

sans influence sur leurs idées. « Leur genre de vie, particulièrement l'habitude de donner la mort, les endurent nécessairement jusqu'à un certain point », observe Cabanis. « Les peuples chasseurs, indépendamment des difficultés qu'ils éprouvent à se procurer leur subsistance, puisent, dans l'usage habituel des armes, et dans leur état non interrompu de guerre avec les autres animaux, ces penchants cruels, qui se développent ensuite si facilement, dans l'occasion, contre les hommes eux-mêmes. Mais comme leurs chasses ne consistent pas seulement dans des attaques de vive force ; qu'ils emploient aussi pour saisir les animaux toute sorte d'embûches et de pièges, leur caractère se compose des habitudes de l'audace et de celles de la ruse ; leurs mœurs présentent la réunion de la perfidie et de la cruauté. » (*Rapports du physique et du moral de l'homme*, 1802, t. II, p. 224-225) Devant la Société d'économie politique, Joseph Garnier croit aussi que la chasse appartient à une époque révolue de l'histoire humaine. L'individu qui s'y livre, explique-t-il, y acquiert des habitudes destructives et féroces, qui le rendent dangereux pour ses semblables. (Réunion du 5 septembre 1864 ; *Journ. des économ.*, septembre 1864, p. 110)

On observe que dans l'histoire du libéralisme, les auteurs les plus imprégnés des sentiments de l'aristocratie, comme les plus aisés à enthousiasmer pour une conquête guerrière, sont aussi ceux qui ont le plus aimés la chasse. Beaumont et Tocqueville en étaient deux grands amateurs. (*Œuvr. compl. de Tocqueville*, t. VIII, vol. 3, p. 129).

CHASTELLUX, FRANÇOIS-JEAN DE (1734-1788).

Disciple émancipé des philosophes et des économistes libéraux du XVIII^e siècle.

Rétrospectivement, le siècle des Lumières semble dominé par une série de penseurs majeurs qui, dans les disciplines variées de la philosophie politique, de l'économie ou des sciences naturelles, ont fait œuvre de véritables pionniers. Mais l'agitation des idées qui a rendu cette époque si célèbre ne peut être bien comprise sans l'examen de quelques figures mineures, à l'allure conservatrice ou tout à fait dogmatique, et aux thèses banales ou au contraire insolites. Dans le libéralisme en particulier, à côté des économistes physiocrates et de Turgot, il est important d'examiner aussi les compagnons de route, auxiliaires discrets mais qui donnent de la résonnance au message, que la postérité, embarrassée par tant de diversité, n'a pas voulu retenir ; et c'est dans cette vue qu'après avoir parlé des physiocrates Abeille et Baudeau, je m'arrêterai sur deux auteurs oubliés : François-Jean de Chastellux, puis Simon Cliquot-Blervache.

Le premier, quoiqu'ayant joui d'une grande notoriété dans son siècle, l'a tout à fait perdue dans le nôtre, et peut-être qu'à l'instar d'autres gloires oubliées, faut-il commencer par rappeler qu'on prononce son nom

comme s'il s'appelait « Chatelu », d'après l'orthographe à l'emporte-pièce que Bachaumont emploie (Journal, 18 mai 1783.) Son principal ouvrage, *De la félicité publique* (1772), fut admiré de Voltaire, qui l'a copieusement annoté ; et Jean-Baptiste Say disait que c'était encore l'un des livres les plus recommandables du XVIII^e siècle. (Cours complet d'économie politique : *Œuvres complètes*, t. II, vol. 2, p. 858) Au moment de sa parution, ce livre avait connu une vogue passagère, non seulement en France, mais en Europe et dans le monde, car il avait été traduit en anglais, en allemand et en italien, et il lui avait valu l'amitié des héros de l'autre monde, comme George Washington. Un même sort fut réservé à ses récits de voyage en Amérique, dont l'ambition n'est pas propre à la comparaison avec Tocqueville, mais qui contiennent des aperçus intéressants : on se les arracha en manuscrits, puis à nouveau dans leur édition de 1786 ; et de même des traductions en anglais et en allemand suivirent immédiatement.

Cet auteur a pour principal défaut son manque d'attache à quelque grand système intellectuel, à une époque où ils fleurissent, et où de part et d'autre on se range derrière leurs drapeaux. Or si Chastellux appartient bien au mouvement philosophique des encyclopédistes et s'il en fréquente les principaux salons, en économie politique il n'épouse pas tous les principes des physiocrates, quoiqu'il semble en apparence appuyer leur programme de liberté ; et en histoire c'est un esprit sans préjugés, qui ne fonde pas une méthode nouvelle. Et néanmoins on serait mal avisé de lui en faire un reproche, car il n'en avait tout simplement pas l'ambition ; et dans l'histoire de la pensée comme ailleurs, le succès ne se compare bien qu'au but qu'on s'est donné. On a pu dire, avec raison, que tout son programme tenait dans un seul principe : liberté. (Lucien Sicot, *Le marquis de Chastellux*, 1902 p. 31) Mais la propriété de soi, la tolérance religieuse, l'État de droit, la liberté du travail et le libre-échange, Chastellux ne les défendait pas de la même manière exactement que la pléiade d'auteurs dont il s'était inspiré. Son esprit était, non trop volatile et trop capricieux, mais trop dépendant des impressions que chacun faisait sur lui, et après avoir longtemps papillonné, il liait ensemble ses principes d'une façon qui fait aujourd'hui son originalité.

Le milieu philosophique et économique auquel il s'était mêlé, s'appelait le monde des salons et le Paris des Lumières. D'une famille illustre, et doté d'un esprit en phase avec les ambitions progressistes du siècle, Chastellux s'intégra très vite à une série de petites coteries, qui agitaient la république des lettres. Chez Mlle de Lespinasse, il fréquentait Turgot, Morellet, Diderot, Galiani ; chez Mme Helvétius, il se liait à David Hume et au célèbre auteur du livre *De l'Esprit* ; enfin, à Versailles, il était en rapports suivis avec les physiocrates. À partir de ces différents cercles, les ramifications sont infinies ; mais quelques personnalités

vont surtout l'influencer. L'abbé Morellet, d'abord, lui suggère une défense complète de la liberté économique, dont il est l'un des meilleurs porte-paroles du siècle. « C'est vous », dira Chastellux avec reconnaissance, « qui avez libéralisé mes principes : ce sont vos écrits, vos conversations qui ont le plus essentiellement contribué à m'éclairer sur les avantages de la liberté du commerce, liberté précieuse qui sait concilier tous les intérêts, et qui doit devenir un jour la source féconde et commune de la prospérité des nations ». (*Discours prononcés dans l'Académie française à la réception de l'abbé Morellet*, 1785, p. 43) Quant à la philosophie, on doit principalement évoquer la figure d'Helvétius, dont Chastellux se présente comme le disciple.

L'ouvrage *De la félicité publique* (1772) embarrasse par la confusion des influences, mais son objet est bien circonscrit et on voit l'auteur s'acquitter de la tâche qu'il s'est fixée. L'auteur propose dans ce livre un examen philosophique de l'histoire de l'humanité, bornée aux périodes pour lesquelles les sources abondent et sont le plus accessibles. Le vrai titre, qui a paru un peu long au moment de la publication, était : *Considérations sur le sort des hommes dans les différentes époques de l'histoire*. Ainsi, il ne s'agissait pas pour Chastellux de traiter dogmatiquement des principes de gouvernement ou de la manière dont les peuples s'enrichissent ou s'appauvrissent, comme d'autres l'avaient fait ou le feraient. Son objet, doit-il rappeler, est « seulement d'examiner si les hommes sont plus heureux de nos jours qu'ils ne l'ont été dans les siècles passés ». (*De la félicité publique*, nouv. édit. revue et corrigée par l'auteur, 1776, t. I, p. 1) Or les historiens, d'habitude, ne s'en préoccupent pas, dit Chastellux. « Plusieurs auteurs ont examiné avec soin si tel peuple était plus religieux, plus sobre, plus belliqueux qu'un autre : aucun n'a encore cherché quel était le plus heureux. Les Égyptiens l'étaient-ils plus que les Mèdes, les Mèdes plus que les Grecs, et ceux-ci plus que les Romains ? C'est ce qu'on n'a guère pris la peine de développer ; ou si quelqu'un l'a essayé, ce n'a été que sur des principes vagues et insuffisants. Parmi nombre d'erreurs commises dans ce genre, la plus commune est de confondre le peuple avec le gouvernement. On croit que le peuple est heureux quand l'État s'agrandit : au lieu d'envisager le bien des individus, on ne considère que l'accroissement et la durée des empires, comme si la prospérité publique et la félicité générale étaient deux choses inséparables. Il est temps de prendre en main la cause de l'humanité trop longtemps négligée, de considérer le peuple dans l'État, et de séparer l'idée du bonheur de celle de la gloire et des succès. Partout où je verrai des trophées, je penserai donc au sang qu'ils ont coûté : partout où l'on me montrera de vastes et de magnifiques édifices, je regretterai la sueur qu'ils ont fait couler. Sages Égyptiens, n'aviez-vous donc de meilleur emploi de votre temps

que d'entasser des pierres sur des pierres ? » (*De la félicité publique*, texte de l'édition de 1776, vol. I, p. 11) L'impartialité, la raison, forcent le philosophe à reconnaître que les peuples les plus estimés de l'Antiquité ont été très inférieurs sous ces rapports. Le bel âge de la Grèce, juge-t-il, fut un temps de torture et de supplice pour l'humanité. Et que dire de Rome ? « Ce peuple était-il heureux ? Faisait-il bon vivre à Rome ? » : telles sont les questions qu'il faut se poser. (Idem, p. 104) Or, l'examen des faits prouve que non seulement les Romains n'ont pas atteint au but de la félicité publique, mais que c'est une route sur laquelle ils n'ont pas même marché. Plutôt, ils ont suivi une politique d'abaissement et de compression et causé le malheur de toute l'humanité. Le vrai redressement est récent, et même très récent, croit l'auteur, et c'est vers le futur qu'un philosophe doit porter ses regards, s'il veut retrouver de l'espérance. Car le christianisme non plus n'a pas ouvert une ère de bonheur ; il n'en avait pas même l'ambition ; et ses accomplissements sont vite jugés. On ne peut pas dire que les souverains aient été grâce à lui moins avares et moins sanguinaires, les peuples plus soumis et plus tranquilles, les crimes plus rares, les supplices moins cruels, les guerres plus respectueuses des hommes, les traités mieux observés. C'est ce qu'on voudrait conclure, mais les faits parlent autrement. (Idem, p. 241-242)

On ne suivra pas ici l'auteur dans l'examen des différentes périodes de l'histoire, lesquelles forment une gradation progressive, jusqu'à l'époque de liberté et de protection des individus, où Chastellux dit que nous touchons. Dans sa longue fresque historique, qui couvre deux volumes, il ne paraît pas toujours pressé de nous y faire aboutir ; mais il y vient néanmoins, et l'époque qui s'ouvre et doit s'ouvrir pour l'Occident du moins, c'est celle du libéralisme. À présent, dit l'auteur, il faut favoriser le bonheur des hommes par la liberté du commerce des subsistances, l'abolition de l'arbitraire de l'impôt, le rachat des corvées. (Idem, vol. II, p. 170) L'intervention de l'État ne doit plus désormais se concentrer que sur des fonctions de protection qu'on qualifiera à juste titre de minimales ; c'est-à-dire que la dépense publique « doit toujours être la plus petite qu'il est possible ». (Idem, p. 231) C'est qu'on doit reconnaître, dit-il, que le principe structurant de l'intérêt personnel opère entre les individus et même au niveau des nations, pour conduire l'humanité vers « le meilleur état possible », et pour fabriquer la concorde et la paix à l'échelle du globe. (Idem, vol. I, p. xv, et vol. II, p. 175)

En se tournant maintenant vers les *Voyages* américains de Chastellux, qui documentent ses trois expéditions aux États-Unis, entre 1780 et 1782, au temps où il servait comme militaire, on voudrait pouvoir rapprocher l'auteur de Tocqueville ou au moins de Volney, après l'avoir placé près de Turgot et des physiocrates. Malheureusement son récit est décousu,

rempli d'anecdotes intéressantes et parfois piquantes, mais il manque cruellement d'analyses théoriques suivies, dont l'auteur était pourtant très capable. Ce livre se ressent à la fois des conditions dans lesquelles il a été composé, et du motif très banal qui a causé sa diffusion : c'est que les États-Unis étaient peu connus, donnaient lieu à des appréciations contradictoires, et que par conséquent le public était avide des observations de voyageurs philosophes : et Chastellux a cédé à cet appel, sans avoir jamais songé à faire une œuvre grande et durable. Il déçoit même quand, s'occupant de l'épineuse question de l'esclavage des Noirs, il la renvoie au futur, disant que sans doute il le résoudra ; et on sent que l'indifférence américaine a déteint sur lui. Brissot lui en fait le reproche, qui est assez juste. (*Examen critique des voyages de M. le marquis de Chastellux*, 1786, p. 85)

Devant l'esclavage et le racisme, comme devant l'extermination ou le refoulement des indigènes, Chastellux se trouvait embarrassé, il manquait de guides sûrs. En 1781, l'Académie de Lyon avait demandé, sous la dictée de l'abbé Raynal, si la découverte de l'Amérique avait été bénéfique pour le genre humain ; et rentré de voyage, Chastellux préparait une réponse, mais en corrigeant l'énoncé de la question, qui désormais ne l'embarrasserait pas : il prouvait tout à son aise que par la voie du commerce en particulier, la découverte de l'Amérique était bénéfique pour l'Europe, notamment en garantissant la subsistance des populations. Et pourtant d'autres mémoires, plus audacieux, se lançaient dans des condamnations de l'esclavage, ou rêvaient que le continent retourne entre les mains de ses premiers habitants, dont les colons avaient troublé la vie austère mais respectable. Chastellux partageait l'enthousiasme des Lumières, mais il avait aussi son propre caractère. Il faut le lire tel qu'il a été.

CHEMINS DE FER. *Voies de transport qui font naître un grand engouement au XIX^e siècle. À leur sujet se débat la question de l'intervention de l'État et la possibilité de recourir à l'industrie privée.*

Au XIX^e siècle, la question des chemins de fer est controversée au sein du libéralisme français, les auteurs se rangeant à des positions très diverses, de l'anti-étatisme intégral de Gustave de Molinari à des concessions sans cesse plus grandes de la part de modérés comme Michel Chevalier, que la prochaine entrée présentera.

Au cœur des préoccupations semblerait devoir dominer la désirabilité éclatante des chemins de fer, leur supériorité évidente sur tous les autres modes de transport : c'est pourtant une représentation qui n'a pas de réalité historique, et qu'il faut d'abord entreprendre de corriger.

Parce qu'avec le recul elles nous apparaissent de manière univoque comme des véhicules de progrès, d'émancipation et de croissance, les inventions qui ont

marqué l'histoire économique de l'humanité sont propres à être mal jugées. Que le chemin de fer ait été le mode de transport du futur, qu'il ait été la clé du développement économique du siècle à venir, ne signifie pas nécessairement qu'il y avait suffisamment de raison, vers 1840, pour se jeter à corps perdu dans cette colossale entreprise, à grands frais pour le contribuable. Alors, la question s'insérait dans un cadre historique où la supériorité du chemin de fer sur les modes de transport concurrents n'était pas bien établie dans les esprits et dans les faits, où la technologie était balbutiante, et où les précédents de la gestion publique des infrastructures laissaient des doutes même aux plus infatigables étatistes.

Sous l'Ancien régime, les économistes physiocrates avaient défendu avec verve et un certain lyrisme l'extension des voies de communication, présentant la France comme singulièrement en retard (notamment sur la *Chine*, on le verra bientôt) quant aux chemins, péniblement construits par les corvées, et quant aux canaux. Leurs écrits sur les travaux publics — comme ceux, du reste, sur l'éducation nationale, ou, dans une moindre mesure, sur l'amélioration agricole — accordaient une grande place au rôle moteur de la puissance publique, et ils servirent ainsi paradoxalement la cause des partisans de l'étatisme.

Encouragée par ces curieux soutiens, la politique de l'Ancien régime, en ce qui concerne les voies de communication, fut marquée par un défaut inhérent à bien des projets publics, à savoir l'inadéquation avec les besoins réels, qu'un homme d'État est condamné à ne juger jamais qu'à tâtons. Les routes, d'une largeur démesurée, étaient sujet de ridicule. On prétextait bien l'avantage de ne pas paralyser le trafic, lorsque des travaux d'entretien étaient nécessaires, mais cela ne justifiait pas la folie des grandeurs qu'on avait manifestée, et qui naturellement avait un coût. Un historien actuel, très partisan de l'intervention de l'État dans le transport, note sans ironie que « l'administration des Ponts et Chaussées ne craignait pas de créer des surcapacités passagères... La politique routière de l'Ancien régime fut, par essence, volontariste : la route n'était pas tracée principalement en fonction du trafic existant ; elle devait créer un trafic nouveau et devenir une source de prospérité. » (François Caron, *Histoire des chemins de fer en France*, vol. I, 1997, p. 20) C'est la définition optimiste du volontarisme.

S'y joignait un autre héritage puissant que l'Ancien régime devait nous laisser : la centralisation. Comme le remarqua plus tard Alexis de Tocqueville, pas un chantier de France ne pouvait être entrepris sans que l'intendant n'en informe son supérieur, ni que celui-ci ne donne son avis et n'émette ses instructions. Cette manie de la centralisation se renforça sous l'Empire et aboutit au système d'idées qu'on trouvera dominant vers 1840. Celui-ci reposait sur plusieurs grands principes, professés comme des axiomes : 1° l'intervention