore aller plus loin et émettre l'hypothèse que c'est la libre disposition des canaux de communication qui a mis en place les structures nécessaires à l'apparition des journaux au début du XVII<sup>e</sup> siècle. C'est elle qui a été et est restée l'infrastructure indispensable à l'apparition de l'opinion publique. Son développement et celui de la presse étaient si étroitement liés que l'»opinion publique«, au sens de médium de la raison, ne pouvait exister sans leur combinaison. Sinon, la relation euphorique qu'ont entretenue les Lumières avec le système postal, en dépit de critiques sur des points de détails, aurait été inimaginable. Le système postal et celui de la presse étaient d'une certaine manière indissolublement liés, ce qui paraît à peine imaginable après l'invention des moyens de télécommunication alternatifs, à commencer par celui de la télégraphie optique<sup>146</sup>. La célèbre »Encyclopédie universelle« du libraire de Leipzig, Johann Heinrich Zedler (1706–1763) a décrit mieux que toute autre comment le flot d'informations régulé par le système postal des Temps modernes a servi de fondement au système de presse. L'article »Journal« indique qu'autrefois on ne recevait de nouvelles des localités éloignées que deux fois par an, à l'occasion des grandes foires de Leipzig et de Francfort. »Mais après l'installation des postes, il ne pouvait rien se passer en Europe qui ne soit connu en quelques jours ou semaines à l'intérieur ou à l'extérieur de l'Europe et ne soit diffusé par la poste«<sup>147</sup>.

143 Wolfgang BEHRINGER, *Veränderung der Raum-Zeit-Relation. Zur Bedeutung des Zeitungs- und Nachrichtenwesens während der Zeit des Dreißigjährigen Krieges*, dans: Hans MEDICK, Benigna VON KRUSENSTERN (dir.), *Zwischen Alltag und Katastrophe. Der Dreißigjährige Krieg aus der Nähe*, Göttingen 1998.

144 Johannes WEBER, »Die Novellen sind eine Eröffnung des Buchs der gantzen Welt«. Die Entstehung der Zeitung im 17. Jahrhundert dans: Klaus BEYRER, Martin DALLMEIER (dir.), *Als die Post noch Zeitung machte. Eine Pressegeschichte*. Publication du musée de la poste allemand, Francfort/M., Giessen 1994, p. 15–25, ici p. 19. Malheureusement la base de ce calcul n'est pas publiée: chiffre de la population, taux d'alphabétisation, chiffre des entreprises de presse existant au même moment, pourcentage de prêts des journaux, etc.

145 Elger BLÜHM, *Die deutschen Fürstenthöfe des 17. Jahrhunderts und die Presse*, in: August BUCK et al. (Hg.), *Europäische Hofkultur im 16. und 17. Jahrhundert*, Bd. 3, Hamburg (1981), p. 596.

146 Donald L. SHAW, *News Bias and the telegraph: A study of historical change*, dans: *Journalism Quarterly* 44 (1967), p. 3–12.

147 Johann Heinrich ZEDLER (dir.), *Grosses vollständiges Universal-Lexicon aller Wissenschaften und Künste*, 64 vol. et 4 vol. complémentaires, Halle, Leipzig 1732–1754, vol. 61 (1749), colonne 899–925, citat. col. 909.

Le canal de la poste provoqua l'apparition des journaux. La rapidité avec laquelle, par comparaison avec les postes de France ou d'Angleterre, la poste impériale s'ouvrit au public explique jusqu'à un certain point l'avance de l'Allemagne en matière de développement de la presse<sup>148</sup>, et la structure du système de communication au début des Temps modernes et la position remarquable occupée par Francfort, Hambourg, Leipzig et Berlin au sein du paysage de la presse allemande.

#### IV. Le développement des voyages

La poursuite du développement des voyages montre que le découpage de l'espace par le système postal au début des Temps modernes eut de nombreuses conséquences. L'interconnexion des lignes améliora considérablement les possibilités d'accès à ce mode de communication à partir de la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle<sup>149</sup>. Alors qu'au début, beaucoup de villes avaient refusé d'accueillir des bureaux de poste dans leurs murs en invoquant leurs droits de souveraineté (souveraineté judiciaire, souveraineté fiscale et ouverture des portes la nuit), après 1650, l'existence d'un bureau de poste régulier faisant fonction de centre d'informations fit de plus en plus partie des fonctions indispensables aux localités centrales et les villes impériales, de même que les seigneurs territoriaux, s'efforcèrent d'implanter des bureaux de poste chez eux. Les conditions du voyage postal s'améliorèrent ainsi et la mobilité commença à s'accroître, ce phénomène et l'intégration des couches et des groupes de la population (femmes, enfants, personnes âgées, malades) qui étaient jusque-là exclus des voyages, aboutirent finalement à la démocratisation des voyages qui caractérise la société moderne. On recourut en effet de plus en plus fréquemment et, pour finir, régulièrement, aux calèches; grâce à elles, les voyages dépendirent moins de la constitution physique<sup>150</sup>.

Dès le XVI<sup>e</sup> siècle, il était théoriquement possible, lorsqu'on voyageait avec son propre carrosse, d'obtenir des chevaux de poste aux étapes, mais le faible nombre de documents dont nous disposons sur ce point laisse supposer que c'était assez rare. Si c'est en Italie que commença l'organisation du système postal, aux Pays-Bas espagnols qu'il fut ouvert au public et en Allemagne que fut mis en place le système moderne de la poste, l'initiative en matière de communication, comme dans d'autres matières sociales, passa pour les siècles suivants à la France. À l'époque du règne de Louis XIII (1601–1643, roi de 1614 à 1643) et de son ministre Armand du Plessis, duc de Richelieu (1585–1642, ministre de 1624 à 1642), la France ne se contenta pas de reprendre les acquis de la poste impériale (accès du public au système postal, tarif imprimé en 1627, journaux périodiques imprimés en 1632), mais les systématisa grâce à une infrastructure déjà développée. Mais surtout, elle montra la voie en matière de transports publics en instaurant des diligences circulant sur des lignes de moyenne distance. Le «temps des diligences» commença vers 1630 en France et le rayonnement culturel du pays contribua à la diffusion de ce modèle dans toute l'Europe<sup>151</sup>. En

148 D'après l'état actuel des recherches, la France et l'Angleterre ouvrirent leur système postal à la correspondance privée dans les années 1628: VAILLÉ, *Histoire générale des Postes françaises* (voir note 48), vol. II, p. 113; Eric PAWSON, *Transport and the economy: The Turnpike roads of eighteenth century Britain*, Londres 1977, p. 31.

149 Marc BRAYSHAY, *Royal post-horse routes in England and Wales: the evolution of the network in the later sixteenth and early-seventeenth century*, dans: *Journal of historical Geography* 17 (1991), p. 373–389.

150 Wolfgang BEHRINGER, *Reisen als Aspekt einer Kommunikationsgeschichte der frühen Neuzeit*, dans: Michael MAURER (dir.), *Neue Impulse der Reiseforschung*, Berlin 1999, p. 65–95.

151 Dans le règlement de 1627, il est encore seulement question de poste pour la correspondance: l'ouvrage de référence renvoie sans précision aux cinq années 1627/1632: VAILLÉ, *Histoire générale des Postes françaises* (voir note 48), vol II, p.157–158, 192–193. Sur la construction des routes et des

Angleterre, la première calèche régulière circula en 1637, les transports sur de longues distances furent mis en service vers 1660. Dans tous les cas, le rapport existant entre les trajets postaux, la cartographie routière et la construction des routes, dont il faut également étudier le modèle français, est essentiel pour comprendre l'effet révolutionnaire du système de communication. L'introduction du trafic de ligne avait amené une décennie plus tôt le développement d'une cartographie routière axé sur le consommateur; elle s'arrêtait cependant aux frontières du royaume et continuait au mieux les lignes de transport postal jusqu'à Bruxelles ou Genève<sup>152</sup>.

Nous esquisserons plus loin l'étude de ce rapport à la lumière de l'exemple allemand. Même si les sources présentent des particularités, nous pouvons répondre à la question de savoir quand sont apparus les transports postaux en Allemagne<sup>153</sup>, question qualifiée par Klaus Beyrer de sujet de recherche. Les entreprises saisonnières de chariots pour les foires de printemps et d'automne, connues par le »Rollwagenbüchlein« (Le petit livre des chariots) de Jörg Wickram, furent remplacées au début du XVII<sup>e</sup> siècle par des entreprises de transport public périodique. Le transporteur de Dusseldorf, Johann Maurenberger (1600–1685), qui reçut par la suite une concession du Palatinat électoral, offrait depuis les années 1620 des transports privés et réguliers de personnes aux Pays-Bas<sup>154</sup>. Comme la plupart des publications de journaux, ce »transport postal du Palatinat électoral« avait aussi un rapport avec le système postal, non toutefois avec celui de la poste impériale, mais avec un système d'étapes privé, installé de manière indépendante. Le transporteur Rütger Hinüber (vers 1600–1665), nommé plus tard maître de poste du Brunswick-Lunebourg, expérimenta à partir de 1636 des transports en voiture sur les trajets Hildesheim-Hanovre et Hanovre-Brême<sup>155</sup>. Nous pouvons voir à quel point ces évolutions étaient récentes au fait que dans la première thèse sur le monopole postal en 1638, on ne put opposer que les anciens chariots allemands aux voitures postales françaises<sup>156</sup>. La convergence du système postal et des systèmes de transport exprès aboutit, en pleine guerre de Trente ans, à leur fusion durable y compris en Allemagne. Lorsque Hinüber, que nous avons déjà cité, fut nommé maître de poste du Brunswick-Lunebourg en 1640, il commença par instaurer de plus petites lignes de transport postal qu'on dut arrêter en raison de leur manque de rentabilité. Après sa reconnaissance par la landgravine de Hesse-Kassel et la ville impériale de Francfort, il aurait

canaux: Bernard LEPETIT, *Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France 1740–1840*, Paris 1984.

152 Fondamental: Guy ARBELLOT, *Autour des routes de poste. Les premières cartes routières de la France, XVII<sup>e</sup>–XIX<sup>e</sup> siècles* [Bibliothèque nationale /musée de la poste], Paris 1992. Angleterre: Herbert G. FORDHAM, *Studies in carto-bibliography, British and French, and in the bibliography of itineraries and road-books*, Oxford 1914 [Réimprimé à Londres en 1969]; Werner ELIAS, *Road Maps for Europe's Early Post Routes 1630–1780*, dans: *Map Collector* 16 (1981), p. 30–34; Theo BARKER, Dorian GERHOLD, *The Rise and Rise of Road Transport, 1700–1990*, Cambridge 1995, p. 35.

153 Klaus BEYRER, *Die Postkutschenreise*, Tübingen 1985, p. 56–62.

154 Ce transport de personnes commença le 15 mai 1623: Tönnies, *Die kurpfälzischen Posten am Niederhein*, dans: *Beiträge zur Geschichte des Niederheins* 1 (1886), p. 13–56, ici p. 17.

155 Heinrich BERNHARDS, *Zur Entwicklung des Postwesens in Braunschweig-Lüneburg, vornehmliche der jüngeren Linie Calenberg-Celle*, dans: *Zeitschrift des historischen Vereins Niedersachsen* 77 (1912), p. 1–96; Alfred BATKE, *Die ersten 100 Jahre Postgeschichte in Göttingen und im Göttinger Raum*, dans: *ADP* (1961), cahier 1, 34–52, p. 35.

156 Ludwig VON HÖRNIGK, *Inauguralis conclusionum juridicarum centuria de regali postarum jure* [...], Francfort/M. 1638, p. 115 (Conclusion p. XCI): »Currus isti quos Germani Rollen seu Rollwagen vocamus [...] Quibusdam locis ut in Gallia et Lothringia Cysia (calèches) sunt in usu, quantum et in paucis Germaniae. Dicti sunt hi currus a rotulis rotuln seu contradictus Rolln ad denotanda celeritatem«.

ouvert dès 1642 des lignes de voiture en plus de la poste à cheval<sup>157</sup>. Toutefois, on n'a pu jusqu'ici vérifier cette affirmation et il n'en est pas question dans les trois contrats de 1644 avec les maîtres de poste de Francfort, Kassel et Brême<sup>158</sup>.

Nous pouvons en revanche considérer le 21 juillet 1649 comme la date certaine de l'introduction du transport postal de voyageur ordinaire en Allemagne. Le maître de poste impérial de Kassel, Bernhard Parwein (mort en 1667) offrit par affiche une malle-poste entre Kassel et Francfort<sup>159</sup> qui fut maintenue jusqu'à la fin de l'ancien Empire et satisfait ainsi au critère de continuité. Conformément à »l'indicateur horaire«, partie du bureau de poste impérial de Kassel, elle devait arriver à Francfort après une durée de voyage normale de 2,5 à 3 jours, c'est-à-dire le 23 ou le 24 juillet 1649, et pour commencer circuler une fois par semaine. Cette active entreprise de transport postal, au sens de Sombart, marque le début du temps des diligences en Allemagne. Elle fut certes mise en service deux décennies plus tard qu'en France, mais tout de même immédiatement après la fin de la guerre de Trente ans<sup>160</sup>.

L'établissement d'un moyen de transport fiable, public, circulant régulièrement, procura à l'Europe moderne une infrastructure dont on ne trouve pas d'égale ni au Moyen Âge européen, ni durant l'Antiquité ni durant l'une des autres grandes civilisations. L'aménagement systématique du réseau postal qui avait été mis en service depuis le début du XVII<sup>e</sup> siècle et engloba aussi l'Est de l'Allemagne après la conclusion de la paix de Westphalie permit une régularité des transports. Ayant conquis leur pleine souveraineté territoriale, les territoires luthériens ne se sentirent plus liés par le monopole impérial de la poste et commencèrent à instaurer des postes territoriales. Tandis que la poste impériale devait faire face à la concurrence acharnée des transporteurs locaux et des organisations de messagers, les princes électeurs du Brandebourg et de Saxe décrétèrent sans autre forme de procès que, comme en France, le droit de poste territorial s'étendait aux lignes de diligences. En peu d'années, nombre de lignes de poste nouvellement créées furent mises en service dans ces territoires avec non seulement des cavaliers postaux, mais aussi des transports postaux de voyageurs.

La cartographie routière connut un développement étroitement lié à l'essor du transport des voyageurs. La littérature n'a jusqu'ici pas prêté l'attention nécessaire au fait que la catégorie des cartes des routes postales (»chartes postales«) a précédé celle des véritables cartes routières. Sur ces cartes des routes postales, les localités postales étaient reliées par des lignes directes ce qui donna naissance à une reproduction exacte des lignes de malle-poste ou de cavaliers postaux. Melchior Tavernier (1564–1641) imprima à Paris en 1632 le prototype de la carte nationale des routes postales d'après le modèle du célèbre cartographe Nicole Sanson (1600–1667). À compter des années 1690, les »chartes postales« françaises furent très largement diffusées, elles furent imitées au Brandebourg électoral et en Saxe électoral vers

157 BATKE, Die ersten 100 Jahre Postgeschichte in Göttingen und im Göttinger Raum (voir note 155), p. 35; Karl TÄNZLER, Geschichte des Postamts Marburg, dans: Hessische Postgeschichte 36 (1991), p. 13–43, ici p. 15.

158 Contrat Hinüber/Hoeswinkel, Francfort, 4 oct. 1644: FZATTR, Posturkunden 622; Contrat Hinüber/Parwein, Kassel, 10 oct. 1644; contrat Hinüber/Gerlichs/Brême, 21 oct. 1644: FZATTR, PA 2592; Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens 1501–1806 (voir note 83), vol. II, p. 119ss.

159 Sur la controverse relative à la date à laquelle la poste impériale instaura des diligences: BEYRER, Die Postkutschenreise (voir note 153), p. 61, contre: KALMUS, Weltgeschichte der Post (voir note 69), p. 237–239. En outre: Wolfgang BEHRINGER, Die Fahrdienste der Reichspost, dans: Klaus BEYRER (dir.), Zeit der Postkutschen. Drei Jahrhunderte Reisen 1600–1900, Francfort/M. 1992, p. 55–66, 300–301.

160 FZATTR, PA 653. Parwein utilisait l'ancienne façon de compter le temps d'après le calendrier julien, en usage en Hesse-Kassel.

le début du XVIII<sup>e</sup> siècle, lorsque ceux-ci établirent leurs propres cartes territoriales<sup>161</sup>. Les cartographes impériaux empruntèrent encore d'autres voies au cours de la même décennie en établissant des cartes transfrontalières de l'Europe centrale. L'éditeur de Nuremberg, Johann Baptist Homann (1663–1724) distingua pour la première fois en 1714 le réseau des routes des cavaliers postaux et celui des transports de voyageurs en se fondant sur une carte des routes postales du maître de poste de la cour de Prague, Johann Peter Nell (1672–1743), distinction qui devait être reprise par la plupart des cartographes du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>162</sup>. À partir des années 1840, on combina les cartes des routes postales et celles des chemins de fer. Les cartes routières restèrent sans intérêt pour les voyageurs jusqu'au début des voyages en auto<sup>163</sup>.

L'introduction des transports de voyageurs fit surgir de nouveaux problèmes car, compte tenu de l'état des routes, les diligences avaient plus de mal à respecter la vitesse prévue que les cavaliers postaux. Il est caractéristique que les établissements postaux aient alors systématiquement réclamé que les routes postales soient améliorées en construisant des ponts et des voies. Bien que jusqu'ici la recherche sur la construction des routes au début de l'époque moderne ait pris une autre direction<sup>164</sup>, il est cependant tout à fait évident que – pour utiliser le schéma de Werner Sombart sur les trois époques de la construction des voies<sup>165</sup> qui n'a encore été nulle part remis en cause et est commode – une nouvelle époque s'ouvrit au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, qui ne correspondait pas seulement chronologiquement à l'instauration des malles-poste. Comme cela ressort des dossiers des grands établissements postaux, ceux-ci étaient parfaitement en mesure d'exercer une pression déterminante et de souligner l'intérêt personnel des gouvernements dans le cadre d'une politique économique publique. La construction des routes fit même son entrée dans le monde de l'utopie. Dans l'«État ophirique» d'un auteur inconnu de Saxe électorale, des conseillers de police en tournée veillent sur l'état des routes dans les provinces<sup>166</sup>. Dans la pratique, la mission de surveiller l'état des routes revenait aux fonctionnaires des organisations postales. Même en dehors des États territoriaux absolutistes, il y avait un rapport étroit entre l'administration des transports par la poste et la construction des routes. En 1698 un règlement impérial pour la construction des routes fut publié en même temps que le premier règlement de la poste impériale. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, les contrats par lesquels la poste impériale assura ses investissements après la paix de Westphalie avaient de plus en plus pour objet, outre l'aménagement de nouvelles lignes postales, des dispositions relatives à la construction des routes<sup>167</sup>.

161 ARBELLOT, *Autour des routes de poste* (wie Anm. 152).

162 Johann Peter NELL, *Postarum seu veredariorum stationes per Germaniam et provincais adiacentes [...] Nuremberg 1714*. Franz Joseph HEGER, *Nouvelle carte géographique des postes d'Allemagne et des provinces limitrophes [...]*, Nuremberg 1764.

163 Ulrich Hendschel, *Neuestes Post- und Eisenbahn-Handbuch von Deutschland und den angrenzenden Ländern [...]*, Frankfurt/M. 1845. De manière générale: Winfried BONACKER, *Bibliographie der Straßenkarte*, Bonn-Bad Godesberg 1973; *Bibliographia Cartographica. Internationale Bibliographie des kartographischen Schrifttums*, Munich 1973 et ss.

164 Sur le fond: Bernd WUNDER, *Der Chausseebau in Württemberg während des 18. Jahrhunderts. Infrastrukturpolitik zwischen Regierung, Landschaft und Schwäbischem Reichskreis*, dans: Wolfgang SCHMIERER et al. (dir.), *Aus südwestdeutscher Geschichte. Festschrift für Hans-Martin Maurer zum 65. Geburtstag*, Stuttgart 1994, p. 526–538; Bernd WUNDER, *Der Kaiser, die Reichskreise und der Chausseebau im 18. Jahrhundert* dans: *Zeitschrift für Neuere Rechtsgeschichte* (1996), S. 1–22.

165 SOMBART, *Der moderne Kapitalismus* (voir note 8), vol. II/1, p. 245.

166 Ophirischer Staat, oder Curieuse Beschreibung des [...] Königreichs Ophir, Leipzig 1699.

167 Cf. DALLMEIER, *Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens 1501–1806* (voir note 83), vol. II.

À la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, on commença dans quelques territoires allemands à signaler un réseau de routes principales et à y mettre des indications compréhensibles y compris pour des étrangers. Les poteaux indicateurs, appelés *Armsäulen*, qui existaient par endroits depuis le XVI<sup>e</sup> siècle, devinrent obligatoires aux carrefours. Dans les États territoriaux comme la Saxe électorale, l'organisation de la poste, les mesures, la cartographie et la construction des routes purent être coordonnées de manière centralisée. Ce qui eut pour résultat dans les années 1720 un système, unique compte tenu de la situation de l'époque, de colonnes milliaires postales sur toutes les routes principales du pays qui, du fait de son découpage continu de l'espace par intervalles d'environ 2 kilomètres (1/4 de mille), servit de modèle aux autres territoires. Les colonnes milliaires en pierre qui indiquaient les directions et les distances marquèrent le début de l'époque de la signalisation moderne<sup>168</sup>. La jonction de toutes les lignes postales en une seule localité, comme cela apparaissait depuis le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle sur les affiches imprimées, qui n'avaient d'abord été apposées que dans les grands bureaux de poste, puis le furent dans tous, donna l'idée, dans le contexte de la formation de l'État et de ses postes territoriales au début de l'époque moderne, de réunir les lignes de malle-poste et celles de cavaliers postaux sur tout un territoire ce qui, grâce à l'aménagement correspondant du système postal pouvait facilement tenir dans l'épaisseur d'un livre. Les «Lignes de poste de Saxe électorale» de 1703 du secrétaire des postes de Leipzig, Johann Eschert, en devint le prototype, au moins pour l'Allemagne<sup>169</sup>.

Au siècle de la raison, le monde était devenu mesurable. À partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, ce que l'on appelait les «tablettes des postes» permirent enfin d'avoir une vue générale des liaisons routières dans tout l'Empire<sup>170</sup>. Pour cela, on procéda d'une part à l'inventaire systématique des routes empruntées et de l'autre au catalogage des localités qui étaient les lieux de destination des voyages ou des lettres. Il est très significatif que de telles nomenclatures des localités n'aient pas été faites par les administrations de Saxe, de Prusse ou d'Autriche qui étaient limitées à leurs territoires, mais par les membres d'une organisation de transport supra territoriale. En raison de leurs engagements personnels, cette mission revint aux maîtres de poste impériaux de Iéna, Christian Friedrich Golschadt et Christoph Ludwig Eber (vers 1715–1785)<sup>171</sup>. Nulle part, le rapport étroit qui liait l'infrastructure et le système postal au siècle des Lumières n'est aussi évident qu'ici. Le pasteur saxon, Christian Gerber comptait parmi les «bienfaits inconnus de Dieu» le fait que «la rapidité de la poste puisse servir au petit comme au plus aristocratique». L'indicateur horaire avait pour lui une valeur théologique, il était le symbole du bon ordonnancement de la Création. L'in-

168 Étaient indiqués, les milles, les demi et les quart de milles, les milles saxonnes s'élevaient à environ 9,5 km: Eberhard STIMMEL (dir.), *Lexikon Kursächsische Postmeilensäulen*, Berlin 1989.

169 Johann ESCHERT, *Chur-Sächsischer Post-Cours [...] Nebst Anzeigung des Wegs, den Jedwede Post nimmt/ derer Meilen /wie weit eine Station von der andern entlegen / Derer Tage und Stunden /wenn sothane Pisten ein- und wieder ablaufen sollen [...]*, Leipzig 1703. Reproduit dans: Kurt KREBS, *Das Kursächsische Postwesen zur Zeit der Oberpostmeister Johann Jacob Kees, I et II*, Leipzig, Berlin 1914, p. 377–425.

170 Posttabelle von den vornehmsten Städten, darinnen das Abgehen und Ankommen der Posten nebst den Meilen und Porto für Briefe, Waaren und Gelder, auch die Post-Course und was von einem zum anderen bezahlt wird, Berlin 1752; Franz Joseph HEGER, *Tablettes des postes de l'empire d'Allemagne et des provinces limitrophes*, Mayence 1764.

171 Christoph Friedrich GOLDSCHADT, *Sammlung nöthiger Nachrichten oder deutliche Beschreibung derer Marktflecken, Flecken, Stifter, Klöster, Schlösser, Ämter und dergleichen in Deutschland*, Iéna 1735; Christoph Ludwig EBER, *Geographisches Reise-, Post- und Zeitungslexikon von Teutschland, oder gesammelte Nachrichten von denen in Teutschland liegenden Städten, Marktflecken, Flecken, Schlössern, Klöstern Dörfern usw. in alphabetischer Ordnung ...*, 2 vol., Iéna 1756.

dication des heures de départ exactes de la malle-poste Dresde-Leipzig dans le «système postal bien organisé de Saxe» devint le reflet de l'ordre divin<sup>172</sup>.

Il me paraît significatif qu'on puisse déjà trouver dans les textes du temps des diligences toutes les «expériences de la modernité» dont Wolfgang Schivelbusch a fait la caractéristique de l'époque des chemins de fer: l'expérience choquante de la vitesse, le paysage qui disparaît, le sentiment d'être coupé de la nature en étant enfermé dans un compartiment, l'assimilation de ce moyen de transport comme une machine<sup>173</sup>. La métaphore du vol, si caractéristique des Temps modernes, existait dès le milieu du XVI<sup>e</sup> siècle pour la locomotion postale: dans le duché de Milan, les nouvelles urgentes devaient être transportées *per stapheta volando*. Le dieu des messagers, Mercure, symbolisait la rapidité de la poste et fut utilisé dans les titres des journaux et dans les cartouches des cartes<sup>174</sup>. Dans les années 1750, le système des routes d'Angleterre, financé de manière privée, était tellement développé qu'on introduisit de nouveaux types de malle-poste surnommés *Flying coaches*. En 1754–1776, la durée de transport entre Londres et Édimbourg fut réduite de dix à quatre jours, ce qui était plus qu'un doublement de la vitesse<sup>175</sup>. L'ivresse de la vitesse, rapportée par les voyageurs anglais, se répandit bientôt sur le continent. En 1786, le conseiller secret Goethe voyagea «comme en volant» à travers le Sud de l'Allemagne, sur «d'excellentes chaussées» avec une «effrayante rapidité», on prendra ces phrases pour de simples formules de style si on ignore que dans les années précédentes, dans le cercle impérial de Franconie, après des accords conclus entre la poste impériale et les princes territoriaux, la construction des routes avait été achevée et un type moderne de diligence introduit<sup>176</sup>.

Si nous nous plaçons du point de vue de l'histoire des mentalités, les transformations dans la perception du temps et de l'espace provoquées par la régularité et la fiabilité de la communication postale sont encore plus importantes que l'expression de ce genre de sensations. Il devint possible d'avoir une idée globale de l'Europe pendant les siècles correspondants aux débuts de l'époque moderne. Grâce aux institutions et aux médias liés à la poste, tout individu pouvait entrer en contact relativement sans problème avec n'importe quelle localité particulière soit en voyageant, soit par sa correspondance. On pouvait calculer ce que cela coûterait en argent et en temps grâce aux tablettes. Le *mailcoach schedule* ne transforma pas seulement, comme le remarque George Witrow, durablement le sentiment du temps<sup>177</sup>, mais aussi l'appréhension de l'espace et par conséquent la conception du monde (*Weltanschauung*) des hommes, prise dans un sens anthropologique. Si dans les années 1490, les fiches horaires avaient déjà élevé les heures à la mesure de toutes choses, au XVII<sup>e</sup> siècle, l'exigence de ponctualité s'affina. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, les indicateurs gagnèrent en précision en n'indiquant pas seulement le jour mais l'heure. En 1728, la Prusse exigea que les bureaux de poste achètent des horloges qui sonnaient les quart d'heure<sup>178</sup>, et au début de l'époque des

172 Christian GERBER, *Die unerkannten Wohlthaten Gottes in dem Chur-Fürstenthum Sachsen und desselben vornehmsten Städten*, Dresde, Leipzig 1717, p. 585–592.

173 SCHIVELBUSCH, *Geschichte der Eisenbahnreise* (voir note 25); BEYRER, *Die Postkutschenreise* (voir note 153).

174 Wolfgang BEHRINGER, Constance OTT-KOPTSCHALIJSKI, *Der Traum vom Fliegen. Zwischen Mythos und Technik*, Francfort/M. 1991.

175 Eric PAWSON, *Transport and the economy: The Turnpike Roads of Eighteenth-Century Britain*, Londres 1977; M. J. DAUNTON, *The Royal Mail. The Post Office since 1840*, Londres 1985.

176 Herbert GLASER, Thomas WERNER, *Die Post in ihrer Zeit. Eine Kulturgeschichte menschlicher Kommunikation*, Heidelberg 1990, p. 114.

177 Gerald J. WHITROW, *Time in History. Views of time from prehistory to the present day*, Oxford, New York 1988, p. 159.

178 VOGT, *Alte Handels-, Heer- und Poststraßen im Rheinland und in Westfalen*, dans: *Archiv für Post und Telegraphie* 66 (1938), p. 73.

chemins de fer, on arrivait encore dans les années 1820 par la poste expresse selon un *planning* minutieux<sup>179</sup>.

Du fait de la précision du calibrage de l'espace et du devoir de ponctualité résultant de l'indicateur horaire, à la fin de l'époque des diligences et au début de celui des chemins de fer, se posa le problème de la différence du temps. Les horloges publiques furent remplacées par des chronomètres plus précis, d'abord réglés sur une heure solaire moyenne calculée à partir de tableaux, puis par la suite sur une «heure normale», définie par les autorités politiques. En Prusse, l'heure du bureau de poste général de Berlin devint en 1825 l'heure officielle de l'ensemble du royaume. L'heure normale était donnée en voitures postales expresses à toutes les localités se trouvant sur les routes par des «horloges de lignes» fermées<sup>180</sup>. L'une des spécificités du système de communication à l'époque moderne est donc l'apparition d'un rapport totalement nouveau à l'horaire. Le temps des transports exigeait une plus grande précision que ceux de l'Église, de l'État ou du commerce local.

## V. La matrice des procédés de communication à l'époque moderne

La dissolution du système de communication des débuts de l'époque moderne a fait peu à peu négliger le résultat de sa modernisation. Alors que des historiens comme Aloys Schulte (1857–1941) ou Lucien Febvre (1878–1956) y consacraient encore des thèses et des études, les historiens dominants de la génération suivante, tel Fernand Braudel (1902–1985), n'éprouaient aucune indulgence pour le système de communication prétendument pré-moderne. Le spécialiste du monde méditerranéen qu'était Braudel trouvait lente et peu fiable la transmission des informations à la campagne.<sup>181</sup> Parfaitement dans la perspective de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, Hans-Ulrich Wehler (né en 1931) considère qu'avant la construction des chemins de fer «le réseau de communication des routes et des voies navigables, des postes et de la transmission de informations ... était un réseau totalement irrégulier, pas fiable, fonctionnant mal et surtout trop lâche»<sup>182</sup>.

À cela, nous pouvons seulement opposer le fait que le trafic postal territorial avait toujours été de loin supérieur en vitesse et en précision à la voie maritime<sup>183</sup> et que son existence constituait naturellement la condition des améliorations intervenues ultérieurement, mais aussi que le système de communication européen du début des Temps modernes était unique comparée à ce qui pouvait exister dans les autres cultures. Si quelques autres civilisations (par exemple la Perse, la Chine, l'Égypte ou le Pérou) connaissaient le découpage de l'espace et les estafettes à pied ou à cheval, elles n'avaient pas ouvert leur système au transport de l'ensemble des informations et des voyageurs. C'est cette ouverture qui conduisit à la démocratisation des voyages et à l'apparition d'une nouvelle sorte d'espace public grâce au médium de la presse périodique. Elle conduisit par ailleurs à une nouvelle perception de

179 Rudolf WAGENBRENNER, Die Einführung der Eilpostwagen in Bayern. Ein Beitrag zur Erforschung der Entwicklungsgesetze der Post, dans: Archiv für Postgeschichte in Bayern 2 (1926), p. 4–20; Klaus BEYRER, Eilwagen und Schnellpost, dans: ID. (wie Anm. 159), p. 189–197.

180 Un aspect qui fait totalement défaut, dans: Edward P. THOMPSON, Time, Work-Discipline and Industrial Capitalisme, dans: Past & Present 38 (1967), p. 56–97; Martin BURCKHARDT, Metamorphosen von Raum und Zeit. Eine Geschichte der Wahrnehmung, Francfort/M. 1994. En revanche: Eviatar ZERUBAVEL, The Standardization of Time. A Sociohistorical Perspective, dans: American Journal of Sociology 88 (1982), p. 1–23; DOHRN-VAN-ROSSUM, Die Geschichte der Stunde (voir note 26), p. 296–321.

181 Fernand BRAUDEL, La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II, Paris 1979.

182 WEHLER, Deutsche Gesellschaftsgeschichte (wie Anm. 25), p. 120–121.

183 Marc BRAYSHAY, Post-Haste by Post Horse?, dans: History Today 42 (1991/1992), p. 35–41.

l'espace et du temps, à accorder de la valeur à la précision, à la ponctualité et à la vitesse ainsi qu'à une conception du service qui était en contradiction aussi manifeste que possible avec la structure étatique de l'ancienne société européenne qui reposait sur les États ou la féodalité<sup>184</sup>.

Le pré-capitalisme, qui, à partir du XVI<sup>e</sup> siècle, gagna l'ensemble du continent européen<sup>185</sup> put se développer à partir de cette infrastructure de même que le système étatique moderne qui reposait sur un système de légations institutionnalisées où les ambassadeurs accrédités étaient en contact permanent avec leurs gouvernements<sup>186</sup>. Zedler a écrit à ce sujet: «On fut et on resta désormais en relation toutes les semaines, grâce à la correspondance de leurs plénipotentiaires et de leurs légats, avec les peuples dont on ne pouvait jadis avoir de nouvelles à date prévue que grâce à des messagers spéciaux et des voyageurs»<sup>187</sup>. La *révolution des sciences* au XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles est due à la rapide rétroaction entre des savants installés dans des lieux très éloignés les uns des autres. La possibilité de vérifier les expériences était le pendant de la correspondance périodique. Ce ne fut pas le chemin de fer, mais la construction des canaux, au sens direct et figuré, qui constitua le fondement de la *révolution industrielle* dans l'Angleterre du XVIII<sup>e</sup> siècle. L'intégration politique, qui avait été à l'origine du système postal européen, servit en fin de compte de fondement aux *révolutions politiques* en Amérique et en France lors desquelles de nouvelles élites s'entendirent au niveau national. La démocratisation des institutions politiques suivit la démocratisation de la communication.

D'après Koselleck, le concept de «progrès», qui condensait au mieux l'idée de progression constante de l'humanité, a été forgé à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle bien que les idées de progrès sécularisé remontent au XV<sup>e</sup> siècle et qu'elles aient été liées à des inventions, des découvertes et des techniques dont l'efficacité était mesurable, comme par exemple l'imprimerie<sup>188</sup>. La mesurabilité caractérisait la transformation subie par de nombreuses variables du système de communication: le nombre des bureaux de poste, des relais de poste, des lignes de poste, des chevaux par relais de poste, des employés par bureau de poste, la quantité et le tirage des journaux, des cartes des routes postales et des tablettes postales, la longueur des routes à chaussée, le niveau des recettes qui joua un grand rôle à une époque de fiscalité débordante. À la différence de nombreuses autres variables, par exemple le chiffre de la population, entre la fin du XVI<sup>e</sup> siècle et la construction des chemins de fer, le nombre des étapes postales ne se développa que dans un seul sens et, grâce à l'augmentation du nombre des grandes diligences interurbaines, les gens de cette époque furent au moins témoins d'une transformation. La métaphore de la progression sur un chemin à travers le paysage, déjà

184 Cf. sur ce point, l'article: Post-Ordnung, dans: ZEDLER (dir.), Grosses vollständiges Universal-Lexicon aller Wissenschaften und Künste (voir note 147), vol. 28 (1741), col. 1812-1827.

185 Concept créé par Sombart (1916-1987) II/1, p. 3-22, dans une controverse avec Lujo Brentano, Die Anfänge des modernen Kapitalismus, 1916. Sombart conçoit le développement du système de communication d'après sa «méthode causale-génétique» autant comme la conséquence que comme l'origine du développement du pré-capitalisme.

186 J. DEVOS, La poste au service des diplomates espagnols accrédités auprès des cours d'Angleterre et de France (1555-1598), dans: Handelingen van de Koninklijke Commissie voor Geschiednis (1938), p. 205-267; E. John B. ALLEN, Post and Courier service in the diplomacy of early modern Europe, La Haye 1972; Vaclav CIHAK, Les Provinces-Unies et la cour impériale 1667-1672. Quelques aspects de leurs relations diplomatiques, Amsterdam 1974, p. 13-14.

187 ZEDLER (dir.), Grosses vollständiges Universal-Lexicon aller Wissenschaften und Künste (voir note 147), vol. 61 (1749), col. 899-925, citat. col. 909.

188 Reinhart KOSELLECK, «Erfahrungsraum» und «Erwartungshorizont» – zwei historische Kategorien, dans: Ulrich ENGELHARDT, Volker SELLIN, Horst STUKE, Industrielle Welt. Sonderband Werner Conze zum 31. déc. 1975, Stuttgart 1976, p. 13-33. Réimprimé dans: KOSELLECK (voir note 36), p. 349-375.

connue dans l'Antiquité et reprise à la Renaissance, trouva sa forme caractéristique dans le système de communication des débuts de l'époque moderne: contemporain des débuts du système des diligences, Bacon réfléchit au fait d'être véhiculé (*progredi, provehi*), chez Herder et Goethe, l'histoire devint un trajet en voiture dans l'avenir. Si l'on procédait à une recherche approfondie sur cette métaphore, on pourrait montrer son essor au XVII<sup>e</sup> siècle et sa popularité croissante depuis ce moment-là jusqu'aux années 1830 où, à l'occasion d'un mouvement plus rapide vers l'avant, on changea de métaphore pour celle des chemins de fer comme par exemple Karl Marx ou Jacob Burckhardt<sup>189</sup>.

L'accélération eut donc lieu plus tôt que les partisans de la théorie du *Sattelzeit* veulent bien l'admettre, le point de départ se produisit au moment qu'on considère traditionnellement comme le début des Temps modernes et le décollage au XVII<sup>e</sup> siècle. La standardisation des vitesses que l'on trouve dès les premiers contrats postaux, a permis d'évaluer l'accélération. On peut bien sûr appliquer aussi à l'Allemagne le calcul qu'ont fait les pionniers de la «géographie subjective», de l'accélération des transports de personnes anglais à partir de l'époque des diligences en se fondant sur l'exemple du trajet Londres-Edinburgh pour prouver la thèse du *shrinking world*<sup>190</sup>. Si l'on prend le trajet Hambourg-Augsbourg, en appliquant la formule mentionnée, on arrive pour la période 1500-1800, à une accélération moyenne de deux heures par an. La plus grande amélioration fut d'abord l'introduction du système postal lui-même. Pourtant, si l'on prend les années de 1615 à 1695, on arrive encore à une accélération de 1,5 heures<sup>191</sup>. Si l'on compare ainsi l'accélération depuis 1800, en retenant une durée de vol supposée de 2 heures en 2000, l'accélération ne s'élève plus qu'à 35,4 minutes par an, à long terme, elle est donc plus faible qu'au XVII<sup>e</sup> siècle<sup>192</sup>. De tels exemples de calculs peuvent paraître d'autant plus absurdes que l'on ne peut pas raccourcir autant qu'on veut les temps de transport, l'accélération doit donc être de plus en plus faible. Ils ne sont cependant pas sans intérêt dans la mesure où ils attestent le changement intervenu dans la relation espace-temps grâce au système de communication des débuts de l'époque moderne<sup>193</sup> et, exprimés en chiffres absolus, ils sont encore imposants et confirment que les commissaires du système postal du XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles avaient des raisons de discuter constamment de l'accélération<sup>194</sup>.

La grande entreprise de la poste fondée sur un partage des tâches, qui constitua le noyau du système de communication du début des Temps modernes, incarna la modernité européenne au XVII<sup>e</sup> et au XVIII<sup>e</sup> siècle. Les civilisations qui prenaient conscience de leur retard de développement cherchèrent à se rattacher à l'époque moderne en reprenant le modèle de communication européen, souvent à la suite de révolutions politiques, comme le montrent les exemples du Japon, de la Chine, de la Russie ou de la Turquie<sup>195</sup>. Le décollage industriel,

189 Alexander DEMANDT, *Metaphern für Geschichte. Sprachbilder und Gleichnisse im historisch-politischen Denken*, Munich 1979, 213 et ss., 224 et ss.

190 Selon la formule  $(TT1 - TT2 / Y2 - Y1)$ : Donald G. JANELLE, *Central Place Development in a Time-space-framework*, dans: *Professional Geographer* 20 (1968), p. 5-10, ici p. 6, Fig. 1.:  $TT = (\text{Travel Time})$  Durée du voyage;  $Y = (\text{Year})$  Année ou date. Par ses calculs, Janelle arriva à une accélération de 29,4 minutes par an pendant la période 1776-1966.

191 (1500: 30 jours; 1615: 11 jours; 1642: 9 jours; 1653: 8 jours; 1695: 6 jours; 1800: 5 jours):  $(30 \cdot 24 - 5 \cdot 24 / 300 = 600/300 = 2$  heures par an.) -  $(11 \cdot 24 - 6 \cdot 24 / 80 = 264 - 144/80 = 120/80 = 1,5$  heures par an.)

192  $(5 \cdot 24 - 2/200 = 118/200 = 0,59$  heures par an) - l'un des calculs de temps comparé par Janelle.

193 Ronald ABLER, John S. ADAMS, Peter GOULD, *Spatial organization. The Geographer's view of the world*, Englewood Cliffs /New Jersey 1971. 80 et ss.

194 FZATTR, PA 1112 Ordonnances sur l'accélération de la poste I. 1605-1737; PA 1113 Ordonnances sur l'accélération de la poste II 1746-1795; FZATTR, PA 754, Expertise d'Heger de 1745; PA 1380-1384 Accélération de la ligne postale de Vienne vers le Nord 1748 et ss.

195 Ying-Wang CHENG, *Postal Communication in China and its Modernization, 1860-1896*, Cambridge/Mass. 1970; Eleanor WESTNEY, *Imitation and Innovation. The Transfer of Western orga-*

la révolution politique et la société bourgeoise remontent à l'époque du système de communication du début des Temps moderne, même si cette idée ne correspond pas aux représentations habituelles de la modernité. On peut supposer qu'elle a été refoulée pour des raisons psychologiques. S'il est exact qu'on ressent comme une offense narcissique le fait de rappeler ce qu'était l'état des routes il y a quelques décennies<sup>196</sup>, cela peut venir de ce que les performances de cette infrastructure sont devenues naturelles, se sont finalement dissoutes dans leur universalité et ont été remplacées par d'autres structures (rail, route, câble, radio, Internet), d'autres systèmes de relais (gares, relais d'autoroute, aéroports) et médias (téléphone, radio, télévision, PC). La poste historique s'est engloutie dans le brouillard du passé. Les auberges qui portent encore son nom et les serveurs actuels qu'on démembre pour former des entreprises spécialisées de plus en plus nombreuses (Télécom, banque postale, etc.) sont des »vestiges« au sens de Droysen.

Mais au-delà de tout cela, il y a un »héritage immatériel« : l'organisation de l'espace mise en place à la Renaissance a plus fortement marqué notre relation avec l'espace et au temps que l'introduction de tous les médias et tous les moyens de transport ultérieurs, le chemin de fer, l'automobile ou même l'avion. Le système de communication des débuts de l'époque moderne nous a fourni la matrice de toute forme de communication standardisée: tableaux des lignes, indicateurs horaires, billets, graphiques des trajets et cartes de transport sont des symboles de cette planification précise du temps et de l'espace qui s'est développée dans le cadre du système de communication du début de l'époque moderne et régule aujourd'hui plus que jamais la vie quotidienne des hommes. La coutume de recevoir des informations périodiques rappelle qu'autrefois, il y avait un jour fixe, le »jour de la poste«, et nous pouvons aussi réagir aux fax ou aux e-mail »par retour du courrier«. Lorsque nous jetons un coup d'œil le matin aux journaux sérieux, l'origine et de la date figurant au-dessus de chaque article, qui indiquait autrefois le jour de poste du lieu d'où venait la nouvelle, peut nous rappeler que le système postal a été, avec l'imprimerie, à l'origine du développement moderne des médias. Le modèle fondamental de communication du début des Temps modernes était transposable à tous les systèmes de communication ultérieurs<sup>197</sup>.

À cause notamment des transformations intervenues dans le système de communication, les auteurs de l'époque des Lumières n'avaient pas l'impression de vivre dans un monde nouveau et meilleur. Alors que Francis Bacon citait comme protagonistes de l'époque moderne outre Colomb, les inventeurs de l'imprimerie, de la poudre à canon et de l'aiguille magnétique qui auraient »complètement changé l'état des choses dans le monde« et dont on ne pouvait comparer les effets à aucun bouleversement étatique ou religieux<sup>198</sup>, le journaliste de l'Empire, Johann Jacob Moser (1701–1785), voulait qu'on ne mette qu'un seul héros au côté de Colomb: l'inventeur du système postal qui avait déplacé les coordonnées de l'espace et du temps<sup>199</sup>. Dans le »Wissenschaftliches Magazin für die Aufklärung«, on lisait une

nizational patterns to Meiji Japan, Cambridge/Mass., Londres 1987 [p. 100–145 »The postal system«, p. 146–209 »The Newspaper«]; Serif Mardin, *The Modernization of social communication [in the Ottoman Empire]*, dans: LASSWELL, LERNER, SPEIER (dir.), *Propaganda and Communication in World History* vol. II (voir note 17), p. 381–443.

196 Martin SCHARFE, *Die alte Straße. Fragmente*, dans: Hermann BAUSINGER, Klaus BEYRER, Gottfried KORFF (dir.), *Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus*, Munich 1991, p. 11–22.

197 Wolfgang BEHRINGER, *Der Fahrplan der Welt. Anmerkungen zu den Anfängen der europäischen Verkehrsrevolution*, dans: Helmut TRISCHLER, Hans-Liudger DIENEL (dir.), *Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert*, Frankfurt/M., New York 1997, p. 40–57.

198 Francis BACON, *Novum organum scientiarum [1620]*. Neues Organ der Wissenschaften. Traduction de A. T. BRÜCK, Leipzig 1830. Réimprimé à Darmstadt 1981, p. 96.

199 Johann Jacob MOSER, *Teutsches Staats-Recht*, 50 parties en 25 volumes, Leipzig 1737–1775. Fünfter Teil [...] von dem Postwesen [...], Leipzig 1742. <sup>2</sup>1752, p. 262.

génération plus tard: »Le système postal appartient incontestablement au petit nombre de découvertes sur lesquelles repose, comme sur un pilier de fondation, toute la culture de notre État actuel si raffiné.« Longtemps avant les explications de McLuhan, à la recherche du sensationnel, sur l'importance des nouveaux médias, Sombart jugeait ainsi le système de communication des débuts de l'époque moderne: »Cette innovation impliquait [...] une révolution complète de la totalité de l'existence culturelle et surtout des relations économiques entre les hommes ...«