Histoire & mesure

XXXVII-2 | 2022
Prix des transports

Prix de transport et économie des circulations (XVIIe-début XIXe siècles)

Introduction

Transportation Costs and the Shipping Economy (Seventeenth to Early Nineteenth Centuries): Introduction

Anne Conchon et Julien Villain

Édition électronique
URL : https://journals.openedition.org/histoiremesure/16716
ISSN : 1957-7745

Éditeur
Éditions de l'EHESS

Édition imprimée
Date de publication : 30 décembre 2022
Pagination : 3-14
ISBN : 978-2-7132-2944-2
ISSN : 0982-1783

Référence électronique
Anne Conchon et Julien Villain, « Prix de transport et économie des circulations (XVIIe-début XIXe siècles) », *Histoire & mesure* [En ligne], XXXVII-2 | 2022, mis en ligne le 01 janvier 2024, consulté le 10 janvier 2024. URL : http://journals.openedition.org/histoiremesure/16716 ; DOI : https://doi.org/10.4000/histoiremesure.16716

Le texte et les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés), sont « Tous droits réservés », sauf mention contraire.

Histoire & Mesure, 2022, XXXVII-2, p. 3-14

Prix de transport et économie des circulations (XVII^e^-début XIX^e^ siècles)
Introduction

Alors qu'il existe dans l'historiographie de l'époque moderne une longue tradition d'étude des prix et de leurs fluctuations, tout particulièrement pour les subsistances et les biens immobiliers, ceux des transports n'ont donné lieu qu'à quelques travaux épars, par ailleurs assez anciens[1]. Cette lacune historiographique est d'autant plus paradoxale que, tout au moins pour les produits, les transports sont une composante essentielle des coûts de transaction.

L'intérêt porté par les historiens aux prix de l'acheminement des marchandises a surtout concerné le XIX^e^ siècle, notamment pour expliquer les économies d'échelles réalisées lors de la « révolution des transports »[2]. La baisse des prix est alors expliquée non seulement par l'extension des réseaux mais aussi par des progrès techniques – tels que le développement de la marine à vapeur et des chemins de fer, qui permettent l'augmentation de la capacité d'emport.

De façon générale, les quelques travaux qui ont traité de la question des prix de transport sous l'Ancien Régime l'ont, quel que soit l'espace étudié, principalement envisagée par mode d'acheminement. Les navigations maritimes ont ainsi donné lieu à plusieurs études au cours de ces dernières années[3]. Dans le cas des transports intérieurs, les recherches adoptent là encore souvent des approches modales et ont surtout traité des liaisons routières, du fait en particulier de la disponibilité des corpus de sources[4]. Il est rare en revanche que pour les échanges lointains soit prise en compte la totalité du trajet effectué. Même s'il semble difficile d'embrasser l'ensemble de la chaîne de transports dans le cas des expéditions au long cours recourant à

1. L. Mottu-Weber, 1983, p. 269-296 ; B. M. Roehner, 1996, p. 339-353.
2. Voir K. G Persson, 2004, p. 125-147.
3. L. Mottu-Weber, 1983, p. 269-296 ; B. M. Roehner, 1996, p. 339-353.
4. C. H. Shiue, 2002 ; E. Buyst, S. Dercon & B. Van Campenhout, 2006.

la multimodalité, il apparaît essentiel de déterminer ce qui, des expéditions maritimes ou des circulations par voie de terre ou voie d'eau, coûte le plus cher dans un contexte de croissance des échanges et des mobilités.

Les prix de transport constituent assurément des variables essentielles pour comprendre la structuration géographique des marchés et leur degré d'intégration[5]. Comme le soulignait Didier Terrier dans une synthèse récente sur l'histoire économique, « la manière dont les produits destinés au marché intérieur sont transportés des lieux de production jusqu'aux lieux de commercialisation dans la France préindustrielle reste située, à bien des égards, dans une zone d'ombre[6] ». Comprendre cette économie de la circulation se révèle d'autant plus important que l'historiographie actuelle sur les facteurs de la croissance au XVIII^e^ siècle tend à réévaluer le rôle de la circulation et des possibilités accrues d'écoulement des marchandises, par rapport à une explication fondée jusqu'alors principalement sur la conjoncture de la production.

Dans cette perspective, l'objectif de ce dossier est d'abord de signaler des corpus de sources disponibles qui objectivent les prix du fret (lettres de voiture, correspondances marchandes, tarifs postaux, mentions consignées dans les écrits économiques…) et les potentialités de traitement de ces données[7]. Elles permettent de mesurer les variations des prix de transport dans le temps selon les modes de transport et en fonction des produits dans des marchés très segmentés, et dans l'espace à des échelles et sur des itinéraires précis. Il ne s'agira toutefois pas de saisir l'incidence des prix de transport sur l'infrastructure et les dynamiques économiques de l'ère préindustrielle – ni même le rôle que joue l'accroissement des échanges dans la formation des prix de transport.

1. Transports et intégration des espaces économiques avant la révolution industrielle

À partir du XI^e^ siècle, les économies préindustrielles d'Europe occidentale ont connu une dynamique de commercialisation, une part croissante des biens produits et consommés passant désormais par les marchés[8]. Si une grande partie des marchandises consommées à la veille de la révolution industrielle étaient encore issues de la production locale, la proportion dans les consommations de biens en provenance d'espaces plus éloignés a indéniablement crû en très longue durée. Sans bien sûr que ce phénomène soit linéaire, ni même uniforme dans l'espace, on assista en effet, à partir de la

5. G. Federico, M.-S. Schulze & O. Volckart, 2018.
6. D. Terrier, 2012, p. 109.
7. S. Scuiller, 2009.
8. R. H. Britnell, 1993 ; K. H. O'Rourke & J. G. Williamson, 1999, p. 29-55 ; J. Petrowiste, 2007.

seconde moitié du XIV^e^ siècle, à un désenclavement progressif des économies locales et à l'intégration croissante des espaces économiques. Les circulations à longue distance ne concernaient plus seulement les marchandises de haut prix : certains marchés de produits de qualité moyenne ou médiocre, notamment d'étoffes ou de mercerie, connurent une extension spatiale leur permettant d'atteindre un gabarit régional voire interrégional[9].

L'extension de la taille des marchés permit plus généralement de faire entrer certains territoires dans une dynamique de croissance de longue durée[10]. L'accroissement des aires de marché rend en effet généralement possible la division du travail, la spécialisation locale ou régionale, les économies d'échelle et *in fine* le développement économique.

Dans ces mutations, la logistique et en particulier les transports, par voie de terre ou par voie d'eau, jouèrent un rôle crucial. L'intégration des espaces économiques fut en effet rendue possible par le recul d'un certain nombre de contraintes, dont les plus déterminantes étaient sans doute la difficulté des acheminements et corrélativement le haut prix des transports. Les obstacles politiques et fiscaux à l'intégration des marchés, notamment douaniers, bien que non négligeables, ne doivent sans doute pas être exagérés. La contrebande était en effet massive du fait de l'enchevêtrement des lignes de douane. Nombre de formations étatiques n'avaient en outre pas les moyens de leurs ambitions, et n'étaient pas en mesure de mettre en œuvre les réglementations tarifaires ou les prohibitions qu'elles promulguaient[11].

Là où les contraintes d'acheminement au-delà de l'échelle locale se sont allégées, l'intégration des espaces économiques a progressé. L'information circulait mieux, permettant à divers entrepreneurs de connaître l'état du marché dans d'autres régions, tandis que la plus grande commodité des transports leur permettait de jouer plus aisément sur les différentiels de prix[12]. Des arbitrages ont ainsi été rendus possibles. C'était par exemple notable dans la France du XVIII^e^ siècle : alors que les correspondances des intendants sous Louis XIV signalaient fréquemment des cas d'abondance de grains dans une province quand la voisine souffrait de disette, l'équilibre ne pouvant se faire à cause de la difficulté des charrois entre espaces pourtant proches, on note au XVIII^e^ siècle une tendance à l'intégration des marchés des céréales[13]. De même la construction de routes à péages (*turnpikes*) et de canaux dans l'Angleterre du XVIII^e^ siècle favorisa la formation d'un marché national et permit une amorce de spécialisation régionale, aussi bien dans l'agriculture que dans les manufactures[14]. À l'inverse, la mauvaise interconnexion des réseaux

9. F. Braudel, 1979 ; T. Le Roux, 1996.
10. S. R. Epstein, 2000 ; R. Grafe, 2012.
11. A. Ferrer, 2002.
12. D. Margairaz & P. Minard, 2008.
13. D. Margairaz, 1984.
14. F. Braudel, 1979 ; D. Gerhold, 1996.

de transport et la médiocrité des infrastructures entretinrent la segmentation spatiale à l'intérieur de la péninsule ibérique : encore à la fin du XVIII[e] siècle, l'Espagne restait un conglomérat de marchés régionaux faiblement intégrés entre eux[15].

2. Interpréter les prix de transport

Les prix de transport reflètent toute une série de contraintes (techniques, économiques ou structurelles), pour certaines spécifiques aux économies d'Ancien Régime. La première et la plus évidente tenait à l'état du réseau routier ou fluvial, ainsi qu'aux équipements qui y étaient associés – comme les ponts, les quais ou les chemins de halage. La deuxième consistait en l'existence d'un milieu de transporteurs suffisamment nombreux susceptibles de participer au convoyage des marchandises sur une large échelle géographique – ce qui supposait notamment un certain degré de spécialisation de leur part, et donc le recul de la saisonnalité de l'activité de transport. La troisième était liée à la profitabilité de l'engagement dans les activités de voiturage. Les entrepreneurs de transport n'étaient en effet disposés à acheminer des marchandises que s'ils y gagnaient : la charrette devait ainsi, autant que possible, être chargée au retour, la « contre-voiture » garantissant la rentabilité globale de l'opération.

Dans une telle perspective, les prix de transport reflètent la plus ou moins grande facilité à acheminer des marchandises entre deux points. Leur formation résulte de la confrontation sur un marché entre une offre (des transporteurs et leurs voitures) et une demande – les commerçants désireux d'expédier des marchandises et les particuliers recourant aux messageries pour faire expédier des articles divers. Le prix élevé des voitures rend compte ainsi de la difficulté à trouver des transporteurs susceptibles d'effectuer une livraison, soit que le nombre de transporteurs disponibles soit trop limité par rapport à la demande, soit que l'interconnexion entre les territoires à relier soit médiocre. À l'inverse, un prix relativement bas témoigne soit d'une faible demande de transports dans une direction donnée, soit de la fluidité des échanges entre les espaces à relier – la forte demande étant satisfaite par une forte offre de transports.

Un prix de transport – élevé ou bas – n'exprime ainsi qu'imparfaitement l'état de l'offre et de la demande sur le marché des voitures. Un même niveau de prix peut être atteint sur un marché dynamique et sur un marché atone. Il peut être fixé en référence à une multitude d'autres opérations de même nature sur le même itinéraire ou bien être convenu entre le transporteur et le commerçant de façon circonstancielle et sans éléments d'estimation[16]. Pour

15. D. Ringrose, 1970 ; G. Turnbull, 1985 ; R. Grafe, 2012.
16. F. Eloire & J. Finez, 2021.

être convenablement interprété, un prix de voiture doit en somme toujours être mis en regard de l'ampleur des flux sur l'itinéraire étudié.

Il convient par ailleurs toujours de replacer les prix de voiture dans une série temporelle, de les comparer à ceux des marchandises transportées et de tenir compte des différentiels spatiaux[17]. L'évolution des prix des transports est en effet en longue durée un facteur déterminant de l'intégration des espaces économiques, et peut sur le court et le moyen termes contraindre les rythmes commerciaux ou contribuer à réorienter les flux de marchandises : il convient donc de faire apparaître les fluctuations des prix à différentes échelles temporelles. Le bon marché ou la cherté des voitures n'ont en outre de sens que par rapport aux prix des biens acheminés : c'est la baisse des prix des voitures relativement à celui des marchandises convoyées qui permet d'étendre ou de réorienter les flux commerciaux. Les prix sont enfin toujours situés, c'est-à-dire relatifs à un lieu donné : entre deux régions ou entre deux localités d'un même espace, les prix d'acheminement peuvent ainsi au même moment être différents, selon la plus ou moins grande commodité à les rejoindre, structurant de la sorte des flux commerciaux au sein du territoire étudié.

3. Les déterminants des prix de transport

Les prix des voitures correspondaient aux coûts supportés par les transporteurs auxquels s'ajoutaient leurs profits. Le niveau de ces coûts dépendait d'un complexe de contraintes structurelles. Se livrer au transport des marchandises supposait tout d'abord de posséder une ou plusieurs charrettes et des attelages, cheptel mort ou vif qui devait être amorti et entretenu. Les prix du bois, du fer, des animaux composant les attelages, des grains pour leur nourriture et des fourrages agissaient ainsi sur les coûts de transport. La plus ou moins grande facilité à convoyer les marchandises entrait aussi en ligne de compte : selon les saisons, la circulation était plus ou moins simple, et pouvait occasionner un certain nombre de surcoûts. La fragilité des marchandises acheminées nécessitait peut-être également un soin renforcé pour certains produits – verreries qui ne devaient pas être brisées, étoffes ou produits d'épicerie qui ne devaient pas prendre l'humidité, etc. –, ce qui supposait des surcroîts de dépense pour leur conditionnement[18].

Une fois ces coûts absorbés, le profit réalisé par les transporteurs dépendait de la configuration du marché[19]. Dans les économies préindustrielles, celui des voitures était le plus souvent libre – même si les autorités politiques cherchaient à « policer » les grands chemins et les voies d'eau. Le nombre limité de transporteurs sur beaucoup d'itinéraires aboutissait dans les faits à

17. W. Kula, 2001 [1963].
18. C. Carrière, 1973.
19. H. C. White, 1981.

la constitution d'oligopoles, qui pouvaient à l'occasion s'organiser en cartels[20]. L'étude des aires d'acheminement de plusieurs places de commerce met en effet en évidence l'existence de spécialisations locales dans le transport, les voituriers actifs sur un itinéraire donné se recrutant principalement dans un petit pays ou un groupe de villages. C'est ainsi qu'au XVI^e^ siècle les transporteurs de la Vôge, dans le sud de la Lorraine, prenaient en charge une bonne partie des acheminements de marchandises entre l'Italie du nord et Anvers, tandis qu'au XVIII^e^ siècle les voituriers du Grandvaux, dans le massif du Jura, occupaient une place éminente dans les échanges entre la métropole lyonnaise et les espaces du nord-est du Royaume – Franche-Comté, Lorraine et Alsace[21]. S'entendaient-ils sur les prix et imposaient-ils des niveaux élevés à leurs clients ?

Sur les itinéraires ou dans les secteurs jugés stratégiques, les autorités politiques tâchaient cependant d'intervenir directement ou indirectement dans l'organisation des flux de marchandises. Ces initiatives influaient plus ou moins directement sur les prix de transport, par la fixation de prix tarifés ou par le biais de l'octroi à des groupes d'acteurs de privilèges les plaçant en position de monopole. Dans les années 1770, les Messageries royales bénéficiaient ainsi en France de l'exclusivité de l'expédition de marchandises de faible poids (inférieur à 50 livres) sur un certain nombre d'itinéraires, et imposaient à ce titre des tarifs particulièrement élevés à leurs clients[22]. De puissantes compagnies de muletiers s'étaient, quant à elles, vu attribuer le monopole de l'acheminement des céréales à Madrid[23]. Ces segments de marché étaient toutefois circonscrits, et la fraude ou le contournement y étaient vraisemblablement massifs. C'est seulement dans des circonstances exceptionnelles que la Convention, l'État, face à l'augmentation des prix, dut se décider à réglementer les prix du transport marchand dans le cadre du Maximum[24].

Outre les facteurs structurels ou institutionnels, les formes et pratiques de négociation des prix jouaient probablement aussi sur le niveau de ces derniers. Les relations d'affaires étaient en effet encore fortement personnalisées, et les commerçants accordaient volontiers à leurs bons clients (leurs « pratiques ») du crédit ou des prix préférentiels. Il se peut ainsi fort bien que le prix de la voiture ait varié selon la longueur et la qualité de la relation d'affaires entre le voiturier et le marchand – de même qu'à prix de voiture équivalent le transporteur offrait fréquemment à son client fidèle quelques menues prestations supplémentaires, comme des remises de numéraire, du transport de lettres ou de menus achats[25].

20. P. Gervais, 2012.
21. P. Deffontaines, 1934 ; É. Coornaert, 1961 ; R. Gascon, 1971.
22. A. Conchon, 2016.
23. D. Ringrose, 1970.
24. A. Conchon, 2008 ; *id*., 2021.
25. J. Villain, 2015.

4. Les prix des voitures dans les pratiques économiques

Les prix de transport étaient pour les marchands un coût qui grevait leurs marges bénéficiaires. Une réflexion sur les évolutions de longue durée, les variations conjoncturelles et les dénivellations géographiques du prix des voitures doit, par conséquent, tenir compte de l'intégration de ces prix dans les calculs et les stratégies d'affaires des commerçants. Quelle connaissance en avaient-ils ? Comment ajustaient-ils leurs activités aux variations des prix ? Dans quelle mesure pouvaient-ils les anticiper ? Et après tout, les prix de voiture pesaient-ils d'un poids si considérable dans les affaires des marchands, au point d'orienter leurs activités ?

En longue durée, les prix des voitures contribuaient à la construction des aires de marché : les commerçants renonçaient aux chaînes d'expédition trop longues et trop onéreuses par rapport aux prix des marchandises lorsque le prix de transport risquait d'annuler les marges bénéficiaires. La baisse probable du prix des voitures au cours du XVIII^e^ siècle a sans doute contribué à l'extension séculaire des aires d'acheminement et de chalandise – sans toutefois les bouleverser. Mais plus que le long terme, c'était le court et le moyen termes qui intéressaient les commerçants, à l'échelle d'une ou de plusieurs années. Leur importait la prévisibilité des prix des voitures, d'une année sur l'autre comme en fonction des saisons, ce qui leur permettait une estimation aisée de la structure de leurs coûts. S'il n'est pas certain que les prix des voitures aient connu des évolutions brutales en longue durée, celles-ci pouvaient être très fortes sur le court terme, du fait de contraintes exogènes comme les guerres ou les accidents climatiques. Les commerçants étaient ainsi contraints de les subir, ou alors de chercher des solutions alternatives – qui en cas de perturbations continues amenaient à des réorientations vers d'autres itinéraires.

Le prix du transport ne représentait toutefois pour les marchands qu'une partie du coût global de l'acheminement. Pour faire venir des marchandises depuis un lieu d'achat, il leur fallait en effet souvent compter sur des chaînes logistiques coordonnées par leurs correspondants dans plusieurs localités : les transporteurs ne convoyaient les biens que sur les itinéraires rentables, garantissant des contre-voitures, et rares étaient ainsi les villes éloignées reliées directement par des voituriers[26]. Le transport des marchandises impliquait donc un travail de suivi, des échanges de lettres, des ruptures de charge, des coûts de stockage et le recours éventuel à des commissionnaires-chargeurs pour trouver des voituriers. Il n'est donc pas à exclure que des hausses de prix de transport aient pu être compensées par des progrès dans la chaîne logistique, grâce à la multiplication des voituriers et des commissionnaires : la voiture

26. J. Roubert, 1970.

était peut-être plus chère, mais le temps de rupture de charge était plus réduit, diminuant le coût global des transports.

5. Les espaces et les temps des prix de transport

Les trois articles réunis dans ce dossier cherchent à mesurer les évolutions conjoncturelles et les dénivellations géographiques des prix de transport à plusieurs échelles et pour différents types de mobilités avant l'avènement de la vapeur. Quelle part représentent les coûts de transport dans la formation des prix ? Quelle sensibilité présentent-ils aux prix des fourrages ou des chevaux ? Quel rôle peuvent jouer, selon les types de circulations, de prestataires et de produits expédiés, d'autres facteurs, tels que la disponibilité saisonnière de rouliers, la concurrence éventuelle de deux modes de transport sur certains axes ou les itinéraires desservis ? Dans quelle mesure les prix de transport sont-ils proportionnels à la distance ou à la vitesse ? Si la baisse des prix de transport au cours du XVIII^e^ siècle est assez bien établie par l'historiographie, il reste à mesurer l'ampleur différenciée de cette diminution. Correspondent-elles aux indications de mesure que donnent les auteurs du temps ? Le rapport entre les prix et les coûts devrait ainsi permettre d'apprécier les marges de profits des transporteurs et les gains de productivité de leurs entreprises.

Ce chantier de recherche, engagé depuis une dizaine d'années, a donné lieu à deux journées d'études en 2009 et 2014 pour identifier de nouveaux corpus de sources (contrats notariés, lettres de voiture, tarifs, enquêtes…), saisir les données et élaborer de nouveaux questionnements. Il s'agissait de prendre en considération des modes de transports très divers : le transport de voyageurs, de marchandises et de courrier, les transports civils et militaires, les transports routiers, fluviaux et maritimes. Ce dossier a également pour objectif de réfléchir aux unités de mesure, en confrontant celles utilisées par les acteurs de l'époque (en fonction des saisons et au poids principalement) et celles qui sont aujourd'hui employées en économie des transports (tonne/km entre autres). L'étude des évolutions des prix de transport, de leurs variations tant conjoncturelles que géographiques, et de leur portée est aussi l'occasion de proposer une réflexion sur les méthodes de traitement et de visualisation des données.

L'article de Julien Villain vise, dans cette perspective, à prendre la mesure de l'ampleur et des rythmes de la diminution du prix des voitures au XVIII^e^ siècle dans l'espace français. Sont mobilisées plusieurs séries de lettres de voiture confiées aux transporteurs pour être remises aux récipiendaires des marchandises convoyées. Partant du cas de places de commerce du nord-est du Royaume (Nancy, Besançon et Troyes, principalement), il s'agit ici de mettre en regard les séries de prix collectées avec celles déjà disponibles pour Lyon ou Marseille. Apparaissent ainsi des gradients spatiaux dans l'évolution des prix,

relatifs non seulement aux différentes régions, mais aussi plus spécifiquement à chaque place et à son degré d'intégration dans les espaces commerciaux. Les prix et leurs dynamiques sont par ailleurs différenciés selon les produits. La tendance à la baisse des prix n'en est pas moins générale, et semble du reste participer d'un phénomène commun à toute l'Europe de l'ouest. On peut néanmoins se demander dans quelle mesure cette baisse a bien pu contribuer à l'intégration des espaces économiques : selon les marchandises, le prix de transport ne représentait en effet pas un coût considérable si on le rapportait aux prix des biens ou aux marges bénéficiaires réalisées.

L'article d'Anne Conchon s'attache à montrer le rôle de la distance, par rapport à d'autres facteurs, dans la détermination et la formation des prix de transport dans la France du XVIII^e^ siècle. Toute une série de dispositifs de tarification intègrent une métrique des distances de circulation : les tarifs fournis par les entreprises de transport ou mentionnés dans les guides de voyage, les enquêtes et les lettres de voiture en fournissent des expressions différentes. Les prix du fret ne se révèlent cependant pas nécessairement proportionnels à la longueur des distances de transport : les sens de circulation, la géographie des ruptures de charge, la localisation des commissionnaires et l'espace d'action des voituriers contribuent ainsi à déformer l'espace des prix.

L'article de Werner Scheltjens propose une analyse des « Hamburgische Waarenberechnungen », une collection de calculs de coûts pour le commerce de marchandises de Hambourg, compilée, imprimée et publiée en 1772. L'article présente cette source, indiquant environ 600 calculs de coûts plus ou moins standardisés pour des marchandises expédiées vers et depuis le port de Hambourg en la resituant dans le contexte du commerce de Hambourg de la seconde moitié du XVIII^e^ siècle. L'article se concentre sur les différents éléments de coûts et leur part dans le coût total du transport. En suivant la structure des calculs de coûts, le document fait la distinction entre les coûts encourus à l'origine, pendant le transport et à l'arrivée, tout en prêtant attention aux taux de change et d'assurance tels qu'ils apparaissent dans la source. Les résultats de cette analyse à multiples facettes des coûts de transport dans le commerce de Hambourg sont évalués par le biais d'une comparaison avec d'autres sources similaires.

Anne Conchon
Institutions et dynamiques historiques de l'économie et de la société
(IDHE.S, UMR 8533), Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
E-mail : anne.conchon@univ-paris1.fr

Julien Villain
Institutions et dynamiques historiques de l'économie et de la Société
(IDHE.S, UMR 8533), Université d'Évry-Val d'Essonne / Paris-Saclay
E-mail : julien.villain@univ-evry.fr

Bibliographie

Braudel, Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*, t. 3 : *Le temps du monde*, Paris, Armand Colin, 1979.

Britnell, Richard Hugh, *The Commercialisation of English Society, 1000-1500*, Cambridge, Cambridge University Press, 1993.

Carrière, Charles, *Négociants marseillais au XVIIIe siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, vol. 1 et 2, 1973.

Conchon, Anne, « Les transports intérieurs sous la Révolution : une politique de l'espace », *Annales historiques de la Révolution française*, nº 352, avril-juin 2008, p. 5-28.

—, « Privilèges et concurrence : le transport routier de marchandises en France au XVIIIe siècle », *in* Guillaume Garner (dir.), *Die Ökonomie des Privilegs, Westeuropa 16.-19. Jahrhundert / L'économie du privilège, Europe occidentale XVIe-XIXe siècles*, Francfort-sur-le-Main, Vittorio Klostermann, 2016, p. 397-416.

—, « L'économie des transports et ses dynamiques à travers les enquêtes révolutionnaires », *in* Serge Aberdam, Anne Conchon & Virginie Martin (dir.), *Les dynamiques économiques de la Révolution française*, Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique, 2021, p. 185-207.

Coornaert, Émile, *Les Français et le commerce international à Anvers, fin XVe-XVIe siècle*, vol. 1, Paris, Marcel Rivière et Cie, 1961.

Deffontaines, Pierre, « Petits nomades du Jura : les rouliers du Grandvaux », *Annales de géographie*, nº 244, 1934, p. 421-427.

Eloire, Fabien & Finez, Jean, *Sociologie des prix*, Paris, La Découverte, 2021.

Epstein, Stephan R., *Freedom and Growth: The Rise of States and Markets in Europe, 1300–1750*, Londres, Routledge, 2000.

Federico, Giovanni, Schulze, Max-Stephan & Volckart, Oliver, « European Goods Market Integration in the Very Long Run: From the Black Death to the First World War », *Economic History Working Papers* (en ligne), nº 277, 2018.
URL : www.lse.ac.uk/Economic-History/Assets/Documents/WorkingPapers/Economic-History/2018/WP277.pdf

Ferrer, André, *Tabac, sel, indiennes. Douane et contrebande en Franche-Comté au XVIIIe siècle*, Besançon, Annales littéraires de l'université de Besançon, 2002.

Gascon, Richard, *Grand commerce et vie urbaine au XVIe siècle. Lyon et ses marchands (environs de 1520-environs de 1580)*, vol. 1 et 2, Paris et La Haye, Mouton, 1971.

Gerhold, Dorian, « Productivity Change in Road Transport before and after Turnpiking, 1690-1840 », *The Economic History Review*, vol. 49, nº 3, 1996, p. 491-515.

Gervais, Pierre, « Crédit et filières marchandes au XVIIIe siècle », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2012, vol. 67, nº 4, p. 1011-1048.

Grafe, Regina, *Distant Tyranny: Markets, Power, and Backwardness in Spain, 1650-1800*, Princeton, Princeton University Press, 2012.

Kula, Witold, *The Problems and Methods of Economic History*, Aldershot, Ashgate, 2001 [1963].

Le Roux, Thomas, *Le commerce intérieur de la France à la fin du XVIIIe siècle*, Paris, Nathan, 1996.

MARGAIRAZ, Dominique, « Les spécificités régionales des mouvements conjoncturels des prix céréaliers en France, 1756-1870 », *Review (Fernand Braudel Center)*, vol. 7, n° 4, 1984, p. 649-673.

MARGAIRAZ, Dominique & MINARD, Philippe (dir.), *L'information économique, XVI^e^-XIX^e^ siècles*, Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique (IGPDE) et Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2008.

MOTTU-WEBER, Liliane, « Contrats de voiture et comptes des blés et du sel. Contribution à l'étude des coûts de transport (1550-1630) », *Revue suisse d'histoire*, vol. 33, n° 3, 1983, p. 269-296.
DOI : http://doi.org/10.5169/seals-80905

O'ROURKE, Kevin H. & WILLIAMSON, Jeffrey G., « "Transport Revolution" and Commodity Market Integration », in *Globalization and History: The Evolution of a Nineteenth-Century Atlantic Economy*, Boston, The MIT Press, 1999, p. 29-55.

PERSSON, Karl Gunnar, « Mind the Gap! Transport Costs and Price Convergence in the Nineteenth Century Atlantic Economy », *European Review of Economic History*, vol. 8, n° 2, 2004, p. 125-147.

PETROWISTE, Judicaël, « Naissance et essor d'un espace d'échanges au Moyen Âge : le réseau des bourgs marchands du Midi toulousain, XI^e^-milieu du XIV^e^ siècle », thèse de doctorat en histoire médiévale, Université Toulouse II-Mirail, 2007.

RINGROSE, David, *Transportation and Economic Stagnation in Spain, 1750-1850*, Durham, Duke University Press, 1970.

ROEHNER, Bertrand M., « The Role of Transportation Costs in the Economics of Commodity Markets », *American Journal of Agricultural Economics*, vol. 78, n° 2, 1996, p. 339-353.

ROUBERT, Jacqueline, « Essai sur les transporteurs de marchandises en relation avec le commerce lyonnais au XVIII^e^ siècle », *Actes du 92^e^ congrès des sociétés savantes, section d'histoire moderne et contemporaine*, t. 2 : *Le commerce et l'industrie*, 1970, p. 99-177.

SCUILLER, Sklaerenn, « Colloques et journées d'études. Prix et coûts de transport dans l'Europe préindustrielle. Sources et méthodes », *Histoire & sociétés rurales*, n° 32, 2009, p. 289-291.

TERRIER, Didier, « L'histoire du commerce et de l'industrie à l'époque moderne, entre héritage assumé et pistes nouvelles », *in* Jean-Claude DAUMAS, *L'histoire économique en mouvement. Entre héritages et renouvellements*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2012, p. 109.

TURNBULL, Gerard, « State Regulation in the Eighteenth-Century English Economy: Another Look at Carriers' Rates », *Journal of Transport History*, vol. 6, n° 2, 1985, p 18-36.

VILLAIN, Julien, « Appareil commercial et diffusion des biens de consommation au XVIII^e^ siècle. Aires et structures du commerce des commodités en Lorraine centrale et méridionale, années 1690-1791 », thèse de doctorat en histoire, Université Paris I, 2015.

WHITE, Harrison C., « Where do Markets Come From? », *American Journal of Sociology*, vol. 87, n° 3, 1981, p. 517-547.