Recherches sur Diderot et sur l'Encyclopédie

49 | 2014
Varia

Éric Szulman, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime*, Rennes, PUR, 2014. 376 p. ISBN 978-2-7535-2942-7

Pierre Crépel

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rde/5197>

DOI : 10.4000/rde.5197

ISSN : 1955-2416

Éditeur

Société Diderot

Édition imprimée

Date de publication : 10 novembre 2014

Pagination : 323-326

ISBN : 978-2-9520898-7-6

ISSN : 0769-0886

Référence électronique

Pierre Crépel, « Éric Szulman, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime*, Rennes, PUR, 2014. 376 p. ISBN 978-2-7535-2942-7 », *Recherches sur Diderot et sur l'Encyclopédie* [En ligne], 49 | 2014, mis en ligne le 10 novembre 2016, consulté le 30 juillet 2021. URL : <http://journals.openedition.org/rde/5197> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rde.5197>

Propriété intellectuelle

adversaires ». H. Steinke ne se contente pas d'examiner les relations et les rapports de forces entre les protagonistes, il aborde aussi les contenus scientifiques en question, par exemple ceux liés à l'irritabilité et à la sensibilité, thèmes importants dans l'œuvre de Haller. Nul doute que ceux qui étudient le *Supplément* de l'*Encyclopédie* sauront, après cela, regarder les inimitables articles de Haller d'un œil moins ingénu.

Même si les autres contributions ne portent pas sur des collaborateurs de l'*Encyclopédie*, elles sont instructives à certains égards pour l'étude de cet ouvrage. Celle de Catherine Goldstein, à propos du réseau du Père Mersenne, concerne plutôt la théorie des nombres, discipline assez absente malheureusement de l'*Encyclopédie*, mais elle est très instructive sur les relations entre mathématiciens dans l'exercice de leurs recherches. Celle d'Anne-Lise Rey sur la controverse entre Leibniz et Papin, relative notamment à ce qu'on pourrait appeler la préhistoire de la querelle des forces vives, peut nous éclairer sur des articles comme « Force » ou « Mouvement » de l'*Encyclopédie* ; ses considérations sur les « expériences de pensée » nous aideraient aussi à mieux contextualiser le « Discours préliminaire » ou des articles comme « Éléments des sciences », « Expérimental », etc. Enfin, la façon dont Jean-Pierre Schandeler nous conduit à travers les débats apparemment feutrés mais de fait assez violents à l'Académie des inscriptions et belles-lettres à propos des certitudes et incertitudes de l'histoire (notamment des débuts de Rome) donne des informations utiles pour mieux apprécier comment l'*Encyclopédie* entend la scientificité de l'histoire. En d'autres termes, cet ensemble, même s'il ne parle pas explicitement de l'*Encyclopédie*, nous fournit indirectement une source de réflexion pour situer divers aspects de l'ouvrage phare des Lumières.

Ce numéro 66-2 de la *Revue d'histoire des sciences* contient aussi une étude d'histoire de l'optique sur Arago, Biot et Fresnel, ainsi qu'un compte rendu de lecture relatif à l'*Archéologie du savoir* de Michel Foucault.

Pierre CRÉPEL

Éric SZULMAN, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime*, Rennes, PUR, 2014. 376 p. ISBN 978-2-7535-2942-7.

Cette « version allégée et remaniée » de l'importante thèse soutenue par l'auteur en 2011, concerne les encyclopédistes au plus haut point : d'abord Turgot (l'un des personnages centraux du livre avec

Bertin), mais aussi Condorcet, Lalande, et quelques-uns de leurs proches comme les Trudaine. Éric Szulman dégage « une nouvelle perception de la circulation selon laquelle l'avènement d'un système de voies d'eau interconnectées serait un moyen pour l'État de construire un marché national et d'unifier son territoire ». Cette question est d'abord un « objet d'administration avant d'être instituée en politique publique à partir de Turgot ». Le livre se compose de huit chapitres et d'un épilogue, ordonnés chronologiquement, de 1660 à la Révolution. Il comporte (en plus de la préface, de l'introduction et de la conclusion) une bibliographie soignée, particulièrement remarquable par ses sources manuscrites (que l'auteur a vraiment consultées !), ainsi qu'un index des noms des principaux acteurs de l'époque ... et des cours d'eau.

Il s'agit d'une histoire politique, économique et sociale, non d'une histoire technique. Pour l'époque de l'*Encyclopédie*, ce sont les chapitres II, III et IV, respectivement consacrés aux périodes 1740-1763, 1763-1773, 1774-1776, qui nous intéressent le plus ici. Les chapitres V-VIII sont relatifs à la décennie et demie qui précède la Révolution. L'auteur évoque ensuite brièvement le futur des réalisations, jusqu'au tiers du XIX^e siècle, mais sans y insister.

Sous Louis XIV et la Régence, les routes sont considérées comme le moyen de communication essentiel et celui-ci assure la cohésion de l'État, alors que les rivières navigables et les canaux ne représentent qu'un complément local éventuel, à laisser à l'initiative individuelle. L'intérêt général de la navigation intérieure apparaît progressivement, devient admis par tous ou presque ; naît alors un champ administratif assez autonome, puis une politique publique visant à mettre en place un réseau qu'on dirait aujourd'hui intermodal pour faire communiquer les grands bassins fluviaux, les mers, afin d'assurer la promotion du commerce, de la production, mais aussi de la force militaire.

Éric Szulman étudie les propositions, les débats, les financements, les réalisations dans le concret, avec une grande précision. Par exemple, les intérêts privés ne sont pas les mêmes pour les députés du commerce (opposés aux péages) et pour les compagnies qui aspirent aux concessions ; pour tel ou tel projet, il existe des discussions, parmi les partisans d'un financement public, sur la part du local et du national. Les voies de l'expertise, des expertises conviendrait-il mieux de dire, entre savants, ingénieurs, administrateurs et particuliers, sont multiples. Et il est absolument indispensable d'entrer dans les détails si on veut comprendre les enjeux ; de même quand on passe au stade des réalisations ou à leur abandon. À cet égard, les schémas, cartes et tableaux indiquant, voie d'eau par voie d'eau, les dates d'aménagements (acceptés ou refusés), les concessionnaires éventuels, les auto-

rités administratives, les modalités exactes des financements et leurs évolutions, les distances en question, etc. (le tout avec les sources précises dans les archives) sont précieux et sortent des généralités filandreuses qu'on voit souvent dans d'autres études.

L'un des mérites de ce livre est de nous mettre en garde face à des mots anachroniques, aujourd'hui utilisés de façon journalistique, comme « libéralisme » ou « colbertisme », le premier étant de nos jours assimilé à « moins d'État » et à la promotion du privé face au public, à l'opposé du second. Or l'auteur nous montre ici que, sous Colbert, les canaux sont considérés comme du domaine de l'initiative privée et à réaliser sous le régime des concessions à des compagnies privées percevant des péages, alors que, sous Bertin, chantre de la liberté du commerce, il doit s'agir d'une politique publique de canaux gratuits financés par un impôt national direct. Tous les intermédiaires, toutes les nuances existent, tant pour l'initiative que pour la construction et l'entretien des voies d'eau, et tout cela évolue au cours du siècle, avec Trudaine, L'Averdy, Terray, Turgot, Condorcet, etc.

La lecture du livre imprimé ne dispense pas de celle de la thèse, notamment de ses annexes. C'est par exemple le cas pour ce qui concerne la correspondance de Condorcet, car Éric Szulman a découvert, en particulier, aux archives nationales, dans la série F-14, de nombreuses lettres inédites dont il fait profiter l'inventaire en cours des manuscrits de ce savant.

Il n'était pas dans l'intention de l'auteur d'examiner comment la navigation intérieure est exposée et appréciée dans l'*Encyclopédie* et ses éditions ultérieures, mais le chercheur qui voudra s'atteler à cette tâche aura maintenant un cadre très utile à sa disposition. Un petit sondage, par exemple à des articles comme « Canal », « Canaux », « Fleuve », « Navigation », « Rivière », dans la Table du pasteur Mouchon, nous semble confirmer que les encyclopédistes de la première génération n'ont pas vraiment de vision d'ensemble de la navigation intérieure : leurs articles sont d'ailleurs rédigés avant l'action résolue et engagée de Bertin. Il sera particulièrement intéressant d'étudier les différences entre l'édition originale et celle d'Yverdon, puis le *Supplément* et la *Méthodique*, notamment à partir des prises en compte de l'ouvrage de Lalande sur les canaux, puisque ce savant est l'un des auteurs les plus importants de ces nouvelles éditions. Plusieurs longs articles, tels « Canal » ou « Canaux » dans le tome II du *Supplément*, anonymes ou signés de Lalande, Vallet, Béguillet, seraient à étudier en détail. En revanche, il ne nous semble pas que les traces des réflexions de Condorcet sur ces sujets apparaissent dans le *Supplément* et la *Méthodique*. Un autre point de contact avec les éditions de l'*Encyclopédie*, qui ne faisait pas partie de l'objet de l'ouvrage recensé ici, est celui des rapports entre

les canaux et l'hydraulique, et on pourrait voir, dans l'esprit des travaux d'Alexandre Guilbaud, dans quelle mesure Bossut s'est impliqué à cet égard dans la *Méthodique*.

Pierre CRÉPEL

Bernard HERENCIA, *Les Éphémérides du citoyen et les Nouvelles Éphémérides économiques 1765-1788. Documents et table complète*, préface de Philippe Steiner, Ferney-Voltaire, Centre international d'étude du XVIII^e siècle, 2014, xxxii-418 p. ISBN 978-2-84559-105-9.

Les *Éphémérides du citoyen*, principal organe des physiocrates, occupent une place notable dans la vie intellectuelle française, voire européenne, pendant plus de vingt ans : la diversité des sujets abordés, qui sont loin de se limiter au commerce des grains ou aux questions agraires, la qualité et la variété de leurs contributeurs, et aussi de leurs contradicteurs, également une relation particulièrement active avec les lecteurs du périodique, en font un acteur et un témoin important des débats de l'époque. On sait que Diderot, en relations avec Le Mercier de la Rivière et Du Pont, a contribué quelque peu aux *Éphémérides* (en 1769 et 1770), a soutenu les « économistes », puis les a critiqués, tout en leur conservant son estime et en jugeant bénéfiques leurs multiples interventions sur les questions les plus controversées.

La présente « table complète », enrichie de nombreuses annexes, est un ouvrage d'une grande utilité, qui surpasse de beaucoup les trois tables précédemment publiées (Kisaki 1975, Pellissier 1978, Spoto 2012), relativement sommaires et d'ailleurs parfois difficilement accessibles. Ses deux aspects les plus novateurs résident dans la précision de l'inventaire des textes insérés, et dans les progrès importants réalisés dans l'identification des auteurs.

La « présentation » initiale retrace l'histoire des cinq périodes éditoriales du journal, avec ses changements de direction et de formule, depuis sa création en 1765 par Nicolas Baudeau, qui se rallie à la physiocratie un an plus tard, jusqu'à l'ultime relance de 1787-1788, la période centrale (1768-1772) étant celle de la direction de Pierre Samuel Du Pont. La méthode et les moyens utilisés pour réaliser la table sont ensuite détaillés : a été retenue « pour chaque partie, rubrique et article, l'intégralité des titres et sous-titres dans leur niveau le plus étendu ». Quant à l'identification des auteurs, elle est fondée sur une synthèse des travaux antérieurs consacrés aux *Éphémérides* et aux « économistes », mais témoigne aussi des progrès importants réalisés