

Marseille, tête de réseau global (1)

Des industriels saint-simoniens au tout numérique

par Le Platane & Renaud Garcia

Les flux de touristes déferlent vers le soleil de Provençeland. Clichés et mots clés ; TGV, calanques, Mucem, Ohème, migrants, misère, corruption, mafias, saleté, narcotrafic, effondrement et chaos urbains, etc. Certes, il y a de ça. Mais pour y être nés ou pour y vivre depuis longtemps, ce que nous voyons aussi - depuis la promotion de la ville au rang de « Capitale Européenne de la Culture », en 2013 - *c'est sa mutation industrielle*, dans sa phase d'emballage numérique.

Pas une semaine sans un article de *La Provence* consacré aux câbles à fibre optique sous-marins, qui sortent de la baie du Prado ou sur les quais du Grand port maritime ; sans évocation de la prolifération des centres de stockage numérique (*data centers*), et des débats « citoyens » qu'ils provoquent ; sans rebattage d'oreilles à propos de la « transition » écologique/électrique à Marseille, avec son pêle-mêle d'investisseurs célèbres, de « pôles de recherche et développement », de partenariats « prestigieux » avec les industriels les plus influents, tels l'armateur Rodolphe Saadé, directeur de la CMA-CGM (Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime).

On sait d'ailleurs que le président Macron, industrialiste forcené et fondé de pouvoir de la technocratie dirigeante, a pour Marseille de *giga* ambitions, partagées par son maire *de gauche* Benoît Payan, par son président de région, *de droite*, Renaud Muselier, et par ses alliés, les Saadé. Il s'agit de faire du port de Marseille une tête du réseau mondial des télécommunications, un nœud solide de l'enserrement de l'Europe et du monde dans la toile du tout-numérique. Or, ce projet – non moins *giga* en termes financiers et infrastructurels - n'est que la mise en œuvre concrète d'un plan conçu *dès les années 1830*, par les ingénieurs et polytechniciens gagnés au saint-simonisme, et exposé par Michel Chevalier, l'un de leurs plus efficaces stratèges, dans son *Système de la Méditerranée* (1832). Voir le résumé en annexe.

Les saint-simoniens, c'est-à-dire les intellectuels organiques de cette technocratie dirigeante, alors aux débuts de son essor vertical. Une chose qu'on ne peut lui chicaner deux siècles plus tard, c'est la clarté et la constance de ses objectifs à long terme. Une suite dans les idées, les intérêts, l'action, les moyens et les méthodes, dont ne furent jamais capables les oppositions éparses et sporadiques à ces projets - faute d'avoir su discerner et nommer leur ennemi véritable - *la classe technocratique* derrière ses financiers & bureaucrates. L'armée techno-industrielle derrière son trésorier, le Capital (privé ou public) et l'État, son administrateur. La même classe, en somme, qui abuse aujourd'hui le gogo avec la « transition énergétique », le zéro carbone et tant d'innovations « vertes ».

Nous sommes ainsi partis de notre étonnement devant ces gigantesques câbles surgis de la plage du Prado, pour reconstituer le fil d'une histoire industrielle de Marseille. Mais reprenons les choses dans l'ordre, au premier tiers du XIX^e siècle, donc.

Le 13 décembre 1830, un jeune bourgeois marseillais du nom d'Alphonse Dory fait un discours devant quelques personnes, dans une maison louée rue des Arts (actuelle Rue Thubaneau). C'est le premier acte d'une série de prêches qui exaltent le progrès de la civilisation et la religion du travail. Cet avocat de formation vient de quitter l'effervescence parisienne de la révolution de Juillet, conclue par l'accession au trône de Louis-Philippe. A Paris, il avait fréquenté les disciples de Saint-Simon, le prophète de *l'industrialisme*. Il retrouve sa ville natale animé d'une conviction : la France, l'Europe, l'Humanité elle-même, sont à l'aube d'une révolution pacifique, au terme de laquelle les peuples de

l'ère industrielle communieront dans la prospérité. Son évangile est celui de la science et de la technique. Son appel, lors d'un deuxième prêche, s'adresse à tous les producteurs :

« L'amour donne naissance aux religions, l'intelligence aux sciences, et la force à l'industrie. Dès lors la religion, la science et l'industrie doivent marcher de concert et d'une manière harmonique [...] Notre dieu n'est plus le dieu des Juifs, armé de la foudre et la menace à la bouche ; ce n'est plus le dieu des chrétiens, qui permet l'existence du mal et qui s'appelle le dieu des armées. C'est le symbole de l'amour, c'est le symbole de la paix, c'est le dieu du progrès [...] Le but des hommes en société est l'exploitation générale du globe sous le triple rapport des arts, des sciences et de l'industrie. L'humanité ne doit plus être divisée en deux sociétés : l'une spirituelle, l'autre temporelle ; mais elle doit former une seule association, où les travaux scientifiques et industriels seront également préconisés, honorés, sanctifiés par les artistes et les prêtres¹. »

Aux dires du prédicateur, cette homélie fut couronnée de succès. On ne sait combien de personnes l'écoutèrent, ni qui fut vraiment convaincu. Toujours est-il qu'Alphonse Dory se fait gloire d'avoir été « le premier apôtre » saint-simonien à Marseille. La doctrine essaime jusqu'à la porte de la Méditerranée et le jeune juriste devient le chef de file de l'Église saint-simonienne de Marseille. C'est dans un journal local, *Le Sémaphore* (1827-1947), publication des milieux d'affaires, que Dory va diffuser la propagande industrialiste. Ou plutôt, la religion de l'industrie. Dory lui-même justifie le terme dans un article sur le saint-simonisme publié le 10 novembre 1831 :

« Le saint-simonisme n'est pas un système philosophique, car il tend à une réalisation sociale ; ce n'est pas non plus un système politique, car il crée un homme nouveau, afin de créer ensuite une société nouvelle. C'est une véritable *religion* [en italique dans le texte], dans l'acception la plus large de ce mot. »

Ainsi se rencontrent le port phocéen et la religion industrielle. Il s'agit de bien plus que les quelques usines chimiques ou métallurgiques déjà implantées dans la région marseillaise au moment où l'apôtre dispense ses prédications : une nouvelle façon, révolutionnaire, de relier les êtres humains, autrement dit de faire tenir la société. Voici le legs doctrinal de Claude Henri de Rouvroy, comte de Saint-Simon (il est le petit cousin du mémorialiste de Louis XIV), né en 1760 et mort en 1825. Celui, aussi, de ses sectateurs, dont l'influence est à son apogée en ce début des années 1830. Mais qui sont les saint-simoniens, ces religieux d'un genre nouveau, à l'époque de la « révolution industrielle » ?

Héritier de la philosophie des Lumières, aristocrate désargenté, Claude Henri de Saint-Simon (1760-1825) s'efforce, sa vie durant, d'organiser et de diffuser une doctrine du progrès qui culmine dans une nouvelle religiosité. Son testament philosophique contient ainsi le *Catéchisme des industriels* (1823-1824) et *Le Nouveau Christianisme* (1825). À la société d'Ancien Régime, fondée sur l'héritage, la propriété foncière et la hiérarchie des rangs, il substitue une vision égalitaire selon laquelle les capacités des individus seront rétribuées en fonction de leur contribution sociale. « À chacun selon ses capacités, à chaque capacité selon ses œuvres. Plus d'héritage ! », voilà la formule égalitaire de Saint-Simon. La société qu'il appelle de ses vœux repose sur la contribution, le travail et l'utilité. Autrement dit, *l'association des producteurs* opposée au règne des *improductifs*, dirigeants politiques, dignitaires religieux, commandants militaires. L'avenir appartient aux industriels, c'est-à-dire à « tout homme qui travaille à produire ou à mettre à la portée des différents membres de la société un ou plusieurs moyens matériels de satisfaire leurs besoins ou leurs goûts physiques ». On mesure l'extension que revêt ici le terme « industriel ». Mais puisque les capacités, malgré tout, ne sont jamais égales entre les individus, comment faire en sorte d'œuvrer au bien collectif en s'appuyant sur elles ?

¹ Alphonse Dory, *Retour au christianisme de la part d'un saint-simonien*, Chez Marius Olive éditeur, 1834, p. 62, 63 et 64

Un impératif s'impose : les faire concourir à un but collectif et pour cela, les *organiser*. La philosophie sociale de Saint-Simon est un plan d'organisation, sinon de réorganisation, des forces industrielles, tirant le meilleur des diverses capacités afin d'exploiter utilement la nature. Le cultivateur, le fabricant, le négociant, illustrent chacun à leur façon cette variété : tous seraient des industriels selon ce modèle social. S'ensuit-il une égalité de fait ? Non, car la mise en ordre des contributions aboutit à une nouvelle hiérarchie, au sommet de laquelle se dessine une élite : les *hommes de génie*, ou, mieux dit, les hommes « du » *génie*, c'est-à-dire la caste des scientifiques et *ingénieurs*, eux-mêmes financés dans leurs entreprises par les banquiers. Par conséquent, le politique se dissout dans l'organisation des forces économiques, soutenue par le crédit bancaire.

Les expériences de Saint-Simon, avant qu'il ne théorise sa doctrine, illustrent l'intrication des puissances industrielles. Pouvoir des communications tout d'abord : engagé avant la Révolution française dans l'armée et parti faire la guerre en Amérique, il propose au vice-roi du Mexique des projets de voie de navigation. De même en Espagne, où il présente au gouvernement espagnol un projet de canal reliant Madrid à la mer. Circulation de l'avoir ensuite : il se lance après 1790 dans des spéculations financières en explorant les circuits bancaires. Son travail théorique parachève l'édifice (pouvoir, avoir, savoir) par l'élaboration de la notion de *réseau*, pensée sur le modèle physiologique de la circulation du sang (modèle issu de Harvey, en 1628). En somme, Saint-Simon utilise le corps humain comme modèle de fonctionnement du corps social². Tout est affaire de circulation de fluides et de tension dynamique entre les corps solides. Si l'organisme est un réseau, c'est-à-dire un maillage³, alors plus la circulation interne sera complexe et plus l'organisation générale sera structurée. D'où un surcroît de force et une capacité d'action sur le monde extérieur. On comprend déjà pourquoi la philosophie de Saint-Simon, avec son concept de réseau, constitue un appel aux ingénieurs et aux investisseurs : plus il y aura de voies de communications ouvertes, de canaux percés, d'isthmes conquis, de mers reliées, de navires affrétés, plus le corps social sera puissant et plus les peuples fabriqueront un monde à leur image : *sicut dei*, « comme des dieux ».

D'une philosophie on passe à une religion de l'industrialisation du globe, qui fleurit chez les disciples du maître, les dits « saint-simoniens ». Ils connaissent leur heure de gloire dans la dizaine d'années qui suivent la mort de l'auteur du *Catéchisme des industriels*. Dès le jour des obsèques du comte de Saint-Simon, en effet, le tout petit groupe de ses disciples, parmi lesquels son dernier assistant, le banquier et mathématicien Olinde Rodrigues (1795-1851) et le poète Léon Halévy (1802-1883), se demande comment propager la doctrine et recruter des adhérents. Cela passera d'abord par les journaux : au *Producteur – journal de l'Industrie, des Sciences et des Beaux-Arts*, que Saint-Simon avait imaginé avant sa mort et auquel il avait donné son nom, succéderont *L'Organisateur* (en 1829) puis *Le Globe* (entre 1830 et 1832).

Ensuite, des membres de l'élite intègrent la coterie, dont deux des plus grandes figures du mouvement, issues de Polytechnique : Prosper Enfantin (1796-1864) et Michel Chevalier (1806-1879). Les « littéraires » comptent le dramaturge Charles Duveyrier (1803-1866), le philosophe Émile Barrault (1799-1869) ou encore l'écrivain Gustave d'Eichtal (1804-1886). Quant à Saint-Amand Bazard (1791-1832), qui, à partir de 1829, va se disputer avec Enfantin la place de « Père » du mouvement, il s'agit d'un capitaine de la garde nationale récompensé par la croix d'honneur, fondateur de la Charbonnerie française, sur le modèle des Carbonari italiens. Républicain, il sera plus attentif qu'Enfantin à l'amélioration du sort du prolétariat, orientant le saint-simonisme vers une finalité que Marx & Engels, les fondateurs du « socialisme scientifique », reprendront vingt ans plus tard : la fin de « l'exploitation de l'homme par l'homme ». Enfin, la diffusion des idées du maître passe par un essai de vie communautaire, ponctuée de conférences et réceptions. Ces dernières se déroulent d'abord dans une salle de réunion, puis, face à l'afflux des sympathisants, Enfantin loue le second

² Pierre Musso, « Aux origines du concept moderne : l'organisme et le réseau dans la physiologie de Saint-Simon », In: Quaderni, n°3, Hiver 87/88. Images et imaginaire des réseaux. pp. 11-29.

³ Comme le rappelle Pierre Musso, spécialiste de la question, dans son livre *Critique des réseaux*, le « résel » ou « réseuil » désigne entre la Renaissance et le XVIII^e siècle un tissu à mailles larges qui couvre le corps et le pare de toute la symbolique vestimentaire.

étage d'un hôtel particulier situé rue Monsigny, à Paris. Le troisième étage appartenant au journal libéral *Le Globe*, c'est là l'occasion de son rachat par les saint-simoniens.

L'activité de ces jeunes gens est inlassable, leur zèle prosélyte. Ils accentuent la composante religieuse de la doctrine, agrègent à eux des juristes, des médecins, des banquiers, des ingénieurs. Leur œuvre principale, la *Doctrine de Saint-Simon*, publiée en 1829 et 1830 à partir de leurs conférences - majoritairement livrées par Bazard, connaît un retentissement après la révolution de Juillet, avec deux rééditions avant 1831. Une date qui n'est pas anodine dans l'histoire du saint-simonisme. Elle marque en effet le « schisme » (pour rester dans le domaine religieux) entre deux tendances du mouvement, représentées d'une part par Enfantin, de l'autre par Bazard. La brouille revêt des dimensions personnelles et idéologiques. Fort de son expérience militaire et de son activité au sein des sociétés secrètes, Bazard exposait l'idéologie au public et dirigeait les troupes. Enfantin, quant à lui, se réservait l'inspiration religieuse, l'inventivité théorique et l'audace d'aborder les questions jusque-là tenues pour marginales. Il dépasse bientôt son rival sur ce plan. L'une de ses idées les plus originales concerne la place de la femme dans la hiérarchie sociale, qui le pousse à remettre en question les institutions héritées du code napoléonien telles que le mariage. Le reste est pour le moins excentrique : réconcilier la chair et l'esprit, tant spirituellement (paganisme et christianisme) que sexuellement (liberté amoureuse contrôlée par les prêtres et prêtresses du mouvement), mais aussi au plan géopolitique, avec l'attente d'une fécondation de l'Orient par l'Occident. Les disciples doivent s'éveiller à la venue de la Femme-Messie censée fonder avec le Père le couple original des prêtres de la religion saint-simonienne.

Le délire libertin d'Enfantin, qui soulève l'enthousiasme des plus jeunes, écrase la question sociale et la vision d'une lutte des classes portée par Bazard. Ce dernier, affaibli par un accident vasculaire, doit se résoudre à la scission. Il ne s'en remet pas et meurt l'année suivante. En pleine insurrection des canuts lyonnais, ses émules républicains, tel Pierre Leroux (1797-1871), s'en vont former *l'aile socialiste* du saint-simonisme, vouée à l'amélioration du sort des prolétaires, tandis qu'Enfantin et ses disciples représentent *l'aile technocratique*, celle d'une communion autour de la science et de la technique.

Le journal *Le Globe* tire, à cette époque, à 2500 exemplaires, ce qui est suffisant pour perturber le pouvoir. Les saint-simoniens, dans leur zèle propagandiste, le distribuent parfois gratuitement, aboutissant à la faillite. À la fin de l'année 1832, Enfantin et ses disciples sont en difficulté, inquiétés par la police, chargée de surveiller ce mouvement subversif. Le « Père » se retire alors à Ménilmontant avec une quarantaine de « Fils », pour continuer de prêcher et diffuser la doctrine. Le groupe transgresse les lois qui encadrent le droit de réunion, en se livrant à de véritables performances artistiques. Il est dissous en 1832 par les autorités, et ses représentants (Enfantin, Chevalier, Duveyrier) arrêtés pour outrage aux bonnes mœurs, traduits devant la cour d'assises et emprisonnés à Sainte-Pélagie (un an pour Enfantin, six mois pour Chevalier et Duveyrier).

C'est donc auprès de ces apôtres qu'Alphonse Dory a fait ses classes à Paris, avant de « redescendre » à Marseille pour y prêcher l'évangile du progrès technique. Nonobstant le tissu industriel qui s'implante aux alentours, avec les usines de soude, les savonneries, le drap et la métallurgie, sa ville natale fait au jeune saint-simonien l'effet « d'un village ». « Je trouvais qu'il n'y avait ni mouvement ni bruit. »

Il est vrai qu'en 1830, Marseille est encore cette petite ville tournée vers le port créé par les Phocéens dans la Calanque du Lacydon au VI^e siècle avant J.C. Néanmoins, l'activité est déjà en pleine ébullition. La quantité de marchandises ne cesse de croître, notamment depuis l'arrivée des navires à vapeur, plus fiables et plus réguliers que les voiliers. Pour faire face à l'afflux croissant de bateaux, la chambre de commerce initie de grands travaux. Le quai de la vieille ville est agrandi et le bassin de carénage, au pied du fort Saint-Nicolas, est creusé dès 1829. Pourtant, la ville conserve des dimensions modestes, malgré ses 130 000 habitants, soit l'équivalent d'Amiens actuellement. Au Nord, elle ne dépasse pas le boulevard des Dames, la porte d'Aix et le cimetière de Marseille (l'actuelle gare Saint-Charles). À l'Est, la plaine Saint-Michel, aujourd'hui place Jean Jaurès, s'ouvre

sur des champs de vignes et d'oliviers. Au Sud, c'est la place Castellane et la route de Toulon qui la délimitent. Le fort Notre-Dame de la Garde est isolé. Il n'y a pas d'aménagement urbain entre lui et le boulevard de la Corderie au Nord et la rue Paradis à l'Est. Il faudra attendre 34 ans pour que l'emblématique cathédrale de Marseille domine la ville. Le palais Longchamp (qui célèbre l'arrivée des eaux de la Durance dans la commune) n'existe pas, pas plus que les palais de la Bourse, des Arts et du Pharo, ni même la préfecture, la cathédrale de la Major, l'église des Réformés, et bien entendu le stade Vélodrome... La Canebière va du port au cours Saint-Louis (soit à peu près 500 mètres) pour laisser place à l'étroite rue Noailles. L'avenue de la République n'a pas encore percé la butte des Carmes. Quant aux rivages septentrionaux ils décrivent encore des formes irrégulières s'ouvrant sur les petites anses de l'Ourse, de la Joliette et du Lazaret⁴... Mais ce ne sont pas les quelques barrières géologiques qui cernent la ville (la chaîne de la Nerthe ; le massif de l'Étoile ; les contreforts de la Sainte-Baume ; le massif de Saint-Cyr) qui vont entraver le programme saint-simonien. En quelques années, Marseille va « changer de décor⁵ » pour devenir une ville-réseau. Ce port est une porte. Elle s'ouvre sur la Méditerranée. Dans le vocabulaire mi-onirique mi-religieux des sectateurs d'Enfantin, elle est une porte vers l'Orient. Autrement dit, le lieu et le lien d'une unité supérieure de la civilisation, portée à la paix par la communication entre les peuples. Le philosophe Émile Barrault avait déjà proclamé cette idéal œcuménique, dans un prêche du 16 janvier 1832 :

« Quel spectacle touchant présentera l'humanité, lorsqu'aux bords de la Méditerranée, où la civilisation s'est développée par le choc de tant de flottes et la lutte de tant de cités rivales réfléchies dans ses ondes, l'Europe, l'Afrique et l'Asie, comme aux bords d'une coupe immense et magnifique où elles n'ont communiqué qu'en la rougissant de leur sang, désormais se tendant des bras amis, communieront pacifiquement entre elles, et offriront dans cet accord sublime, le symbole de l'association universelle que nous venons fonder⁶. »

Barrault concrétise ses intentions en préparant le voyage des saint-simoniens qui vont s'embarquer vers Marseille en direction d'Alexandrie ou de Constantinople. L'Égypte ou la Turquie sont les patries de la Mère, de la fameuse Femme-Messie, qu'il s'agit de féconder comme le fleuve va à la mer. Enfantin, chef suprême, ou mâle alpha, s'échauffe, du fond de sa prison : « la grande communion se prépare... Depuis Gibraltar jusqu'à Scutari, cette côte bruyante se soulève et appelle l'Occident endormi sous la parole de ses phraseurs de tribune... L'Orient éclaira jadis l'Occident. Renvoyons-lui la lumière⁷ ».

Libéré de prison, le « Père » embarque à Marseille en septembre 1833. La capitale du midi de la France devient le nouveau chef-lieu saint-simonien. À la suite de Dory, c'est un certain Auguste Colin (1803-1852), avocat, publiciste, professeur de philosophie à l'Athénée de Marseille, qui prend la tête de l'Église. Le *Dictionnaire des Marseillais*⁸ nous renseigne sur ce disciple qui, mettant en pratique les enseignements de Barrault et d'Enfantin, embarque pour l'Égypte en 1833, avant de publier des articles préfigurant le percement du canal de Suez (1869) - tel son manifeste, *Compagnie de l'isthme de Suez, aperçu général et avant-projet*, en 1838. Séduit par ce projet social et pacifique, le duc de

⁴ Plan topographique de la ville de Marseille 1830, Dessiné par P. Matheron, J. J. B. du B, direct Lutetiae, 1833.

⁵ Pour de plus amples informations voir le chapitre X - Changement de décor dans Alèssi Dell'Umbria, Histoire universelle de Marseille, éditions Agone, 2006.

⁶ Cité par Le Bret Hervé, « Le rôle des saint-simoniens dans les mutations de la Méditerranée au XIX^e siècle » in: *L'espace politique méditerranéen. Actes du Congrès national des sociétés historiques et scientifiques*, « Relations, échanges et coopération en Méditerranée », Bastia, 2003. Paris : Editions du CTHS, 2008. pp. 118-128.

⁷ Cité dans Émile Temime, *Histoire de Marseille de la Révolution à nos jours*, éditions Jeanne Lafitte, 2012, p. 75.

⁸ *Dictionnaire des Marseillais*, sous la direction de Jean Chélini, Félix Reynaud, Madeleine Villard, diffusion Édisud, 2001.

Montpensier, fils du roi Louis-Philippe, se déplace en Égypte en 1845 pour constater *in situ* la viabilité de l'entreprise. L'année suivante, Infantin fonde la Société d'études du canal de Suez.

Cependant, tous ces prophètes des réseaux, partis à la rencontre de l'Orient pour le rallier à une Europe réorganisée, ne font en réalité qu'orner de motifs poétiques et lyriques la vision géostratégique d'un des cerveaux les plus rigoureux du saint-simonisme : Michel Chevalier, auteur le 12 février 1832, dans *Le Globe*, d'un article sur le « Système de la Méditerranée ». C'est le *programme fondateur* de la rencontre entre la religion des réseaux et Marseille, son moment théorique.

Mais qui est Michel Chevalier ? Reçu major à Polytechnique en 1823, il entre à l'école des Mines puis est nommé ingénieur. Cependant, cette fonction ne le satisfait pas. Il s'éloigne de la carrière et rejoint les saint-simoniens en 1830. Infantin pressent en lui un nouvel apôtre. Chevalier devient chef de service du *Globe*, puis suit le « Père » à Ménilmontant à la suite du schisme. Condamné à la prison en 1832, il rompt avec Infantin trois mois après leur libération. Officiellement, il n'aura été que peu de temps saint-simonien. En fait, il ne sortira pas de la religion industrielle tout au long de ses futures entreprises. En 1833, il part deux ans en mission aux États-Unis pour y étudier les réseaux de chemins de fer et autres voies de communication. Il rédige des traités : les *Lettres sur l'Amérique du Nord*, en 1836, collection d'articles envoyés au Journal des Débats durant son voyage ; la *Description des voies de communication aux États-Unis et des travaux d'art qui en dépendent* puis, en 1838, *Des intérêts matériels en France. Travaux publics : routes, canaux, chemins de fer*. Il milite pour le percement de l'isthme de Panama, conseille les frères Isaac et Émile Péreire, banquiers saint-simoniens, pour leur *Compagnie des chemins de fer*. Son ascension paraît irrésistible : chevalier de la Légion d'honneur en 1836, membre du Conseil d'État, titulaire de la chaire d'économie politique au Collège de France, élu à la chambre des députés en 1845.

La révolution de 1848 entrave quelque peu sa carrière d'intellectuel politique, ses positions libérales étant combattues par d'autres saint-simoniens, républicains entrés au gouvernement. Sa chaire au Collège de France est supprimée pendant six mois. Mais Chevalier soutient le coup d'État du 2 décembre 1851, et devient conseiller économique de Napoléon III. L'industrialisme sous le Second Empire - et la transformation de Marseille qui s'opère, est en bonne part l'œuvre du polytechnicien. Membre de l'Institut, conseiller d'État et finalement sénateur, il renoue sur le tard avec Infantin. Sa grande réalisation économique et diplomatique est le traité de libre-échange entre la France et l'Angleterre, négocié avec l'anglais Richard Cobden (1804-1865) et conclu en 1860. Organisateur de la participation française à l'exposition universelle de Londres en 1862, pacifiste, il vote contre la guerre en 1870. Il continue, après la chute de l'Empire, à prôner les grands projets industriels depuis sa chaire du Collège de France, qu'il s'agisse de l'isthme de Panama ou du percement du tunnel sous la Manche, pour lequel il crée en 1875 la *Société du chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre*.

Bref, Michel Chevalier est l'ingénieur civil promu au rang de « figure symbolique de la religion industrielle⁹ ». Son idée constante, on le voit, est celle d'une pacification du globe par les réseaux. On la retrouve au cœur de son projet pour la Méditerranée élaboré en 1832. Selon lui, depuis la Guerre de Troie jusqu'à la bataille de Navarin (combat majeur de la guerre d'indépendance grecque, en 1827, opposant l'Empire ottoman de la « sublime porte », à l'alliance franco-russo-britannique), Orient et Occident n'ont fait que « se chercher à la main pour s'exterminer ». Il est temps, avance le prédicateur, que la Méditerranée devienne un « vaste forum » sur tous les points duquel communieront les peuples jusqu'ici divisés. Il y faudra des moyens : chemins de fer, bateaux à vapeur, câbles télégraphiques. Qu'importe que Chevalier ait tendance à confondre « Orient » et « Méditerranée ». Il réoriente la politique saint-simonienne (en réalité, son plan d'extinction du politique, grâce à l'organisation des

⁹ Pierre Musso, *La religion industrielle. Monastère, manufacture, usine. Une généalogie de l'entreprise*, Paris, Fayard, 2017, p. 543.

forces économiques) vers le Sud. Pour rendre effectif ce basculement géographique, il faut trouver une cité capable d'émuler les ports du Nord tels que Londres ou Amsterdam.

Quel sera ce point d'entrée dans le réseau, cette clé susceptible d'harmoniser les communications ?

« On peut considérer la Méditerranée comme une série de grands golfes qui sont chacun l'entrée d'un large pays sur la mer. Dans chacun de ces golfes il y aura à choisir un port principal, et presque partout il sera possible d'en trouver un sur l'axe de la plus importante des vallées aboutissant au golfe. Le port ainsi déterminé sera pris pour pivot d'un ensemble d'opérations dont la plus capitale serait un chemin de fer qui, remontant la vallée médiale, irait par-dessus ou à travers le versant des eaux chercher une autre vallée de premier ordre ; car les grands bassins des fleuves constituent généralement les divisions industrielles les plus naturelles. Et ces systèmes partiels, tous rattachés entre eux, constitueraient le système général¹⁰. »

Le port choisi sera Marseille. Cette ville-là, et non pas Toulon, par exemple, qui aurait pu prétendre au titre de « clé de l'Europe ». Car Toulon est un port de guerre et la cité phocéenne, un port commercial. Or le progrès de la civilisation tient dans la substitution graduelle de l'échange des biens, dont les partenaires se tiennent quitte, à l'échange des coups, envenimé sans fin par l'esprit de vengeance.

Chevalier joue ici la partition déjà ancienne de Montesquieu sur le « doux commerce », dont l'effet général est de porter à la paix¹¹. Poncif libéral repris par Benjamin Constant dans sa défense de la liberté des Modernes, qui envisage l'inéluctable triomphe du commerce, cette tentative pour obtenir « de gré à gré » ce qu'on n'espère plus conquérir par la violence¹². Le plan de Chevalier consiste à relier Marseille au Havre par le chemin de fer le long de la vallée du Rhône, pour étendre le réseau à l'Angleterre. Marseille, Paris, Londres ou la Méditerranée rattachée à la France du Nord. Le Sud doté désormais d'un vaste « hinterland » (arrière-pays) :

« En France, le port principal du golfe du Lyon est Marseille qui termine admirablement l'admirable (*sic*) vallée du Rhône. Il n'est personne qui, en regardant la carte, n'ait rêvé quelque grande communication entre Marseille et le Havre, par Lyon et Paris, à travers les trois vallées du Rhône, de la Loire et de la Seine. Le plus grand avantage de cette grande communication serait certainement d'ouvrir à l'Angleterre les abords de la Méditerranée. L'industrie jouera un beau rôle dans la régénération des peuples méditerranéens. »

Délices de la connexion intégrale, jouissance de l'étrécissement du monde :

« Quand un voyageur, parti du Havre de grand matin, pourra venir déjeuner à Paris, dîner à Lyon et rejoindre le soir même à Toulon le bateau à vapeur d'Alger ou d'Alexandrie [...] de ce jour un immense changement sera survenu dans la constitution du monde, de ce jour ce qui maintenant est une vaste nation, sera une province de moyenne taille¹³. »

Le plan est net. Il reste des obstacles, bien entendu. Chevalier s'irrite parfois de l'archaïsme des industriels marseillais, notamment ses armateurs, peu prompts à monter à Paris pour défendre les

¹⁰ Michel Chevalier, cité dans Hervé Le Bret, article cité. Voir également Gérard Chastagnaret, « Michel Chevalier, Méditerranée et Marseille au XIX^e siècle », communication prononcée lors de la journée d'études sur le saint-simonisme à Marseille, Fort Saint-Jean, Mucem, 21 octobre 2016, organisée par la Société des études saint-simoniennes.

¹¹ *De l'esprit des lois* (1748), chapitre XX.

¹² Benjamin Constant, *De la liberté des anciens comparée à celle des modernes*, 1815.

¹³ Michel Chevalier, *Politique industrielle et système de la Méditerranée*, Paris, 1832, p. 133.

intérêts de leur ville. Il déplore aussi la prééminence d'une ville comme Gênes dans le bassin méditerranéen, alors que Marseille cumule les atouts pour devenir la « clé de l'Europe ».

C'est ainsi, du reste, qu'il décrit la ville de l'avenir dans un article du *Journal des débats* paru le 3 février 1839. Ce texte ajoute à son article du *Globe* en 1832 une comparaison éloquente entre Marseille et Amsterdam. Car aux origines du Royaume-Uni et des États-Unis, places-fortes du monde industriel, se trouvent les Provinces-Unies des Pays-Bas. Le pays de l'artificialisation et de l'artifice, avec ses polders (des étendues endiguées et asséchées, conquises sur la mer, les marais ou les lacs), ses canaux, ses moulins hydrauliques et ses digues ; le pays du libéralisme, soit de la conversion des intérêts privés en bénéfiques publics (Bernard de Mandeville) ; un pays dont la capitale est un port ouvert, d'ores et déjà un nœud de communication mondial, avec ses compagnies coloniales (*Compagnie néerlandaise des Indes*) et ses navires en route vers la Nouvelle Amsterdam américaine (New York city¹⁴). Sans surprise, Infantin a visité les Pays-Bas en 1820, pour en tirer des leçons sur la puissance des réseaux et la capacité industrielle à tirer profit d'une nature difficile. Chevalier, quant à lui, voudrait faire de Marseille une autre Amsterdam au sud de l'Europe :

« C'est Marseille qui tient les clés du Rhône sur la Méditerranée. Marseille est donc la maîtresse d'accaparer entre ses mains le commerce de transit de la Méditerranée avec l'Angleterre, la Belgique, l'Allemagne centrale et la Suisse. Marseille est une étape obligée sur la grande route de la Grande-Bretagne à l'Inde ; Marseille a reçu de la nature le monopole de l'approvisionnement du sud-est de la France, Marseille, étant ainsi forcément un centre d'affaires, est appelée par cela seul à attirer à elle le commerce d'entrepôt maritime qui a toujours fleuri dans la Méditerranée, qui suffit jadis à la splendeur de Tyr et de Carthage. Lorsque nous aurons complété le système de communications rapides et économiques par bateaux à vapeur ou par chemins de fer, de Paris à Marseille, qui peut dire ce que les Marseillais feront de leur cité, à la seule condition de le vouloir ? [...] Ce que l'industrielle race des Hollandais avait fait d'Amsterdam donne une faible idée de ce que doit être Marseille. Pour Amsterdam le marché national était restreint ; car le territoire et la population des Provinces-Unies étaient fort exigus ; c'était l'équivalent de trois ou quatre départements. Mais Amsterdam dinait de l'entrepôt et soupait du transit, dont Marseille ne tire encore qu'une portion congrue. Amsterdam, situé aux Bouches-du-Rhin comme l'est Marseille aux Bouches-du-Rhône, Amsterdam posé entre la Baltique et la mer du Nord d'une part, et l'Océan de l'autre ; comme Marseille entre la mer Noire et la Méditerranée à sa gauche, l'Océan à sa droite ; Amsterdam différait cependant de Marseille en ce qu'il devait bientôt avoir des rivaux et ne pouvait l'éviter, et que Marseille est libre de n'en point avoir. Londres devait ravir à Amsterdam l'entrepôt de la mer du Nord et de la Baltique. Le Havre, Anvers et Hambourg devaient, en aidant quelque peu la nature par les ouvrages des hommes, disputer à Amsterdam le transit du Continent. Pour le transit et l'entrepôt, Marseille triomphera sans peine de ses concurrents ; car véritablement ce ne sont pas des athlètes dignes de son courroux. [...] N'oublions pas que pour retrouver dans la Corse et l'Algérie des colonies plus florissantes et plus productives que celles que nous eûmes jadis dans les parages de l'Occident, il faut que Paris soit rapproché de la Méditerranée. Songeons aussi que tant que Paris restera séparé de Marseille, par un trajet de quatre à cinq jours, le midi de la France restera privé de la lumière qu'il attend du nord, et notre prétention de dominer dans la Méditerranée ne sera qu'une boutade vaniteuse...¹⁵ »

¹⁴ Voir, pour plus de détails : Tomjo/ Marius Blouin, *Bleue comme une orange*, chapitres 1 à 3, sur www.piecesetmaindoeuvre.com.

¹⁵ Michel Chevalier, « Marseille, clé de l'Europe », *Journal des débats*, 3 février 1839, dans *Essai sur le commerce de Marseille* de Jules Julliany, 2^e édition, t. 1, Marseille-Paris, 1842, p. XV-XX. Reproduit en annexe n°3 du livre de Marcel Roncayolo, *L'imaginaire de Marseille. Port, ville, pôle*, ENS éditions, 2014, pp. 376-379.

Il fallait citer longuement ce texte, qui est à la fois un programme et un appel. Programme industrialiste, mais aussi appel à une domination sur les rives de la Méditerranée. Vers l'est : Grèce, Syrie, Égypte ; vers le sud : Algérie. Avec sa *tête de réseau* : Marseille. Le dogme saint-simonien est énoncé. Mais la doctrine doit laisser place au « culte », autrement dit à la mise en pratique, au développement effectif des moyens industriels. Ce sera l'objet de prochains chapitres.

Le Platane & Renaud Garcia
Marseille, le 14 janvier 2025

Lire aussi, sur www.piecesetmaindoeuvre.com

TomJo & Marius Blouin, *Bleue comme une orange*

Chap. 1 : Vues générales historiques et physiques - Pour moins patauger dans les Pays-Bas

Chap. 2 : L'organisation agricole du Moyen-Âge

Chap. 3 : Je lutte et j'émerge

Chap. 15 : Saint-Simon, l'ingénieur-prêcheur de l'industrialisme

Chap. 16 : Lyon, 1830-1834, chef-lieu de l'industrialisme

Chap. 17 : 1831-1834. Les femmes aussi

Annexe

—

Extraits de l'Exposition du système de la Méditerranée

par Michel Chevalier

12 février 1832

La plus grande lutte, avons-nous dit, qui ait jamais fait retentir la terre du fracas des armes, celle qui a fait verser le plus de flots de sang, celle qui comprend toute la période par laquelle a passé l'humanité depuis l'origine des temps historiques jusqu'à nous, c'est la lutte de l'Orient contre l'Occident. Le plan de pacification qu'attend le monde devra être la conciliation de l'Orient et de l'Occident. Ce sera la consécration politique de l'accord qui doit exister dans l'avenir entre la *matière* et l'*esprit*, qui jusqu'ici ont perpétuellement été en guerre.

La Méditerranée avec ses rives a été le continuel champ de bataille où s'entre-déchiraient l'Orient et l'Occident. Depuis le débarquement des Grecs en Troade jusqu'à la bataille de Navarin, la Méditerranée a été le principal chemin par lequel ils sont allés l'un à l'autre se chercher le fer à la main pour s'exterminer. « La Méditerranée, avons-nous dit, doit être désormais un vaste forum sur tous les points duquel communieront les peuples jusqu'ici divisés. La Méditerranée va devenir le lit nuptial de l'Orient et de l'Occident ».

La politique des Européens dans l'antiquité, dès que l'Europe eut reçu le germe du progrès par les colonies qui l'apportèrent avec elles de l'Égypte et de l'Asie, a été la soumission des barbares et des Orientaux en particulier. Chez les Grecs, Bacchus, Agamemnon et Alexandre ; chez les Romains, Caton, l'ennemi de Carthage ; les Scipions, Lucullus, Sylla, Pompée, ont été les principaux praticiens de cette politique.

La politique principale de la chrétienté vis-à-vis de l'Orient, tant que fut ardente la foi catholique, fut plus défensive qu'offensive, mais toujours belliqueuse : il s'agissait de *repousser* les infidèles, de *délivrer* les lieux saints. Les souverains pontifes, les apôtres des croisades, tels que Saint Bernard et Pierre-l'Ermite, et les princes croisés, se sont surtout consacrés à la faire embrasser et mettre en œuvre par les masses qu'ils gouvernaient de leur voix ou de leur glaive.

Après la réforme, la lutte entre l'Orient et l'Occident perdit peu à peu de son intensité. L'Orient s'assit et sembla s'endormir. Les Occidentaux, plus remuants, continuèrent à guerroyer les uns contre les autres. Depuis lors la politique européenne la plus élevée est celle qui a dicté le traité de Westphalie, que tous les traités subséquents n'ont modifié que dans ses dispositions secondaires. Elle a eu pour but et pour raison, profonde quoique ignorée cependant par beaucoup de ceux qui y ont pris part, l'abaissement de la féodalité, personnifiée dans le *saint empire*. C'est particulièrement le cabinet français qui a présidé à ce mouvement politique par Henri IV, Richelieu, Louis XVI, la Convention et Napoléon¹⁶.

La politique pacifique de l'avenir aura pour objet, dans son application la plus immédiate, de constituer à l'état d'association, autour de la Méditerranée, les deux massifs de peuples qui depuis trois mille ans s'entrechoquent comme représentants de l'Orient et de l'Occident : c'est là le premier pas à faire vers l'association universelle. La Méditerranée, en y comprenant la mer Noire et même la Caspienne, qui n'en a probablement été séparée que dans une des dernières révolutions du globe,

¹⁶ La rivalité de la France et de l'Angleterre, qui occupe une si grande place dans l'histoire moderne, est un fait d'une moins grande généralité que la lutte dirigée contre le *saint empire*. Aussi les politiques anglais, dans ces cas pressants, ont-ils renoncé à leurs projets contre la France en vue de la prééminence qu'ils auraient ainsi assurée à la cour impériale. Voilà pourquoi Henri IV trouva des secours près d'Élisabeth, et pourquoi après Denain la reine Anne fut si prompte à écouter des propositions de paix.

deviendra ainsi le centre d'un système politique qui ralliera tous les peuples de l'ancien continent, et leur permettra d'harmoniser leurs rapports entre eux et avec le nouveau monde.

Considérons ce *système méditerranéen* sous le rapport industriel ; car la politique est spécialement le règlement des intérêts des peuples et des individus sous ce rapport.

Communications. - Les chemins de fer

L'industrie, abstraction faite des industriels, se compose des centres de production unis entre eux par un lien relativement *matériel*, c'est-à-dire par des voies de transport, et par un lien relativement *spirituel*, c'est-à-dire par des banques. J'accepterai provisoirement la distribution des centres de production telle qu'elle existe aujourd'hui, et je ne parlerai ici que des communications. Il y a de si étroites relations entre le réseau des banques et le réseau des lignes de transports, que l'un des deux étant tracé avec la figure la plus convenable à la meilleure exploitation du globe, l'autre se trouve par cela même pareillement déterminé dans ses éléments essentiels.

Les moyens de communications les plus faciles que l'homme emploie en grand aujourd'hui, indépendamment de la mer, que l'on rencontre toujours dans les grands trajets, sont les rivières et canaux, et les chemins de fer. 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. Lorsque, par exemple, ils ont comparé les chemins de fer aux canaux, ils ont été *exclusivement* préoccupés de mesurer les frais d'établissement et le coût du transport. La question de rapidité ne leur a apparu que comme secondaire, et ils ne l'ont examinée que sous le rapport de la marchandise. 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 le long desquels les hommes et les produits peuvent se mouvoir avec une vitesse qu'il y a vingt ans 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. Il y a vingt ans, ils n'étaient employés que pour le service intérieur de quelques mines : inventés d'hier, ils ont déjà éprouvé des perfectionnements prodigieux relativement à leur tracé, à leur construction et aux moteurs destinés à les parcourir. Déjà, grâce aux admirables machines locomotrices, façonnées par les ingénieurs anglais, on peut aisément s'y transporter avec une vitesse moyenne de lieues (40 000 mètres) à l'heure¹⁷, et je ne doute pas que prochainement l'on n'arrive à dépasser cette vitesse, même par tous pays. Or quand il sera possible de métamorphoser Rouen et Le Havre en faubourgs de Paris, quand il sera aisé d'aller non pas un à un, deux à deux, mais en nombreuses caravanes, de Paris à Pétersbourg en moitié moins de temps que la masse des voyageurs n'en met habituellement à franchir l'intervalle de Paris à Marseille, quand un voyageur, parti du Havre de grand matin, pourra venir déjeuner à Paris, dîner à Lyon et rejoindre le soir même à Toulon le bateau à vapeur d'Alger ou d'Alexandrie ; quand Vienne et Berlin seront beaucoup plus voisins de Paris, qu'aujourd'hui Bordeaux, et que relativement à Paris Constantinople sera tout au plus à la distance actuelle de Brest, de ce jour un immense changement sera survenu dans la constitution du monde ; de ce jour ce qui maintenant est une vaste nation, sera une province de moyenne taille¹⁸.

¹⁷ Les voyageurs parcourent la distance de Liverpool à Manchester, qui est de 52 kilomètres (13 lieues), en une heure et quart.

¹⁸ En ce moment, sur les routes bien servies du continent, les diligences parcourent deux lieues à l'heure. En ne comptant que dix lieues pour les chemins de fer, il en résultera que les distances seront à peine le cinquième de ce qu'elles sont aujourd'hui. Si bien que les habitants de deux points placés à cinq cent lieues l'un de l'autre se trouveront dans les mêmes rapports qui existent maintenant entre ceux de deux villes éloignées seulement de cent lieues, et que par conséquent la population d'un pays dont la superficie serait de deux cent cinquante mille lieues carrées, sera de fait placée dans les mêmes circonstances que celle qui occupe aujourd'hui un territoire ving-cinq fois moindre.

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. Par leur moyen, et à l'aide de quelques autres découvertes modernes, telles que le télégraphe, il deviendra facile de gouverner la majeure partie des continents qui bordent la Méditerranée avec la même unité, la même instantanéité qui subsiste aujourd'hui en France. Or, entre tous les pays, l'Angleterre exceptée, la France est de beaucoup celui où il est le plus aisé de communiquer l'impulsion du centre jusqu'à l'extrême circonférence¹⁹.

Et cependant quelles que soient les merveilles qu'enfante déjà la vapeur sous les doigts de l'homme, il est encore novice à la manier et à l'appliquer soit aux chemins de fer, soit à la navigation. Les machines à vapeur sont des appareils compliqués et fort incommodes par leurs poids, et les expériences les plus scrupuleuses constatent qu'à peine elles utilisent quatre à cinq pour cent de la force calorifique du combustible consommé. Que sera-ce donc lorsqu'une nouvelle inspiration scientifique, ramenant l'unité dans des théories aujourd'hui embarrassées et complexes, aura éclairé ce qui n'est que ténèbres, tourné à profit ce qui fait obstacle, et mis de l'ordre au sein du chaos ?

Les chemins de fer figureront donc au premier rang parmi les moyens de transport qui relieront les divers points du *système méditerranéen* ; et déjà, comme par un pressentiment d'avenir, les deux peuples les plus industriels du monde, l'Angleterre et l'Amérique du Nord, lorsqu'ils ouvrent des communications nouvelles, préfèrent généralement aujourd'hui les chemins de fer.

Systeme général.

Or maintenant l'on peut considérer la Méditerranée comme une série de grands golfes qui sont chacun l'entrée d'un large pays sur la mer. Dans chacun de ces golfes il y aura à choisir un port principal, et presque partout il sera possible d'en trouver un sur l'axe de la plus importante des vallées aboutissant au golfe. Le port ainsi déterminé sera pris pour pivot d'un ensemble d'opérations dont la plus capitale serait un chemin de fer qui, en remontant la vallée médiale, irait par-dessus ou à travers le versant des eaux chercher une autre vallée de premier ordre ; car les grands bassins des fleuves constituent généralement les divisions industrielles les plus naturelles. Et ces systèmes partiels, tous rattachés entre eux, constitueraient le système général.

De la sorte les grands courants d'eau seraient longés chacun par un chemin de fer, qui en masse leur serait parallèle, et le grand mouvement d'hommes et de produits qui aurait lieu le long de leur cours se trouverait partagé, de sorte que le chemin de fer ne porterait que les hommes et les produits légers, laissant à la navigation le soin de charrier les marchandises lourdes et encombrantes. Les communications secondaires seraient ensuite spécialement établies à l'aide de chemins de fer [...]

¹⁹ Les chemins de fer, outre les avantages de l'ordre moral et politique, présentent encore, avec les canaux et les rivières, l'avantage matériel de n'être point sujets à chômages pendant l'hiver, pendant les basses eaux, et surtout celui de coûter moins à établir : on peut même les construire provisoirement pour la première fois à un prix extrêmement bas, sauf à les construire plus solidement lorsqu'ils ont vérifié le pays qu'ils traversent. M. Litz annonce qu'aux États-Unis d'Amérique, il en a été tracé de construction légère, calculée pour dix années de service, en fer et en bois, et qui n'ont coûté que 7500 dollars le mille (22 000 fr. le kilomètre). C'est bien moins que les routes royales de France avec leurs larges berges de boue. D'un autre côté, la rapidité de la course permet aux fabriques dont les produits les parcourent, de ne se point mettre en avance et de fabriquer, pour ainsi dire, au fur et à mesure des besoins de la consommation. Avec les canaux, au contraire, il y a toujours une grande quantité de produits en route, qui courent le risque de se détériorer et dont la valeur constitue une énorme mise dehors.

France-Angleterre.

En France le port principal du golfe de Lyon est Marseille²⁰ qui termine admirablement l'admirable vallée du Rhône. Il n'est personne qui, regardant la carte, n'ait rêvé quelque grande communication entre Marseille et le Havre, par Lyon et Paris, à travers les trois vallées du Rhône, de la Loire et de la Seine. La seule partie de cette belle voie qui pût présenter de sérieuses difficultés à vaincre, celle qui doit lier le bassin du Rhône au bassin de la Loire, est presque terminée aujourd'hui. Le plus haut avantage de cette grande communication serait certainement d'ouvrir à l'Angleterre les abords de la Méditerranée. L'industrie jouera un beau rôle dans la régénération des peuples méditerranéens. La reine de l'industrie, l'Angleterre, ne saurait manquer d'apparaître avec éclat dans les pacifiques croisades qui s'ébranleront en Occident pour aller relever l'Orient à demi enseveli sous des monceaux de ruines. Le chemin de fer du Havre à Marseille sera comme un pont jeté au-dessus de la France pour le passage de la puissante Albion, de ses ingénieurs et de ses trésors.

Les principaux chemins de fer qui sillonneraient encore la France seraient ; 1) celui de Toulouse à Bordeaux, qui continuerait sur Paris par Orléans, et qui, par Metz, Sarrebruck aux inépuisables mines de houille, Mayence et Francfort, irait tourner les Vosges et la forêt Noire pour entrer en Allemagne, et dont un embranchement rattacherait à Paris Mons, Bruxelles et Anvers ; 2) ceux qui de Lyon rejoindraient les bassins de la Meuse et du Rhin, et descendraient jusqu'à Maëstricht et Amsterdam ; 3) celui qui poursuivrait la Loire jusqu'à Nantes, et de là irait rallier la superbe rade de Brest.

Michel Chevalier, *Politique industrielle et système de la Méditerranée : religion Saint-Simonienne*, Paris, rue Monsigny, 1832, pp. 129-138.

²⁰ Le port de Toulon est cependant beaucoup plus beau et plus sûr que celui de Marseille ; mais Toulon étant port de guerre, le mouvement commercial s'est jusqu'à présent concentré sur la ville des Phocéens.