

*Pour en revenir aux saint-simoniens*

# Lectures contemporaines de Michel Chevalier :

*l'héritage sublime et daté des saint-simoniens et ses enseignements  
pour les historiens de la mobilité*

par **Mathieu Flonneau\***, maître de conférences en histoire contemporaine - Université Paris I Panthéon-Sorbonne,  
chercheur au centre d'histoire sociale du XX<sup>e</sup> siècle

[mattaflo@aol.com](mailto:mattaflo@aol.com)

et **Vincent Guigueno**, IPC, Chercheur au LATTES-ENPC et École Française de Rome

[vincent.guigueno@m4x.org](mailto:vincent.guigueno@m4x.org)

Nos sociétés occidentales ne cessent de le proclamer dans un espace médiatique et publicitaire saturé tantôt de bonne, tantôt de mauvaise conscience : en plus d'être en permanence connectées, elles seraient devenues mobiles, voire hyper-mobiles. Ce rêve, dont le prolongement asymptotique touche pour l'homme à l'acquisition du don d'ubiquité, est antique. Sa consistance et sa crédibilité ont toutefois évolué considérablement il y a deux siècles sous l'effet de l'industrialisation. Plus que tout autres, les saint-simoniens en ont été les porteurs et les interprètes.

De cet espoir d'une société mobile, cohérente et légitime, que reste-t-il au présent ? Et de son interprétation actualisée, que peuvent retirer les chercheurs en histoire de la mobilité ? Telle est l'interrogation à laquelle veulent répondre ces lignes rédigées en écho de l'exposition très remarquable consacrée à Paris il y a quelques mois à Saint-Simon<sup>1</sup> et à ses disciples.

## Être mobile : participer vertueusement d'une religion nouvelle

Au XIX<sup>e</sup> siècle, les disciples de Saint-Simon ont avec grand style, les premiers, tiré les conséquences logiques des avancées technologiques qui rendaient alors l'utopie envisageable<sup>2</sup>. Pionniers et praticiens des nouveaux moyens de transports bénéficiant d'abord des révolutions de la vapeur, ils ont livré une interprétation cohérente d'une société ayant réalisé sa « révolution industrielle ».

Comparable, à cette époque, à une entrée en religion, l'entrée en mobilité fut à l'origine perçue d'une part comme positive en elle-même et, d'autre part, comme le meilleur vecteur de la démocratisation inéluctable des sociétés occidentales. Penseurs d'une authentique « religion industrielle »<sup>3</sup>, c'est-à-dire du lien entre les gens à l'âge industriel, ils n'ont pas diabolisé la technique.

\* M. Flonneau et V. Guigueno ont organisé à Paris en 2006 la quatrième conférence internationale de l'association T2M

<sup>1</sup> Le siècle des saint-simoniens, du Nouveau christianisme au canal de Suez, Paris, BNF, 2006, 190 p.

<sup>2</sup> Antoine Picon, Les saint-simoniens. Raison, imaginaire et utopie, Paris, Belin, 2002.

<sup>3</sup> Pierre Musso, La religion du monde industriel. Analyse de la pensée de Saint-Simon, Paris, L'Aube, 2006, 342 p.



### Portrait de Michel Chevalier (1806-1879)

Major de Polytechnique, ingénieur des Mines, c'est le chef de file incontesté des « technocrates » au sein du mouvement des saint-simoniens. Editeur du journal saint-simonien *le Globe*, il sera l'un des accusés au procès intenté contre le mouvement en 1832. Amnistié au bout de quelques mois durant lesquels il rompt avec le Père Enfantin, il est promptement « récupéré » par le pouvoir, et bien qu'il soit l'auteur de la proposition du fameux « Système de la Méditerranée », c'est vers l'Amérique qu'il se tourne, plutôt que vers l'Orient, pour y étudier notamment les réseaux de communication (Etats-Unis, Mexique). De retour en France, il va mener de pair une brillante carrière intellectuelle et une carrière politique qui ne le sera pas moins, d'abord sous la Monarchie de Juillet (conseiller d'État, titulaire de la chaire d'économie politique au Collège de France, député de l'Aveyron), puis sous le Second Empire auquel il se rallie d'emblée : il sera sans interruption l'influent conseiller économique de Napoléon III, et sénateur à partir de 1860. Ardent défenseur du libéralisme (il sera l'un des principaux artisans français du traité de libre-échange de 1860 avec le Royaume-Uni), il se fera le promoteur infatigable, en bon saint-simonien, du développement des réseaux de communication matériels ou immatériels. Pierre Musso, voit même en lui un précurseur des idéologies modernes de la communication. Cependant il semble que le développement des réseaux soit devenu très tôt une fin plutôt qu'un moyen d'action : matériels ou immatériels, ces réseaux rapprochent bien les hommes, mais ils ne suppriment pas les inégalités entre eux...

Encyclopédie Wikipédia. Auteur inconnu. Sans doute après 1860.

Bien au contraire, l'enjeu était pour eux d'en faire le moyen d'une « politique nouvelle »<sup>4</sup>. En cela, leur confiance dans l'usage libéral de la technique était totale et leurs conclusions complémentaires de celles d'un Alexis de Tocqueville visitant les États-Unis d'Amérique pour y enquêter sur le système pénitentiaire. Remarquons que l'intérêt porté au génie que fut l'auteur, traditionnellement valorisé par l'histoire politique, de *De la démocratie en Amérique* a laissé dans l'ombre les travaux à peine postérieurs d'un Michel Chevalier.

Au-delà de son analyse des seules forces sociales américaines, réfléchissant sur les « moyens d'accroître la prospérité publique » et « l'intérêt qu'il y a à multiplier la facilité de communication entre les hommes », Alexis de Tocqueville avait déjà constaté que « les routes, les canaux et la poste prennent une part prodigieuse dans la prospérité de l'Union »<sup>5</sup>. D'une semblable pertinence, la lettre XXI sur l'Amérique du Nord de Michel Chevalier consacrée aux bateaux à vapeur de l'Ouest nord-américain – dont nous livrons à la suite de ces lignes un extrait significatif – a rendu probablement mieux que nul autre texte sensible, cette lecture inédite de la modernité conjuguant les avancées techniques et leurs conséquences attendues en termes de progrès politiques et moraux.

Dans ce contexte de décroisement de la réflexion, l'interprétation de l'impact de l'usage des chemins de fer sous la plume du même auteur peut sembler également particulièrement opératoire :

« Les chemins de fer n'ont été observés jusqu'ici que du point de vue industriel abstrait. Ceux qui les ont étudiés étant des ingénieurs et ne prétendant pas à être autre chose, ont négligé la question politique et morale pour se renfermer dans la question technique. [...] Aux yeux des hommes qui ont la foi que l'humanité marche vers l'association universelle, et qui se vouent à l'y conduire, les chemins de fer apparaissent

sous un tout autre jour. Les chemins de fer le long desquels les hommes et les produits peuvent se mouvoir avec une vitesse qu'il y a vingt ans l'on aurait jugée fabuleuse, multiplieront singulièrement les rapports des peuples et des cités. Dans l'ordre matériel le chemin de fer est le symbole le plus parfait de l'association universelle. Les chemins de fer changeront les conditions de l'existence humaine. [...] L'introduction, sur une grande échelle, des chemins de fer sur les continents, et des bateaux à vapeur sur les mers, sera une révolution non seulement industrielle, mais politique »<sup>6</sup>.

## Nouvelles lectures de la mobilité : le rôle des historiens et les leçons saint-simoniennes

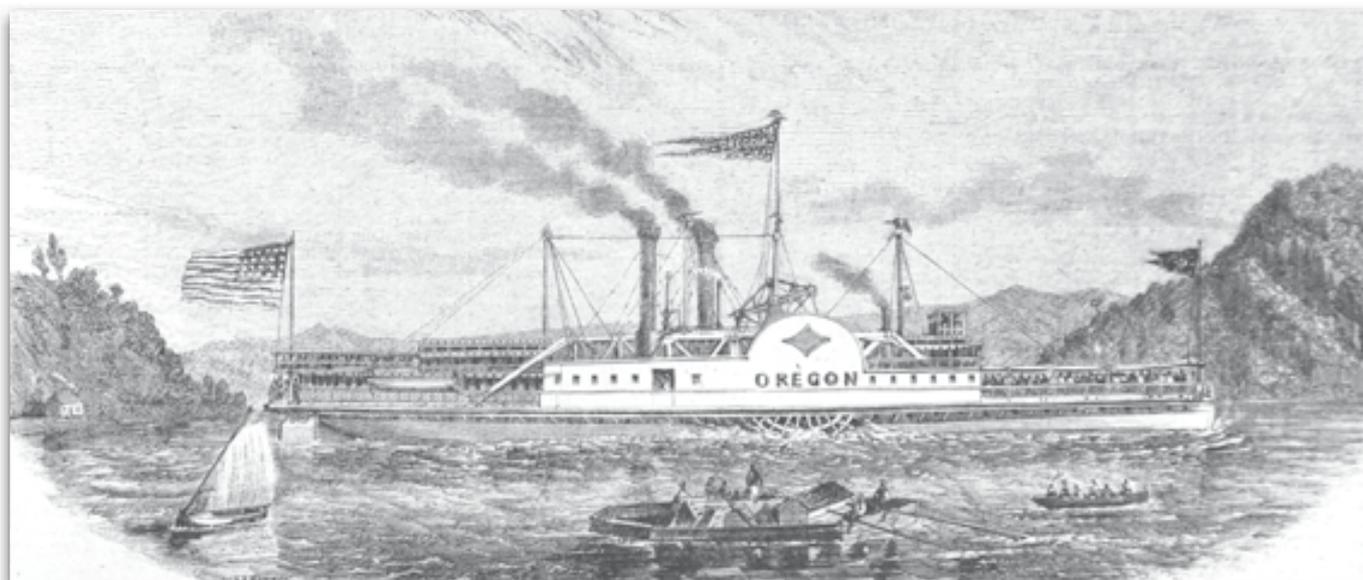
Premiers penseurs des échanges d'un âge mondialisé, les saint-simoniens en furent également les premiers facilitateurs. Chez ces esprits certes nourris d'une apesanteur utopique audacieuse, mais par ailleurs très concrets, ont germé les projets les plus spectaculaires d'amélioration des moyens de circulation et de communication.

Les expositions universelles récurrentes au cours du second XIX<sup>e</sup> siècle ont témoigné de leur inventivité et de leur pouvoir. Inauguré en 1869, le Canal de Suez fut, à certains égards, la réalisation la plus spectaculaire de ce dessein planétaire intelligent qui articulait et raisonnait la mondialisation en partageant ses fruits pour le bonheur de l'humanité. Un fond spirituel sous-tendait donc cette « modernisation », et un sens historique généreux, convaincu de la fraternité à venir de la grande famille humaine, portait ces espoirs de mise en relation universelle.

<sup>4</sup> Dans un corpus d'œuvre évidemment non exhaustif mais emblématique, nous souhaiterions attirer en particulier l'attention, outre sur les *Lettres sur l'Amérique du Nord*, sur deux autres textes de Michel Chevalier, *Politique industrielle, Système de la Méditerranée, 1832, articles extraits du Globe notamment 12 février 1832 ; Système de la Méditerranée. Politique nouvelle, et Chemins de fer extrait du Dictionnaire de l'économie politique, 1852, § 1 : « Des causes physiques auxquelles les chemins de fer doivent leurs avantages, et aperçu général sur ces avantages ».*

<sup>5</sup> Notes rédigées en 1831, Alexis de Tocqueville, *Voyage en Amérique, cahier 2, Paris, Gallimard, p. 288, édition de la Pléiade, tome 1, 1991.*

<sup>6</sup> Michel Chevalier, *Politique industrielle, Système de la Méditerranée, 1832, articles extraits du Globe notamment 12 février 1832, « Système de la Méditerranée. Politique nouvelle ».*



Grand steamboat américain (« L'illustration » du 10 juin 1846) ; in *Histoire de la Marine*, op. cit. p. 333 ; MEDAD, fonds anciens du CRDAJ, phot. B. Suard

Ces textes séminaux de Michel Chevalier croisent les problématiques les plus contemporaines d'une historiographie renouvelée de la mobilité. Confrontés au futur problématique des sociétés mobiles et aux problématiques futures de ces mêmes sociétés, les historiens de la mobilité visent à penser, en arpentant la longue durée, globalement et politiquement, ce concept.

On le constate, l'argument contemporain relatif à la vertu de l'hypermobilité, volontiers teinté d'un sentiment de supériorité présentiste, touche désormais des limites qui ressortent essentiellement de deux dimensions différentes : l'une tient au caractère non durable de cette faculté à la mobilité très développée théoriquement mise à la portée de tous ; l'autre tient à la sélection sociale qui, de fait, tend à réserver ce type d'opportunité à quelques uns. Dans les faits, la démocratisation a donc pris fin.

Au moment où, dans l'espace politique, la « décroissance » semble à certains une urgence<sup>7</sup>, il conviendrait plus que jamais de se

remémorer les leçons saint-simoniennes sous peine que ce nouveau paradigme explicatif du fonctionnement des sociétés ne se révèle n'être qu'une tentation d'abdication dont, paradoxalement les plus faibles seraient victimes.

Le développement dit « durable » doit donc être pensé dans une perspective de croissance formulée conformément à une équation inédite, sans quoi notre « modernité » ne sera que très en retrait de l'idéal saint-simonien dont, en terme social, la péremption est impossible.



1. Michel Chevalier,  
***Lettres sur l'Amérique du Nord***,  
Paris, Charles Gosselin et Cie, 1837. Lettre XXI :  
*Les bateaux à vapeur de l'Ouest*.  
Nouvelle Orléans, 8 janvier 1835.

*Un des points par lesquels nos sociétés modernes diffèrent le plus des sociétés antiques, est sans contredit la facilité des voyages. [...]*

*Améliorer les communications, c'est donc travailler à la liberté réelle, positive et pratique ; c'est faire participer tous les membres de la famille humaine à la faculté de parcourir et d'exploiter*

<sup>7</sup> Cf. Entropia, *Revue d'étude théorique et politique de la décroissance*, n° 1, automne 2006.

le globe qui lui a été donné en patrimoine ; c'est étendre les franchises du plus grand nombre autant et aussi bien qu'il est possible de le faire par des lois d'élection. Je dirai plus, c'est faire de l'égalité et de la démocratie. Des moyens de transport perfectionnés ont pour effet de réduire les distances non seulement d'un point à un autre, mais encore d'une classe à une autre classe.

Là où le riche et le puissant ne voyagent qu'avec une pompeuse escorte, tandis que le pauvre, qui va de son village au village voisin, se traîne solitairement au milieu de la boue, des sables, des rochers et des broussailles, le mot d'égalité est un mensonge ; l'aristocratie y crève les yeux. Dans l'Inde et en Chine, dans les pays mahométans, dans l'Espagne à demi arabe et dans son Amérique, peu importe que le pays s'appelle république, empire ou monarchie tempérée.

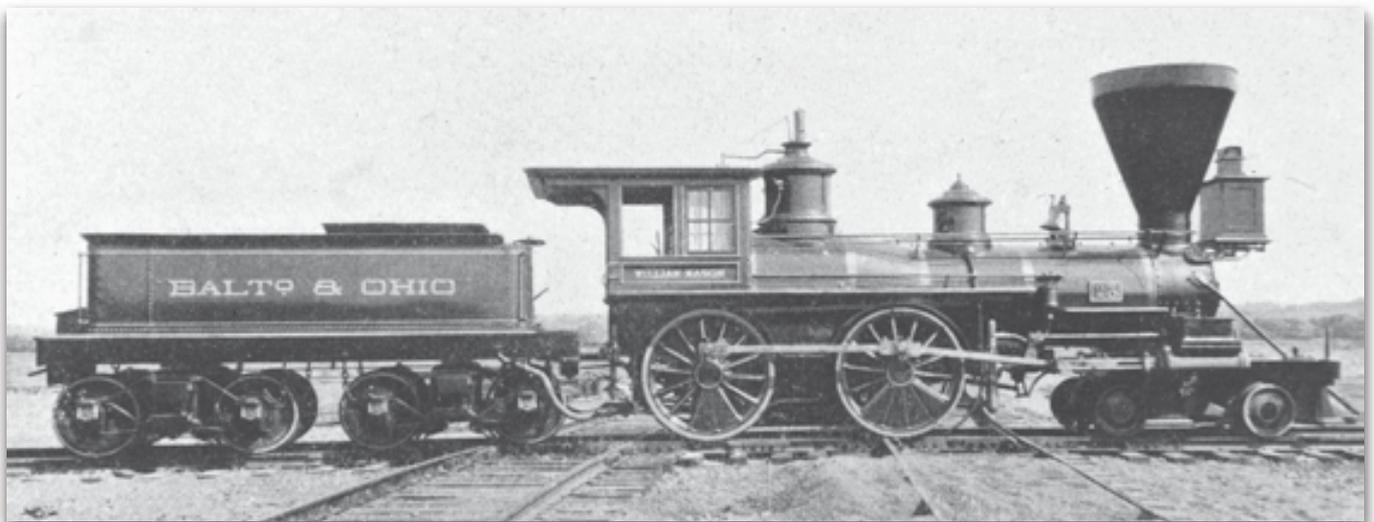
Le cultivateur ou l'ouvrier ne peut y être tenté de se croire l'égal du guerrier, du brahmine, du mandarin, du pacha ou du noble dont le cortège l'éclabousse ou le renverse.

Malgré lui, le voyant venir, il s'arrête saisi

d'une crainte respectueuse, et s'incline servilement à son passage. Au contraire, dans la Grande-Bretagne, en dépit des privilèges magnifiques et de l'opulence des lords, le mechnic et le laboureur qui peuvent aller au bureau prendre leur ticket pour voyager en chemin de fer, pourvu qu'ils aient quelques schillings dans leur poche, et qui ont le droit, en payant, d'être assis dans la même voiture, sur la même banquette, côte à côte avec le baronnet ou le duc et pair, sentent la dignité d'homme, et comprennent, à toucher du doigt, qu'entre la noblesse et eux il n'existe pas d'abîme infranchissable.

Par ce motif, on me fera difficilement croire aux projets tyranniques d'un gouvernement qui se vouerait avec ardeur à percer son territoire et à diminuer les frais et la durée des transports. N'est-il pas vrai que le long des chemins, des canaux et des fleuves, les idées circulent en même temps que les marchandises, et que tout commis-voyageur est plus ou moins missionnaire ? Les hommes dominés par les convictions rétrogrades le savent bien.

Ils n'ont garde, ceux-là, de favoriser les entre-



Type de locomotive américaine : la machine de W. Masson pour le Baltimore & Ohio Railroad en 1856 (document du Baltimore & Ohio Railroad) ; in *Les chemins de Fer*, coll. Grands ouvrages de l'Illustration ; Paris, l'Illustration, 1942, p. 121 ; MEDAD, fonds anciens du CRDAJ, phot. B. Suard



Pose du rivet d'or et première jonction de l'Atlantique au Pacifique par la voie ferrée à Promontory (Utah), le 10 mai 1869 (document de l'Union Pacific Railroad). *in Les chemins de fer*, op. cit. p.119 ; MEDAD, fonds anciens du CRDAJ; phot. B.Suard

prises de communication : ils redoutent un ingénieur des ponts-et-chaussées presque à l'égal d'un éditeur de Voltaire. Comme il est incontestable que l'un des premiers chemins de fer d'Europe a été établi dans les provinces autrichiennes ; comme l'administration impériale a ouvert de belles chaussées d'un bout à l'autre de ses possessions, et qu'elle encourage les bateaux à vapeur du Danube, j'ose en conclure que M. de Metternich vaut mieux que la réputation qu'on lui a faite sur la rive gauche du Rhin. [...]

Il y a un pays où un simple perfectionnement des moyens de transports par eau a opéré une révolution qui se poursuit encore, et dont les conséquences sur le balancement des pouvoirs dans le Nouveau-Monde sont réellement incalculables. C'est la grande vallée du Mississipi, qui avait été conquise sur les Peaux-Rouges et les bêtes fauves avant les travaux de Fulton, mais qui, sans cet homme de génie, ne se fût jamais couverte d'États riches et peuplés. [...]

Voilà donc où en est déjà l'Ouest. Quand on pense que l'instrument visible de ce progrès n'est autre que le bateau à vapeur, on conçoit qu'il y ait des hommes pour qui toute la politique soit comprise dans les améliorations matérielles et dans les intérêts qu'elles enfantent.

## 2. Michel Chevalier, **Chemins de fer**

extrait du Dictionnaire de l'économie politique, 1852. § 1.

Des causes physiques auxquelles les chemins de fer doivent leurs avantages, et aperçu général sur ces avantages.

Ils peuvent se résumer en ces mots : les chemins de fer tendent à égaliser la condition des hommes dans chaque état, et ils poussent à l'union des nations, à l'unité de civilisation. [...] Les Anglais et les Américains ont un adage qui, à mon gré, est une des preuves de leur avancement : Le temps est de l'argent, disent les premiers ; C'est l'étoffe dont la vie est faite, disent les autres. Par les chemins de fer, cette pensée salutaire tend à se graver dans l'esprit et

la conduite des hommes, et on est fondé à dire qu'ils allongent la vie. N'est-ce pas l'allonger en effet que de supprimer la majeure partie des pertes de temps que nos pères étaient obligés de subir dans toutes les transactions qui impliquent un déplacement des hommes ou des choses ? Celui-là vit plus longtemps, qui, dans le même nombre de révolutions de la planète autour du soleil, accomplit plus de choses, passe par un plus grand nombre de sensations et d'idées. Un philosophe moderne a dit : L'âge d'or qu'une aveugle tradition avait mis dans le passé est devant nous. Si l'on admet que la longueur de l'existence soit l'un des caractères de l'âge d'or, les chemins de fer justifient cet aperçu profond. Par eux, le commun des hommes atteindra une existence effectivement aussi longue que les 900 ans de Mathusalem. Ils n'étendent pas moins la vie dans l'espace que dans le temps. ★