

## **19- Bleue comme une orange**

### **1851-1870. L'empire saint-simonien de Napoléon III**

**A compter des années 1830, les réseaux ferrés lancent véritablement l'industrialisation de la France, que les « locomotives de l'histoire » emportent sur « les rails du progrès ». Aux manettes, les polytechniciens, dont l'ardeur est fouettée par les prêcheurs saint-simoniens. On a vu dans les chapitres précédents comment ces derniers s'étaient faits les passeurs de l'*orangisme*<sup>1</sup> ; les voici désormais en action, à la tête des compagnies de chemins de fer et de l'Empire. C'est avec et sous Louis-Napoléon Bonaparte, cet empereur imbu de « socialisme » - comprenez, de dirigisme économique et de développement industriel - que le gouvernement technocratique s'impose concrètement et sans retour en France. C'est le progrès. Mécanique. Triomphal. En avant toute vers l'avenir radieux où tous les peuples n'en feront plus qu'un, où l'on sera tous frères, filant tous ensemble avec une rectitude mathématique, tels les rouages, les bielles et les pistons d'une immense machine s'enroulant harmonieusement.**

\*\*\*

Le 30 juin 1827, le premier wagonnet du premier chemin de fer français parcourt les 20 km entre le puits de mine de Saint-Etienne à la petite ville d'Andrézieux sur la Loire. Le train n'est encore tiré que par des chevaux, mais ces deux rails parallèles en fonte, stabilisés par des dés de pierre, offrent déjà un immense gain d'énergie et de vitesse face à la charrette.

Cette première ligne est une « concession » accordée quatre ans plus tôt par le roi Charles X - c'est-à-dire une construction et une exploitation attribuées moyennant redevance, à une entreprise privée. En l'occurrence, un groupe d'ingénieurs et d'entrepreneurs emmené par Louis-Antoine Beaunier (1779-1835), diplômé de l'École des Mines de Paris (1798), ingénieur en chef des Houillères de la Loire, directeur-fondateur de l'École des Mines de Saint-Étienne depuis 1816, et donc directeur de la toute première compagnie ferroviaire de France (la Compagnie de Saint-Étienne à la Loire).

Beaunier n'apporte que 50 000 francs au capital de départ d'un million, mais aussi l'expertise technique sans laquelle l'argent du capitaliste fondrait à la banque. L'actionnaire majoritaire est Jacques de Milleret, noble descendant d'une famille de militaires, qui préfère l'activité des hauts-fourneaux à celle des canons. La révolution industrielle a gagné la famille.

Le premier tracé de la première ligne de chemin de fer d'Europe continentale épouse les sinuosités du relief de montagne. À l'aller, les 150 wagons et leurs deux tonnes de houille descendent la pente jusqu'à la Loire, par simple gravitation. Ils ne sont hippotracés que pour remonter jusqu'au puits. Non que Beaunier ignore la locomotive à vapeur, mais la géographie locale, l'état de l'art locomotif et les coûts d'exploitation tranchent encore en faveur du cheval à foin.

Une autre équipe d'ingénieurs-entrepreneurs observe cette ligne primitive avec attention : « Plusieurs fois, même en allant lentement, [l]es chariots ont été projetés hors de l'ornière, ce qui doit nous confirmer dans la nécessité de prolonger nos courbes autant que possible<sup>2</sup> », note l'ingénieur Charles Séguin, à peine revenu d'un voyage d'observation de la ligne Manchester-Liverpool.

Ses frères et lui viennent d'obtenir la concession d'une deuxième ligne, entre Saint-Étienne et le Rhône cette fois, pour affréter le charbon jusqu'aux forges du Nivernais plus au nord. Au contraire de leurs prédécesseurs de la Loire, ils prennent le parti de « corriger la nature » accidentée de la vallée

---

<sup>1</sup> Cf. « Bleue comme une orange » Ch. 16 « Lyon, 1830-1834 ; Chef-lieu de l'industrialisme ». Ch. 17 « 1831-1834. Les femmes aussi ». Ch. 18 « Lyon, 1830-1848 : Des canuts insurgés au « socialisme scientifique », sur [www.piecesetmaindoeuvre.com](http://www.piecesetmaindoeuvre.com)

<sup>2</sup> Cité par François Caron, *Histoire des chemins de fer en France (1740-1883)*, Fayard, 1997.

du Gier, creusant 14 tunnels au lieu d'escalader les monts, édifiant un viaduc plutôt que de dévaler les pentes.

D'autres projets ferroviaires s'ébranlent de ci de là. Les 2-3 août 1829, lors d'une réunion de maîtres de forge de Champagne, Fournel, alors directeur de l'usine de Brousseval (Haute-Marne), et Margerin, « ancien officier d'artillerie », tous deux polytechniciens et saint-simoniens, proposent la construction d'une ligne de Gray à Saint-Dizier pour le transport du minerai de fer et des combustibles<sup>3</sup>.

Le 28 juin 1830, cinq mois après la première d'*Hernani* (25 février), s'ouvre la première section de la ligne entre Saint-Etienne et Andrezieux. Le rail et le romantisme surgissent en parallèle, au milieu de révolutions, tour à tour vaincues et victorieuses.

Charles X est renversé en trois jours d'insurrection, les 27, 28 et 29 juillet 1830. Louis-Philippe (1773-1850) est porté sur le trône par une alliance de socialistes, de républicains et de banquiers libéraux. Son règne sera, selon Marx<sup>4</sup>, celui des « rois de la bourse et des chemins de fer », des « possesseurs de mines de charbon et de fer ». Mais le roi bourgeois doit d'abord affronter le choléra - 18 000 morts à Paris - dont Casimir Périer ; le « président du conseil » (premier ministre), issu d'une famille d'industriels et de banquiers grenoblois, qui n'a eu que le temps de fonder un Ministère des Travaux publics.

Le 1<sup>er</sup> mars 1832, les passagers peuvent à leur tour circuler à bord des trains hippomobiles, cependant que s'achève la ligne Saint-Etienne - Andrezieux. L'arrivée des locomotives à vapeur prendra encore cinq à dix ans, au gré des travaux de renforcement des voies, à travers toutes sortes de grèves, de complots et de prises d'armes de tous les bords politiques, mais sans autre incidence sur le cours des choses, que des accélérations ou des ralentissements secondaires. Les saint-simoniens annoncent le vrai, le profond changement de régime, le remplacement des « féodaux » par les « producteurs », tous les dimanches dans leurs sermons, et chaque jour dans *Le Globe*, leur journal imbu de morgue industrielle et technocratique :

« Le meilleur moyen que nous ayons d'ailleurs de moraliser les classes inférieures, de dissiper leurs penchants brutaux, de leur inculquer des habitudes d'ordre et des sentiments de conciliation, c'est de nous présenter à elles non seulement comme des docteurs, mais aussi comme des chefs directs de leurs travaux. [...] Par nous ils comprendront et aimeront les classes élevées. Nous serons forts pour leur prêcher l'amour de ces classes, pour leur en dire les mérites, lorsque nous serons en droit de leur dire que la sollicitude des supériorités sociales a rassemblé les moyens d'organiser le système des travaux au sein desquels ils accompliront leur existence toujours de plus en plus heureuse<sup>5</sup>. »

L'auteur de ces lignes est le rédacteur en chef du *Globe* Michel Chevalier (1806-1879), polytechnicien et ingénieur du corps des Mines (simplifiée selon l'usage en « X-M 1823 » avec l'année d'entrée à « X »), d'où il diffuse l'idéologie saint-simonienne : « Les germes de notre doctrine sont déposés dans tous les corps qui se recrutent à l'école Polytechnique et dans toutes les écoles où on enseigne la science industrielle<sup>6</sup>. » La procédure voulant qu'un étudiant accède à la prestigieuse école militaire de polytechnique par concours, qu'il y étudie deux ans, avant d'intégrer un grand corps d'État selon son classement de fin d'études : les Ponts et chaussées (créés en 1716), les Mines (créées en 1794), l'école du Génie militaire (créée en 1794), etc.

---

<sup>3</sup> Cf. Philippe Régner, *Chronologie détaillée et extensive du saint-simonisme* sur <https://saint-simonisme.huma-num.fr>

<sup>4</sup> *Les luttes de classes en France*, 1848, éd. Gallimard/Folio, 2022.

<sup>5</sup> *Le Globe*, 16 décembre 1831.

<sup>6</sup> *Idem*.

Michel Chevalier, par exemple, a été reçu major au concours d'entrée en 1823, puis a intégré l'École des mines en 1825, avant d'être nommé Ingénieur des travaux publics de l'État en 1830. Il occupe un premier poste dès l'été comme Ingénieur des mines du département du Nord, presque aussitôt quitté, en novembre 1830, pour se livrer pleinement à la propagande saint-simonienne.

Mais les rumeurs de subversion politique et sexuelle qui entourent « l'église » inquiètent le gouvernement de Louis-Philippe. Un jour de janvier 1832, deux compagnies de grenadiers et un escadron de hussards envahissent l'hôtel où la hiérarchie de l'église vit en communauté. Les scellés sont apposés sur les salles de réunion, la maison perquisitionnée, la comptabilité saisie, le « Père » Enfantin et ses proches sont inculpés de délit d'association, d'escroquerie et d'outrages aux bonnes mœurs<sup>7</sup>.

Pas de quoi décourager nos apôtres. Face aux périls sanitaires et sociaux, de grands travaux s'imposent - par la force. Pour Chevalier, non seulement « l'établissement d'un système de chemins de fer, d'un système de canaux et d'un système de banques [...] serait le meilleur de tous les préservatifs contre le choléra<sup>8</sup> », mais encore « le symbole le plus parfait de l'*association universelle* »<sup>9</sup>.

*Si les chemins de fer terrassent les épidémies, et  
s'il incombe aux ingénieurs des Mines d'édifier les chemins de fer,  
alors les polytechniciens sont les génies tutélaires du bonheur national.*

Logique conforme au « nouveau christianisme » de Saint-Simon<sup>10</sup> : les réseaux *relient* les hommes, leur déploiement doit être une *religion*. Volontiers autoritaire :

« Il faut un coup d'État. Un coup d'état industriel. [...] On pourrait enfin commencer aux barrières les chemins de fer qui doivent conduire à Marseille et au Havre. [...] L'ouverture des travaux et leur inauguration se ferait avec pompe et serait célébrée par des fêtes publiques. [...] Les escouades de travailleurs seraient commandées par les ingénieurs des ponts-et-chaussées et des mines, par les élèves de l'École polytechnique, tous en grand uniforme. Le canon marquerait le commencement et la fin de la journée et sonnerait les heures ; des spectacles seraient échelonnées de distance en distance, et les meilleurs acteurs tiendraient l'honneur d'y paraître. Les femmes les plus brillantes se mêleraient aux travailleurs pour les encourager<sup>11</sup>. »

C'est en fait la version moderne de la corvée féodale, en attendant le « travail obligatoire<sup>12</sup> » et la « militarisation du travail<sup>13</sup> » voulus par Lénine, Trotski, et tous les industrialistes bolcheviques.

---

<sup>7</sup> Cf. « 1831-1834. Les femmes aussi », « Bleue comme une orange (17) » sur [www.piecesetmaindoeuvre.com](http://www.piecesetmaindoeuvre.com)

<sup>8</sup> *Le Globe*, 9 avril 1832.

<sup>9</sup> « Le Système de la Méditerranée », *Le Globe*, 12 février 1832.

<sup>10</sup> Cf. chapitre 15., « Saint-Simon, l'ingénieur-prêcher de l'industrialisme », *Bleue comme une orange*, [piecesetmaindoeuvre.com](http://piecesetmaindoeuvre.com).

<sup>11</sup> *Le Globe*, 11 avril 1832.

<sup>12</sup> « Déclaration des droits du peuple travailleur et exploité », *Izvestia*, 16 janvier 1918.

<sup>13</sup> *Terrorisme et communisme*, Léon Trotski, 1920. D'ailleurs, remarquait le chef de l'Armée rouge, « L'appareil des chemins de fer allemands a été porté à un haut niveau dans une large mesure grâce au recrutement de sous-officiers et d'officiers aux postes administratifs du département des voies de communication. En ce sens, nous aussi avons à apprendre du militarisme. »

Le 13 avril 1832, toujours à la Une du *Globe*, c'est Henri Fournel (X mines, 1818), qui s'adresse au roi en tant que « ministre des travaux publics ». Pour répondre à la revendication des canuts de *vivre en travaillant*, Fournel lui propose la levée d'« armées de travailleurs » sur le modèle de la Convention, avec pour mission un programme de grands travaux frayant la voie à un « Napoléon pacifique ».

- Chemin de fer du Havre à Marseille et de Strasbourg à Nantes ;
- Défrichage des terres incultes et modernisation agricole dans les départements de l'Ouest ;
- Reforestation des Vosges et des Pyrénées ;
- Fonds supplémentaires pour le canal latéral à la Loire et poursuite du canal de Nantes à Brest<sup>14</sup> ;

Michel Chevalier renchérit le lendemain dans un article intitulé « L'apostolat », où il en appelle à l'intervention d'un « révélateur », d'un « sauveur », qui ferait un « 18 brumaire pacifique<sup>15</sup> ». De quoi éperonner le jeune Louis-Napoléon (24 ans), qui caracole alors en Italie, précisément à la recherche d'un moyen de répondre à cet appel dont il partage toutes les aspirations ; mais aussi de quoi irriter et inquiéter le roi Louis-Philippe qui pense beaucoup faire en laissant faire.

Trois mois plus tard, le 6 juin 1832, la barricade de Saint-Merri, ultime bastion des insurgés républicains, romancée par Hugo dans *Les Misérables*, est emportée par la troupe. L'état de siège, proclamé, et l'École polytechnique dissoute en raison de son appui à l'insurrection. La répression frappe dur et large ; condamnations à mort et à la prison.

Une perquisition vise derechef les saint-simoniens qui ont déserté leur devoir de gardes nationaux, retirés à une quarantaine, pour une retraite communautaire dans la maison de famille d'Enfantin, à Ménilmontant. Comptez une centaine de soldats assis dans l'herbe, cependant que le commissaire notifie à Enfantin et à certains disciples, leur comparution prochaine en cour d'assise. Les motifs sont variés et pittoresques ; réunions non autorisées et association de plus de vingt personnes ; excitation à la haine et au mépris d'une classe de citoyens ; escroquerie ; outrage à la morale publique ; provocation non suivie d'effets au renversement du roi ; provocation à la désobéissance aux lois régissant la propriété...

Le « Père » Prosper Enfantin (1796-1864), lui-même polytechnicien de la promotion 1813, le directeur du *Globe* Michel Chevalier, écopent donc fin août d'un an de prison. Duveyrier, Barrault et Rodrigues, d'amendes et de peines moindres. La « société dite saint-simonienne », scindée depuis dix mois entre partisans du communisme et partisans de la communication, est dissoute, ainsi que la Société des Amis du Peuple d'Auguste Blanqui. Mais déjà les apôtres du saint-simonisme se dispersent de par le monde, passant de la parole aux actes.

Voici nos deux « pères », enfermés à Sainte Pélagie, la prison des opposants politiques - mais dans un appartement de quatre pièces - et fournis en cigares et Champagne par les disciples. Des conditions propices à la conception de nouveaux projets.

Dehors, les frères Pereire font campagne pour une participation de l'État et de la haute banque au financement des chemins de fer. Ils soumettent à Legrand, directeur des Ponts et Chaussées, un projet de ligne entre Paris et Saint-Germain, d'après les études techniques de leurs amis Lamé (X-M 1814), Clapeyron (X-M 1816) et des frères Flachet.

Dedans, Chevalier écrit à son ami Le Play (X-1825), génial enquêteur de terrain, que :

---

<sup>14</sup> Cf. Philippe Régnier, *Chronologie détaillée et extensive du saint-simonisme* sur <https://saint-simonisme.huma.num.fr>

<sup>15</sup> Idem

« Le corps des Mines a fait jusqu'ici de la science (...); il faut qu'il sente la fièvre industrielle qui s'empare aujourd'hui de la société toute entière, et qu'il entreprenne d'être au premier rang de ce flux extraordinaire<sup>16</sup>. »

A défaut d'action, Enfantin et Chevallier commandent à leurs condisciples, Gabriel Lamé, Émile Clapeyron et Stéphane Flachet (ingénieur civil), un exposé précis de leurs *Vues politiques et pratiques sur les travaux publics en France*. Une étude particulièrement destinée au roi et publiée en septembre. Ses conclusions sont devenues classiques, sinon banales : l'anarchie des compagnies privées (*l'anarchie capitaliste*) est moins efficace qu'une économie dirigée et des compagnies mixtes dans le développement ferroviaire. Le rapport résume la doctrine théorique et pratique de l'action saint-simonienne : le régime mixte d'un État organisateur et de compagnies privées.

Clapeyron et Lamé ajoutent l'année suivante, que leur État-organisateur a besoin... d'organiseurs. Ils suggèrent en conséquence un *Plan d'écoles générales et spéciales pour l'agriculture, l'industrie manufacturière, le commerce et l'administration*, établies sur le modèle de Polytechnique, des Pont et Chaussées, et de la récente École centrale des arts et manufactures (Centrale), ouverte en 1829. Nos polytechniciens saint-simoniens et industrialistes, de quasi-pléonasmes, insistent sur une réforme de l'instruction publique valorisant les sciences et technique plutôt que la « morale ». Car voyez-vous, la situation des ouvriers, plutôt que de la justice sociale, exige de former d'abord « des ingénieurs, des chefs d'atelier, des manufacturiers, des négociants, des banquiers, des administrateurs ; plus tard, [de] s'occuper des lettres et des beaux-arts<sup>17</sup> ». Elle exige en bref des techniciens polyvalents. Des polytechniciens.

C'est à Sainte-Pélagie, dans leur prison de quatre pièces, qu'Enfantin annonce à Michel Chevalier, son plus actif et effectif disciple, sa décision de rompre avec lui. Ce n'est certes pas la première rupture dans le saint-simonisme (Auguste Comte, Saint-Amand Bazard), mais peut-être la plus brutale et la plus incompréhensible - à moins de croire à l'explication altruiste d'Enfantin, dans une lettre à un proche : « Il faut que Michel rompe avec moi, parce que cette rupture lui permettra de se rapprocher du gouvernement, et que là est sa voie<sup>18</sup> ».

Chevalier remâche ce choc un mois durant, avant de répondre par écrit le 5 mai 1833 à Enfantin, son codétenu : « C'est aujourd'hui l'anniversaire de la mort de Napoléon et j'ai choisi ce jour pour vous annoncer ma détermination de cesser toutes espèces de relations avec vous. » Il tiendra parole des décennies durant, malgré des tentatives de rapprochement ultérieures d'Enfantin. D'ailleurs, il est transféré en clinique en juin, pour une gastrite ; et tous deux sont libérés en août, avides de nouvelles entreprises.

En effet, le roi Louis-Philippe envoie Chevalier en mission d'étude des chemins de fer aux États-Unis. Il y voyage de janvier 1834 à novembre 1835, comme Saint-Simon en 1782, passant par Cuba et le Mexique. Les chemins de fer, insiste-t-il, sont bien plus qu'une question d'ingénierie ou de commerce, ils sont la concrétion des idées de 1789, la prise de pouvoir effective des producteurs sur les oisifs :

« Améliorer les communications, c'est travailler à la liberté réelle, positive, pratique, écrit Chevalier depuis les États-Unis ; c'est faire participer tous les membres de la famille

---

<sup>16</sup> Lettre à Le Play, 13 janvier 1833

<sup>17</sup> Plan d'écoles générale et spéciales pour l'agriculture, l'industrie manufacturière, le commerce et l'administration, Bachelier, 1833.

<sup>18</sup> Jean-Pierre Callot, « Les polytechniciens et l'aventure saint-simonienne », in *La Jaune et la Rouge*, septembre et octobre 1964

humaine à la faculté de parcourir et d'exploiter le globe qui lui a été donné en patrimoine [...]. Je dirai plus, c'est faire de l'égalité et de la démocratie<sup>19</sup>. »

Plus que les traités, davantage que les révolutions, mieux que les constitutions, les chemins de fer, lignes et réseaux, produisent la paix universelle par le rapprochement *effectif* des peuples et la réconciliation *matérielle* des classes.

Si les débuts du rail sont dominés par les polytechniciens des Mines, les ingénieurs des Ponts, venus des routes et canaux, s'imposent peu à peu dans sa conduite<sup>20</sup>. Qu'ils œuvrent dans le public ou le privé, ils prennent la direction technique, et guident la « Haute banque » dans sa recherche d'investissements productifs : Laffitte, Rothschild, ou les saint-simoniens Pereire, Arlès-Dufour, d'Eichthal, etc.

Les trois polytechniciens des Mines, Lamé, Clapeyron et Chevalier, associés en 1837 aux banquiers saint-simoniens Émile et Isaac Pereire, dirigent la construction de la première ligne à vapeur française entre Paris et Saint-Germain (20 km), la première ligne cotée en bourse à Paris. D'autres polytechniciens, Bazaine (X-PC 1827) et Chaperon (X-PC 1827) supervisent l'ouverture des lignes Mulhouse-Thann, Strasbourg-Bâle<sup>21</sup>, Paris-Rouen<sup>22</sup>, et Paris-Orléans<sup>23</sup>. Le saint-simonien Charles Didion (X-PC 1820) dirige les travaux du Alès-Beucaire pour le compte de la Société des mines de la Grand-Combe, avant de revenir au service de l'État en 1841 pour le Nîmes-Montpellier.

Mais ces réalisations ne doivent pas faire illusion. La France n'exploite au début des années 1840 que 320 km de rails, contre 2 500 en Angleterre. Des tronçons épars au gré des opportunités et fantaisies de banquiers parisiens. La définition d'une véritable politique ferroviaire nationale reste en débat. Qui pour investir ? Qui pour superviser ? Qui pour encaisser les recettes ? Bref : qui de l'État ou des compagnies privées sera le plus efficace pour doter le pays d'un réseau de communication moderne ? Les intérêts divergent, les économistes s'écharpent, et de la mêlée ressurgissent les vues politiques et pratiques conçues dix ans plus tôt par les saint-simoniens.

Une loi relative à « l'établissement des grandes lignes de chemin de fer en France » consacre en 1842 le régime mixte du trio Lamé-Clapeyron-Flachat, régime qui perdure jusqu'à la nationalisation du rail en 1937.

La puissance publique exproprie et rachète les terrains, les ingénieurs établissent les tracés, l'État construit les gares et bâtiments techniques. Les compagnies quant à elles, participent à l'investissement, elles exploitent et entretiennent les lignes dans le respect du cahier des charges, et encaissent les profits. « Fortune générale, fortune locale, fortune privée, résume alors le journal *L'Illustration*. L'administration des ponts et chaussées trouvait à appliquer son personnel, le corps le plus savant et le plus habile de l'Europe ; et l'industrie privée arrivait, avec ses capitaux et son génie commercial, imprimer la vie et le mouvement à ces grandes constructions<sup>24</sup>. »

Cette loi est l'œuvre presque personnelle d'Alexis Legrand (X-PC 1809), directeur des Ponts et chaussées et sous-secrétaire d'État aux Travaux publics. C'est une consécration pour les « Ponts ». Legrand dessine, en plus du compromis public-privé, le schéma en étoile qui fixe Paris au centre capital du réseau français. « L'étoile de Legrand », s'inspire en fait du tout premier plan ferroviaire dessiné en 1814 par un autre polytechnicien, Pierre Michel Moisson-Desroches (X 1804), à

<sup>19</sup> *Lettres sur l'Amérique du nord*, Michel Chevalier, 1837.

<sup>20</sup> Cf. *Les ingénieurs des Mines du XIX<sup>e</sup> siècle. Histoire d'un corps technique d'État (1810–1914)*, André Thépot, Editions Eska, 1998.

<sup>21</sup> Pierre-Dominique Bazaine (X-PC 1827) et Paul-Romain Chaperon (X-PC 1827).

<sup>22</sup> Pierre Frissard (X-PC 1806).

<sup>23</sup> Adolphe Jullien (X-PC 1821).

<sup>24</sup> *L'Illustration*, 23 mars 1844.

l'intention de Napoléon 1<sup>er</sup> : *Mémoire sur la possibilité d'abrèger les distances*. Ce plan primitif ayant suivi l'Empereur dans sa chute.

La locomotive de l'histoire accélère enfin. Les lignes Paris-Orléans et Paris-Rouen sont inaugurées en 1843. La capitale se relie à Bruxelles, *via* Lille, en 1846, puis au port du Havre en 1847. Seuls les projets Paris-Lyon et Lyon-Marseille, dirigés par les plus éminents saint-simoniens, Enfantin, Talabot et Pereire, trainent en longueur, sans doute trop chers. À la fin du règne de Louis-Philippe, la France compte 1 900 km de voies, contre 6 000 en Angleterre.

Cette loi de 1842, élaborée et projetée depuis 1814 par des classes successives de polytechniciens au nom de la rationalité technicienne, a donc fini par s'imposer à l'État comme à la Banque. Qui manque le train du développement ferroviaire et industriel perd la course à la puissance.

Cette loi consacre en retour la promotion des ingénieurs des Ponts à la tête de la politique ferroviaire. Ils règnent sur les compagnies privées comme sur les services de l'État. Les effectifs de l'École passent de 426 élèves par an en 1815, à 646 en 1848. Le rail, secteur dominant, sert à la formation de la technocratie dominante, « noblesse d'État », « élite de l'élite », polytechniciens des Mines et des Ponts et chaussées. C'est la percée d'une classe ascendante durant tout le XIXe siècle, jusqu'à sa révolution internationale lors de la guerre industrielle de 14-18 ; mais ignorée, innommée, invisible à Marx et à Engels, eux-mêmes idéologues organiques de cette *intellocratie bourgeoise* ; qui, hypnotisés par les massacres de juin (1848), ne voient et ne prévoient que le duel entre ouvriers industriels et propriétaires capitalistes dans leurs textes de cette période ; *Le Manifeste du parti communiste* (1848), *Les luttes de classe en France* (1850), *Le 18 brumaire de Louis-Napoléon Bonaparte* (1852)<sup>25</sup>. Des textes restés d'ailleurs confidentiels, et inconnus en France, des décennies durant.

La technologie, en effet, bouleverse la vie bien davantage que les décrets et les révolutions. Le rail rapproche les campagnes des marchés citadins, il spécialise les cultures, accélère l'exode rural, favorise le commerce, fouette l'activité bancaire. Il est l'agent roulant de l'expansion industrielle, la locomotive du capital productif. Le rail, les machines, les wagons, les gares et les ponts de fer offrent autant de débouchés à la métallurgie : la production de fonte passe de 403 000 tonnes en 1840 à 592 000 en 1847 et le nombre de hauts-fourneaux de 41 à 107. La Compagnie du Creusot, rachetée en commun et en 1836 par les frères Pereire, financiers saint-simoniens, et les frères Schneider, s'équipe d'un premier marteau-pilon à vapeur en 1840, et emploie 2250 personnes en 1847. L'usine Fives-Cail à Lille emploie 1500 ouvriers pour construire ses locomotives - dont plus tard le Flamand Degeyter, auteur de *l'Internationale*.

Prenons le train Paris-Le Havre ; 228 km entre le port et la capitale, ainsi reliée à Londres et New-York aussi directement que possible, à travers une centaine de ponts, de viaducs et de tunnels qui tranchent six fois la Seine, ses reliefs et ses méandres. Mis en concession pour le tronçon Paris-Rouen, le 23 mai 1840, par convention entre le ministre des Travaux publics et plusieurs sociétés qui finiront par fusionner, cet énorme chantier mobilise lourdement des capitaux, des ingénieurs, des architectes et des ouvriers *anglais*, déjà expérimentés dans ces constructions. L'État et la ville du Havre contribuent par des prêts et des subventions à l'ouverture du second tronçon, le 20 mars 1847, qui met Paris à six heures du port. Imagine-t-on le bouleversement de terres, de millions, et finalement, *de société*. La mise à mort des terroirs, lacérés et dépecés, les surgissement d'obésités urbaines et industrielles.

Le machinisme transforme également le textile, comme à Roubaix où Alfred Motte construit en 1844 sa « filature monstre ». Le rail lui ouvre de nouveaux marchés. Pour chauffer les hauts-fourneaux comme pour propulser les *locos*, il faut toujours plus de charbon - et de transports de charbon.

---

<sup>25</sup> Cf. Marius Blouin, *De la technocratie. La classe puissante à l'ère technologique*. Service compris, 2023

L'extraction fait plus que tripler en quinze ans, et il faut encore importer de Belgique. L'étreinte de l'industrialisme s'est refermée sur la France.

Aussi le rail devient un secteur spéculatif. Les Anglais ont eu leur *Railway Mania*, 10 000 km de rails posés entre 1844 et 1847 - plus de la moitié du réseau actuel -, des actionnaires rémunérés jusqu'à 15 % du capital, la bulle n'est certes pas seulement boursière, mais elle doit éclater.

La plus puissante des compagnies françaises est alors la Compagnie du Nord, qui transporte le charbon entre la Belgique et le bassin parisien. Elle est la propriété de James de Rothschild, actionnaire majoritaire, et de 20 000 autres petits actionnaires. L'action dévisse en fin d'année 1846 et emporte avec elle quantité d'autres compagnies. Certaines en faillite, comme la Paris-Lyon, d'autres placées sous séquestre, ou liquidées comme la Lyon-Marseille. Et la crise s'étend logiquement à la sidérurgie et au charbon. 780 000 ouvriers tombent en chômage en 1847, dont 100 000 rien qu'à Paris. D'un point de vue politique, cette crise de surproduction révèle la nature trafiquante du régime Louis-Philippe. Marx explique cinq ans plus tard :

« Les Chambres attribuaient à l'État les charges et réservaient à l'aristocratie de la spéculation les fruits du trafic. Qu'on se souvienne du scandale qui éclata à la Chambre des députés quand il apparut que beaucoup des membres de la majorité, y compris une partie des ministres, étaient actionnaires des mêmes lignes de chemins de fer que, comme législateurs, ils faisaient construire aux frais de l'État. [...] La monarchie de juillet n'était qu'une compagnie par actions [...]. Louis-Philippe était le directeur de cette compagnie<sup>26</sup>. »

Investissements publics et bénéfiques privés, voici donc le « régime mixte ».

À la corruption endémique et au krach boursier s'ajoute une maladie de la pomme de terre et des mauvaises récoltes. Le prix des denrées s'envole et les « petits » s'en prennent aux « gros », pillant les convois de blé aux cris de « À mort les accapareurs ! ». C'est la dernière disette en France. A Buzançais, en janvier 1847, des émeutiers tuent deux gros propriétaires accapareurs de grains. Trois d'entre eux sont guillotins en avril, quatre condamnés à perpétuité, douze à des peines de cinq à dix ans de prison.

Ces sacrifices ne suffisent pas à résoudre la crise, un an plus tard, le 22 février 1848, on manifeste à Paris. 3000 personnes, des étudiants, des ouvriers, des incidents ; un mort.

Le 23, des bataillons de la garde nationale se rallient aux protestataires, ou s'interposent face à l'armée. Une fusillade éclate pourtant le soir. 35 à 50 morts. On promène les cadavres dans une charrette tandis que sonne le tocsin. On dévalise les armureries et on dresse 1500 barricades.

Le 24 au matin, l'émeute attaque le palais royal. Le roi abdique à midi, Lamartine proclame la République à 15h, sous pression de la foule révolutionnaire ; un gouvernement provisoire est nommé à 20h.

Le 2 mars, Louis-Philippe, dernier « roi des Français » issu de la dynastie capétienne, s'embarque au Havre, pour l'Angleterre, comme tant d'exilés politiques de l'époque.

La rage populaire dure encore plusieurs jours, contre le rail précisément, cible immédiate du ressentiment social, en partie par haine des ouvriers anglais qui ont pris des chantiers aux Français. Des saboteurs attaquent les installations ferroviaires aux cris de « À bas les machines de fer ! ». Des marins détruisent la gare de Saint-Denis et toute autre installation le long de la ligne du nord<sup>27</sup>.

---

<sup>26</sup> *Les luttes de classes en France*, 1850.

<sup>27</sup> *Face au monstre mécanique*, François Jarrige, éd. Imho, 2009.

« Des tentatives acharnées ont eu lieu à Compiègne les 25, 26, 27, 28, 29 février [1848] afin de détruire la voie et incendier les bâtiments de la gare, mais grâce à la protection de la Garde nationale et du 6<sup>o</sup> régiment de chasseurs de ligne... toutes ces tentatives ont été repoussées », rapporte un agent du rail au Ministre des Travaux publics<sup>28</sup>.

Cinq jours d'acharnement contre une gare ? Il semblerait que le communisme et la communication soient entrés en collision, mais n'ayez crainte, ce n'est que provisoire. Un sauveur suprême va surgir qui donnera au peuple le travail et le pain qu'il réclame.

\*\*\*

Un de nos anciens a vu de près cet avènement du ferroviaire. Louis-Gabriel Gauny (1806-1889), ouvrier menuisier, poète et philosophe, fréquente les milieux saint-simoniens depuis une vingtaine d'années et publie dans leurs revues. Grâce au « père » Enfantin, revenu depuis dix ans de sa mission en Orient, actionnaire et dirigeant, depuis un an, de l'Union pour les chemins de fer de Paris à Lyon, Gauny occupe entre 1846 et 1851 une place de gardien de chantier. De cette guérite, il est au mieux pour scruter la misérable condition des travailleurs du rail, cheminots, aiguilleurs, cantonniers, mécaniciens, quasi-serfs de la compagnie, enchaînés par le livret de l'ouvrier à d'abrutissantes journées de travail, dont il décrit les ravages sur le pays et les paysages :

« Les chemins de fer essartent les forêts, épuisent les houillères, volent du terrain à l'agriculture, rompent les routes, éventrent les collines, atrophient l'homme sous leur régime étouffant et font du monde un casier de muettes douleurs au profit d'une circulation plus active<sup>29</sup>. »

Plus naturien qu'industrialiste, ce poète et penseur ouvrier rédige dans une langue très belle et classique, un cahier d'observations époustouflant d'acuité, de précision concrète et de complétude. En fait, il ne semble pas saint-simonien, plutôt épicurien autodidacte, fou de livres et d'écriture, vagabond solitaire des bois autour de Paris et ne prenant le train qu'en dernier recours. Ses écrits, quasi-inédits de son vivant, ont cheminé de manière posthume. L'écrivain Émile Souvestre (1806-1854) le range parmi « Les penseurs inconnus » en 1839 dans *La Revue de Paris*, cependant que la journaliste Thilda Harlor (1871-1971), exhume en 1937 « un ouvrier-poète : Gabriel Gauny, 1806-1889 » :

« Gauny est inscrit parmi les signataires du manifeste d'un *Club central du travail* qui, en 1848, prétendait associer le Capital et le Travail. Mais la classe ouvrière n'est représentée là que par un ou deux chefs d'atelier et par « Gauny, menuisier ». Il était alors gardien de chantier au Chemin de fer de Lyon, situation due à une intervention d'Enfantin. Et il avait été, pour ainsi dire, introduit d'office parmi les membres fondateurs de ce club, tous messieurs d'importance, grands administrateurs, chefs d'exploitation ou gros ingénieurs. On l'avait choisi, sans doute, pour sa supériorité reconnue, comme celui dont l'autorité morale engagerait ses camarades à se rallier au Club. Le titre en était fait pour le séduire. Mais il s'aperçut promptement que sa bonne foi avait été surprise, qu'on le prenait en tant qu'instrument de propagande pour une cause qui n'était pas celle des ouvriers. Il se détacha du brillant comité bourgeois en invoquant surtout une incompatibilité de conceptions à propos du rachat des chemins de fer par l'État, projet contre lequel s'élevait le comité. Datée du 24 mars 1848, l'explication de son éloignement

---

<sup>28</sup> Cité dans *Le Corps des Ponts et chaussées*, A. Brunot et R. Coquand, ingénieurs généraux des Ponts, Éditions CNRS, 1982.

<sup>29</sup> Louis-Gabriel Gauny, « Les chemins de fer », in *Notes et Morceaux choisis* n°7, décembre 2006

est virulente : « Ce club, écrit-il, ou plutôt ce vestibule de boursiers est composé de hauts actionnaires sur les chemins de fer, de chefs d'établissement et d'ingénieurs en titre qui, je crois, ne se serviront du travail que comme d'un rideau utile à cacher leurs subventions financières. » Et il continue à vitupérer « ce repaire de bon goût », « cette petite sorbonne de l'agio » où « d'habiles parleurs » tendent à assoupir les revendications du prolétaire. Il se donne aussitôt à la création d'un *Club de l'organisation du Travail*, club qui inscrivait sur son drapeau : « Plus de concurrence ! Association ! » Le 4 mai 1848, un manifeste est imprimé. Des statuts existent tracés de la main de Gauny. Cette coopérative ouvrière de production eut-elle une action quelconque ? Put-elle même fonctionner ? On était à la veille des Journées de Juin. La répression qui s'en suivit dut intimider les promoteurs de cette tentative d'organisation ouvrière, ou, tout net, leur imposer silence<sup>30</sup>. »

C'est également Thilda Harlor (*alias* Jeanne Fernande Perrot), qui dépose 471 *manuscripts* de Gauny - hérités d'on ne sait qui - à la Bibliothèque municipale de Saint-Denis ; d'où un philosophe bourgeois tire en 1985 *Le Philosophe plébéien*<sup>31</sup>.

\*\*\*

Et maintenant, place à Louis-Napoléon Bonaparte, ce champion du peuple ouvrier et paysan, despote socialiste, moderniste et industrialiste, réhabilité par l'historien communiste Jean Sagnes, qui désigne son coup d'État du 2 décembre 1851 comme un « coup d'État saint-simonien<sup>32</sup> ». Les polytechniciens et anciens saint-simoniens ont sous Louis-Philippe industrialisé la France depuis la direction des compagnies, ils vont avec Louis-Napoléon en dominer le cours matériel depuis la tête de l'État.

Celui-ci accède au pouvoir à quarante ans, après deux décennies d'intrigues, de complots et de coups de main ratés. Né en 1808 du roi de Hollande Louis Bonaparte (1778-1846) et de Hortense de Beauharnais (1763-1837), fille de l'impératrice Joséphine, il est élevé par sa mère entre sa demeure d'Augsbourg, en Bavière, et son château d'Arenenberg, en Suisse alémanique. Son frère aîné, Napoléon-Louis (1804-1831) vivant avec leur père en Italie. Étonnez-vous que le futur « Empereur des Français » parle toute sa vie avec l'accent allemand les quatre langues qu'il pratique, y compris le français.

Toute son enfance et sa jeunesse baignent dans le culte de la révolution et de l'empire, et dans un milieu de Montagnards, de *Carbonari* et de saint-simoniens aspirant à la revanche sur la réaction, la Restauration et la Sainte Alliance. Son précepteur, Philippe Le Bas, est un républicain farouche, et le fils d'un conventionnel, partisan de Robespierre. Napoléon Ier, ce « Robespierre à cheval », ayant toujours conservé son estime à l'Incorruptible, dont il a même soutenu financièrement la sœur, Charlotte (1760-1834), sur les comptes spéciaux de la police.

Le frère aîné de Louis-Napoléon, Napoléon-Louis, a quant à lui pour précepteur - et sur proposition de leur mère - le saint-simonien et polytechnicien Narcisse Vieillard (1791-1857, X 1809), ancien officier d'artillerie dans les armées de Napoléon Ier. Il semble qu'Hortense ait largement adhéré à la doctrine économique et sociale dont l'entretenait Narcisse Vieillard, disciple actif et tenace, souscripteur endurci des journaux saint-simoniens (*L'Organisateur*, *Globe*), et qui faisait de longs séjours à Arenenberg. Louis-Napoléon entretient toute sa vie une relation privilégiée avec ce mentor, futur sénateur du Second Empire.

---

<sup>30</sup> Thilda Harlor, « Un ouvrier-poète : Gabriel Gauny, 1806-1889 (documents inédits) », dans *La Révolution de 1848 et les révolutions du XIXe siècle*, tome 34, n°161, juin 1937. En ligne sur doi : <https://doi.org/10.3406/r1848.1937.1928>

<sup>31</sup> Réédition à La Fabrique en 2017, 276 p.

<sup>32</sup> *Napoléon III : le parcours d'un saint-simonien*, Jean Sagnes, Éditions singulières, 2008.

Les deux frères, l'aîné Napoléon-Louis, et le cadet Louis-Napoléon, fuguent ensemble en février 1831, un an après la Bataille d'*Hernani*, et chevauchent un mois durant aux côtés des *carbonari* italiens soulevés contre le pouvoir du pape et la domination autrichienne. Napoléon l'aîné meurt dans cette équipée, non pas d'une balle, mais de la rougeole. Récupéré en diligence par sa mère, Louis-Napoléon rentre en France clandestinement où le roi Louis-Philippe les tolère une douzaine de jours, lui et sa mère. Le temps pour Louis-Napoléon de multiplier les rencontres secrètes avec tout ce qui s'agite dans l'opposition, des républicains aux libéraux, et d'assister le 5 mai, jour anniversaire de la mort de l'Empereur, à un imposant rassemblement à la colonne Vendôme, depuis les fenêtres de son hôtel. Louis-Napoléon a 23 ans ; c'est un romantique.

Aussitôt expulsé par Louis-Philippe, il rentre en Suisse où il dévore des ouvrages d'histoire et de géographie, des traités militaires, mais aussi les œuvres « utopistes », socialistes, de Thomas More, Robert Owen, et bien sûr, de Saint-Simon. Ce qui alimente des *Rêveries politiques* d'une vingtaine de pages, où il défend le suffrage universel contre le Droit divin des Bourbons, et le Droit censitaire des Orléans (1832). Rien d'incompatible avec l'autorité reçue du plébiscite dont il fait l'éloge, mine de rien. Son cousin l'Aiglon - Napoléon II - meurt de tuberculose en juillet 1832 ; voici Louis-Napoléon héritier de l'Empereur.

Cet héritier d'un nom glorieux avant que d'avoir rien fait par lui-même, visite l'Angleterre industrielle entre novembre 1832 et mai 1833, les mines de Manchester, les hauts-fourneaux de Birmingham, admire la « voiture à vapeur » et le chemin de fer. Au moment où Chevalier réclame dans *Le Globe* un « coup d'État industriel », Louis-Napoléon publie ses *Considérations politiques et militaires sur la Suisse* (1833), où il exprime ses préoccupations « sociales » dans le langage de Saint-Simon : « Le but direct de mon entreprise est d'améliorer le plus possible le sort de la classe qui n'a point d'autres moyens d'existence que le travail de ses bras. » Il lui faudra, à cette « classe la plus pauvre », travailler, et travailler beaucoup, prévoit-t-il, paraphrasant Saint-Simon.

Ce fougueux philanthrope se précipite à Genève, en avril 1834, afin de se tenir disponible, à tout hasard, « au choix du peuple français », lors de la seconde insurrection canuse à Lyon, soutenue par les barricades d'ouvriers parisiens - souvenez-vous du Massacre de la rue Transnonain (Daumier)<sup>33</sup>. Puis il tente un coup de main en octobre 1836 depuis Strasbourg, à la tête de quelques dizaines d'officiers et de soldats, mais l'affaire tourne court en quelques heures et Louis-Philippe la traite par le dédain. Louis-Napoléon est arrêté, embarqué à Lorient sur un navire de guerre et expulsé en Amérique, qu'il découvre, comme Michel Chevalier deux ans plus tôt. De New York, qui n'est pas encore une « ville debout », il envoie cette observation qui relève peut-être déjà du cliché : « Ce pays a une force matérielle immense, mais de force morale, il en manque totalement (...). Parmi ce peuple de marchands, il n'y a pas un homme qui ne spéculé<sup>34</sup>... »

Quatre mois plus tard, le voici de retour en Suisse, au lit de mort de sa mère, mais sa présence irrite le gouvernement français qui exige son expulsion et menace la Suisse d'une expédition militaire. Bon prince, Louis-Napoléon regagne l'Angleterre en septembre 1838, où il rencontre Etienne Cabet (1788-1856), le théoricien communiste, et d'où il publie *Des idées napoléoniennes* pétries de saint-simonisme et d'air du temps :

« L'amélioration des sociétés marche sans cesse, malgré les obstacles ; elle ne connaît de limites que celles du monde... Les gouvernements ont été établis pour aider la société à vaincre les obstacles qui entravaient sa marche... Un gouvernement n'est donc pas,

---

<sup>33</sup> Cf. « Lyon, 1830-1848. Des canuts insurgés au « socialisme scientifique » ». Bleu comme une orange, chapitre 18 sur [www.piecesetmaindoeuvre.com](http://www.piecesetmaindoeuvre.com)

<sup>34</sup> Cité par Philippe Séguin, *Louis Napoléon le Grand*, Grasset, 1990

comme l'a dit un économiste distingué, *un ulcère nécessaire* ; mais c'est plutôt le moteur bienfaisant de tout organisme social.

Depuis que le monde existe, le progrès a toujours eu lieu. Pour le reconnaître, il suffit de mesurer la route suivie par la civilisation ; la trace en est marquée par les grands hommes qui en sont comme les bornes militaires ; chacun à un degré supérieur qui nous rapproche du but (...)»<sup>35</sup> .»

Bref d'Alexandre à Napoléon, avec toutefois une mise à jour : « L'idée napoléonienne n'est point une idée de guerre, mais une idée sociale, industrielle, commerciale, humanitaire ». Louis-Napoléon marque ainsi sa différence avec son oncle, escomptant « une gloire civile plus grande et plus durable. »

Le 6 août 1840, il tente un débarquement à Boulogne-sur-Mer avec une poignée de soldats et d'officiers nostalgiques de Napoléon, pour être aussitôt arrêté et incarcéré au fort de Ham, en Picardie. Louis-Napoléon n'est pas un grand technicien du coup d'État, mais il est vrai que les conditions politiques ne sont pas encore réunies.

Que faire à perpétuité ? Il plonge dans la lecture des économistes libéraux Adam Smith et Jean-Baptiste Say, des saint-simoniens Enfantin et Chevalier, des socialistes Victor Considérant, Pierre Leroux et Pierre-Joseph Proudhon, des enquêteurs sociaux Eugène Buret (*De la misère des classes laborieuses en Angleterre et en France*, 1840), et Villermé (*Tableau de l'état physique et moral des ouvriers*, 1840) ; reçoit des visites, comme celles d'Alexandre Dumas et de Louis Blanc, le théoricien socialiste de *L'Organisation du travail* (1839). Il fait ce que font alors les reclus politiques, il creuse et structure sa pensée, se rappelant à l'opinion par ses livres et ses articles, et maintenant ses liens avec ses partisans grâce au fidèle Narcisse Vieillard.

Dans son premier ouvrage de prison, *Fragments historiques* (1841), Louis-Napoléon se noue une filiation idéologique avec le roi hollandais Guillaume III d'Orange, monarque éclairé et libéral qui triompha lors de la *Glorious revolution* anglaise de 1688<sup>36</sup>. Ayant relevé tous les parallèles historiques entre la France et l'Angleterre, il insiste sur les « cent cinquante-trois années de prospérité, de grandeur et de liberté » que cet *anglo-dutch moment* donna à cette dernière.

La France n'attend plus qu'un autre Guillaume, combinant la légitimité du « droit héréditaire » au « vote libre de la nation », au suffrage presque universel (masculin), que Louis-Napoléon donnera au peuple. En attendant, il décrit, et annonce, un règne au service du peuple, tolérant, libéral, défenseur du « crédit public » et du « commerce ».

Deuxième lettre de prison, l'année suivante, une *Analyse de la question des sucres* (1842), d'autant plus épineuse qu'elle condense les débats politico-économiques de l'époque : soutenir le sucre de canne des Antilles, c'est appuyer le système colonial et esclavagiste, les compagnies de commerce et les grands ports français ; promouvoir le sucre indigène tiré de la betterave, c'est soutenir l'innovation et l'industrie métropolitaine<sup>37</sup>. Louis-Napoléon défend évidemment la seconde option, « pour le bien-être des paysans-ouvriers » français.

Au passage il dénonce, six ans avant Marx, les bris de machines et leurs apologistes :

« Dira-t-on au peuple d'attaquer les machines ? chaque agresseur n'en retirerait que quelques livres de fer ; ce serait une improductive et criminelle violence. Élément indispensable de la richesse des nations, l'industrie doit être étendue dans son action, tout en étant limitée dans ses effets oppressifs. Il faut encourager son essor et protéger en

---

<sup>35</sup> Cité par Jean Sagnes, *Napoléon III, le parcours d'un saint simonien*. Ed. Singulières, 2008. p.52, 53

<sup>36</sup> Cf. ch. 12, « 1688 : l'Angleterre passe à l'orange ».

<sup>37</sup> Cf. Tomjo, *Nord c'est noir*, Service compris, 2025.

même temps les bras qu'elle emploie. Un gouvernement seul peut résoudre en entier ce problème de l'organisation du travail car, seul, il peut s'entourer de toutes les lumières et faire appel à toutes les intelligences. »

Louis-Napoléon se révèle saint-simonien ultra, promoteur des *capacitaires* (des compétences) et défenseur des grands travaux pour toute résolution de la question ouvrière : la production des richesses et la protection sociale, plutôt que le partage des pénuries.

Il publie deux ans plus tard, en mai 1844, son ouvrage le plus connu et qui éclaire le mieux son règne futur : *L'Extinction du paupérisme*. 63 pages et dix tableaux statistiques. Synthèse de ses lectures, discussions et réflexions parue chez Pagnerre, également éditeur de Cabet.

Le sujet, c'est la classe ouvrière. Celle qui est montée en tant que telle sur la scène de l'histoire en 1831 et 1834, lors des insurrections canuses de Lyon<sup>38</sup>, et qui subit le cannibalisme industriel.

« L'industrie, cette source de richesse, n'a aujourd'hui ni règle, ni organisation, ni but. C'est une machine qui fonctionne sans régulateur ; peu lui importe la force motrice qu'elle emploie. Broyant également dans ses rouages les hommes comme la matière, elle dépeuple les campagnes ; agglomère la population dans des espaces sans air, affaiblit l'esprit comme le corps et jette ensuite sur le pavé quand elle n'en sait plus que faire, les hommes qui ont sacrifié pour l'enrichir leur force, leur jeunesse, leur existence. Véritable Saturne du travail, l'industrie dévore ses enfants et ne vit que de leur mort<sup>39</sup>. »

Entre l'ogre et ses proies, l'État doit tenir son rôle d'*organisateur*. Le projet de Louis-Napoléon, immédiat et concret, consiste à mettre en culture les neuf millions d'hectares de friches que compte la France : « Ce travail serait rendu possible par la création de colonies agricoles qui, répandues sur toute la France, formeraient les bases d'une seule et vaste organisation dont tous les ouvriers pauvres seraient membres sans être personnellement propriétaires. »

Le futur empereur prend des accents fouriéristes, mais un fouriérisme fruit de « la loi », cette « ardente obligation » qu'on appellerait aujourd'hui le Plan, et d'une « mise de fonds » assurée par l'État. Ces colonies auto-suffisantes feront vivre leurs membres et rapporteront à l'État. En se développant, elles achèteront de nouvelles terres, et ainsi grandira « l'association ouvrière » :

« Quand il n'y aura plus assez de terre à assez bas prix en France, l'association établira des succursales en Algérie, en Amérique même ; elle peut un jour envahir le monde ! car partout où il y aura un hectare à défricher et un pauvre à nourrir elle sera là avec ses capitaux, son armée de travailleurs, son incessante activité. [...] »

Aujourd'hui le but de tout gouvernement habile doit être de tendre par ses efforts à ce qu'on puisse dire bientôt : *le triomphe du christianisme a détruit l'esclavage ; le triomphe de la révolution française a détruit le servage ; le triomphe des idées démocratiques a détruit le paupérisme ! »*

*L'Extinction du paupérisme* connaîtra six éditions, dont trois en 1844, avant que Louis-Philippe n'interdise ce brûlot. Louis-Napoléon a 36 ans et c'est un socialiste au sens du mot apparu une

---

<sup>38</sup> Cf. « Lyon 1830-1834 : chef-lieu de l'industrialisme » et « Lyon 1830-1848 : des canuts insurgés au « socialisme scientifique », chapitres 16 et 18 de *Bleue comme une orange*, sur [www.piecesetmaindoeuvre.com](http://www.piecesetmaindoeuvre.com)

<sup>39</sup> *L'Extinction du paupérisme*, cité par Jean Sagnes, in *Napoléon III, le parcours d'un saint simonien*. Ed. Singulière, 2008. p.79

quinzaine d'années plus tôt - avant qu'Engels et Marx ne le confisquent en collant dessus leur étiquette « scientifique », comme ils confisquent en 1847 le mot de « communiste »<sup>40</sup>.

C'est d'ailleurs avec la complicité de l'ouvrier maçon Pinguet, et vêtu de ses vêtements, que Louis Napoléon s'évade de Ham en mai 1846. Il gagne l'Angleterre où il rédige un projet de canal à travers le Nicaragua, pour lequel il a signé un traité un mois plus tôt, dans sa prison, avec un représentant du Nicaragua. Son *Projet de jonction des océans Atlantique et Pacifique* s'appuie sur les études antérieures de Michel Chevalier, son futur collaborateur. Un pur projet saint-simonien de communication - et donc - de progrès social. Louis-Napoléon y apporte en outre son nom, qui vaut à lui seul un capital fabuleux lui permettant de créer une société *ad hoc*. Il recopie dans sa brochure des passages d'*Extinction du paupérisme*, prévoyant d'installer 35 000 colons, comme en Algérie, répartis en villages de 200 habitations<sup>41</sup>. Cette brochure paraît en anglais, Louis-Napoléon s'affaire à la levée de fonds et s'apprête au départ pour le Nicaragua. Tant pis pour la France qui perd son grand homme et capitaine d'industrie. Justement, ce 9 janvier 1848, on inaugure le chemin de fer Avignon-Marseille, dont le constructeur est le polytechnicien saint-simonien, Paulin Talabot (X. 1819). Ingénieur, industriel, banquier, député... quand soudain !...

\*\*\*

Le 24 février, les ouvriers parisiens révoltés par le chômage renversent Louis-Philippe. Le gouvernement provisoire proclame dès le lendemain « le droit au travail » par la bouche de Louis Blanc, et ouvre des « Ateliers nationaux » pour occuper et nourrir les chômeurs. Ce renversement inespéré redonne vigueur à un Louis-Napoléon de quarante ans, usé par ses années de tribulations. Il est à Paris le 28 février. Mais le gouvernement lui fait dire que sa présence est malvenue et il rentre en Angleterre le 1<sup>er</sup> mars, d'où il ne reviendra pas avant le 25 septembre. Il a l'habitude. Il sait attendre. Son nom ne risque pas l'oubli et l'on se dit même avec le recul que son absence physique l'a protégé du discrédit qui ronge des mois durant le personnel de cette IIe république.

On sait comment ces « ateliers nationaux », parodie des « ateliers sociaux » conçus dix ans plus tôt par Louis Blanc dans *L'Organisation du travail* (1839), sont confiés à ce dernier et au saint-simonien Charles Duveyrier, afin d'être sabotés par les républicains conservateurs et de discréditer les républicains sociaux et leurs idées. On sait comment ces pauvres chantiers de terrassement, peu urgents, très coûteux, croulent sous l'afflux des 100 000 ouvriers venus y chercher de l'ouvrage. On sait les conflits âpres et confus qui opposent cinq mois durant le gouvernement à cette armée de travailleurs, souvent membres de la garde nationale, et organisés militairement en escouades, brigades et compagnies ; cependant que leur nombre explose ; que l'argent et le travail se raréfient.

Entre les 8 et 10 mars, Enfantin, actif dans les affaires ferroviaires et membre du conseil d'administration de la Compagnie du Chemin de fer d'Avignon à Lyon, s'entremet au nom d'un groupe d'industriels, afin d'obtenir de l'État le rachat des compagnies de chemin de fer ; dont celle de Paulin Talabot, qu'il pousse à susciter des mouvements de grève sur ses chantiers afin de faire pression sur le gouvernement<sup>42</sup>. On pourrait même fusionner ces compagnies dans une S.N.C.F, mais l'insurrection de juin arrête toute discussion et il faudra attendre 1938, après la victoire du Front populaire, pour mettre sur les rails ce projet vieux de 90 ans.

Trois semaines après les élections du 23 avril qui installent une Assemblée hostile aux mesures sociales, ce sont des « flots d'hommes déguenillés », comme le relate Victor Hugo dans ses *Choses*

---

<sup>40</sup> Cf. Renaud Garcia, « Skirda ou la mémoire des vaincus » sur [www.piecesetmaindoeuvre.com](http://www.piecesetmaindoeuvre.com)

<sup>41</sup> Cf. Jean Sagnes, *Les racines du socialisme de Louis-Napoléon Bonaparte*, Privat, 2006

<sup>42</sup> Cf. Philippe Régnier, *Chronologie détaillée et extensive du saint-simonisme* sur <https://saint-simonisme.huma.num.fr>

vues, qui, le 15 mai, lors d'une manifestation pour la Pologne, envahissent le Palais Bourbon, « dissolvent » l'Assemblée nationale, « nomment un gouvernement insurrectionnel » - Blanqui, Cabet, Leroux, Raspail, etc.- lesquels s'en vont siéger à l'Hôtel de Ville où les arrête la Garde nationale, envoyée par Lamartine et Ledru-Rollin. C'est que dans la garde nationale, il y a les bataillons ouvriers et les bataillons bourgeois.

Tous ces conflits et désordres profitent à Louis-Napoléon, absent de Paris où s'organise, sous l'énergique direction de Victor de Persigny (1808-1872), mais avec l'argent de Louis-Napoléon - ou plutôt, avec celui de sa maîtresse, Harriet Howard - une virulente campagne à destination des milieux ouvriers. *L'Extinction du paupérisme*, déclinée en journaux, feuilles volantes et affiches y faisant des ravages.

De Londres, Louis-Napoléon se fait élire député de Paris et de trois autres circonscriptions départementales, le 4 juin, lors d'élections partielles. Mais l'Assemblée rechignant encore à l'accueillir, le nouvel élu préfère renoncer à ses mandats le 16 juin, renforçant ainsi son image d'homme dévoué et conciliant, au-dessus des partis. Bien joué. Il n'apparaît pour rien dans la décision de fermer les Ateliers nationaux, prise le 24 mai, et mise en application le 21 juin.

Des barricades s'érigent dès le lendemain, 22 juin, les ouvriers s'insurgeant le 23 contre le gouvernement bourgeois issu des Journées de Février. C'est Eugène Cavaignac (1802-1857), polytechnicien (X 1820), fils, frère et père de républicains, et lui-même général républicain ayant beaucoup massacré en Algérie, qui se charge d'un carnage indépassé jusqu'à la Semaine sanglante de mai 1871 ; cet autre fait d'arme républicain.

Les blouses contre les habits. Le bain de sang dure trois jours et l'on évalue entre 3000 et 5 000 le nombre des victimes, dont 1 500 fusillés sans jugement. Cent fois plus de tués qu'en février. Louis-Philippe aurait, paraît-il, soupiré, depuis son exil anglais, que la république avait bien de la chance de pouvoir ainsi faire tirer sur le peuple. A quoi s'ajoutent 25 000 arrestations et 11 000 peines de prison ou de déportation en Algérie. Les insurgés ont féroce ment défendu leur peau. Les forces de l'ordre - dont les fameux bataillons de *mobilis*, issus de la jeunesse voyoute - auraient eu de leur côté 1500 tués. Voilà ce qu'était le prolétariat révolutionnaire en France, entre 1831 et 1871, de Lyon à Paris et dans tout le pays.

Voyez *L'Éducation sentimentale* pour le décor, les figurants et certaines scènes. Marx et Engels qui viennent de publier le *Manifeste du Parti communiste*, saluent dans ces Journées de juin la sécession politique du prolétariat. Mais la plupart des prolétaires pensent, quant à eux, avoir un allié et un champion en la personne de « Poléon », et en septembre 1851, « la fraction parisienne de la Ligue des communistes, qui prépare un soulèvement, est démantelée par la police<sup>43</sup> ». Dissolution inaperçue de tous, sauf des historiens et des premiers concernés.

L'éternel exilé est réélu député le 18 septembre, enfin admis à l'assemblée, et rentre à Paris pour vingt-trois ans. Ses discours bredouillés avec un fort accent tudesque égayent tellement ses collègues députés qu'ils consentent à retirer l'amendement interdisant aux membres des ex-familles régna ntes de se présenter aux élections présidentielles. Nous sommes le 11 octobre. Le 27, l'ouvrier Proudhon (1809-1865), ami, sinon complice des insurgés de Juin, écrit dans *Le Peuple* :

« Viens donc Napoléon... Ils disent de toi que tu n'es qu'un crétin, un aventurier, un fou... Viens, te dis-je, tu es l'homme qu'il nous faut, viens mettre à la raison ces bourgeois, viens prendre leur dernier écu ! Viens venger le socialisme, le communisme, le fouriérisme, le cabétisme<sup>44</sup> ! »

<sup>43</sup> Jean Sagnes, *Napoléon III, le parcours d'un saint-simonien*. Editions singulières, 2008. p.143

<sup>44</sup> Jean Sagnes, *Napoléon III, le parcours d'un saint-simonien*. Editions singulières, 2008. p.113

Le 10 décembre, Louis-Napoléon Bonaparte est élu président avec 75 % des suffrages. Pour quatre ans, et sans réélection possible. Ne reste plus qu'à éteindre le paupérisme.

Le président Bonaparte fait voter des lois contre l'insalubrité et pour la construction de cités ouvrières, ainsi qu'une loi de reconnaissance des sociétés de secours mutuels. Les saint-simoniens filent dans son sillage. Enfantin réclame « une reprise héroïque et gigantesque des travaux publics », notamment des nouvelles voies ferrées, et pour Paulin Talabot, « La reprise des grands travaux est aujourd'hui, de l'aveu de tous, une question de salut public »<sup>45</sup>. *New Deal, Green New Deal*, cette idée des grands travaux salvateurs est aujourd'hui un lieu commun de la technocratie.

Auguste Chevalier (1809-1868), frère de Michel Chevalier (1806-1879), ancien saint-simonien, industriel et dirigeant de la Compagnie des Chemins de fer du Nord devient en novembre 1849 le secrétaire général de la présidence de la République<sup>46</sup>. Les deux frères ont le même âge et les mêmes convictions que Louis-Napoléon (1808-1873) avec qui ils vont collaborer deux décennies durant.

A l'assemblée, la loi du 31 mai 1850, votée par l'alliance des conservateurs, orléanistes, légitimistes et républicains, impose trois années de domicile fixe pour exercer le droit de vote. Elle élimine trois millions d'ouvriers et d'artisans du corps électoral, tous ceux qui vont de place en place munis de leur livret de l'ouvrier. Elle donne ainsi trois millions de partisans au président Bonaparte qui multiplie les inaugurations, les voyages en province et les revues militaires. Mais à quoi bon, puisque le 19 juillet 1851, l'Assemblée refuse la révision de la constitution pour la réélection du président de la République.

Le conflit entre ce président « socialiste » et un gouvernement issu d'une Assemblée conservatrice, empêche l'application du programme présidentiel. L'affrontement et la confusion continuent donc, confinés aux palais officiels ; cependant que le mouvement bonapartiste ne cesse de s'amasser et de s'organiser en vue de l'épreuve de force inévitable à la fin de mandat présidentiel, l'armée, la police, la préfectorale étant épurées et noyautées.

Le 13 novembre 1851, l'Assemblée refuse la proposition du président de rétablissement du suffrage universel. Elle jette ainsi le président et les ouvriers dans les bras des uns de l'autre - contre elle.

Les lignes continuent de s'étendre et les gares de s'ouvrir, trop nombreuses pour être ici énumérées. Le président Bonaparte persiste dans son socialisme ferroviaire, à l'occasion d'un message à l'assemblée :

« Ainsi, procurer du travail en concédant à des compagnies de nos grandes lignes de chemin de fer et, avec l'argent que l'État retirera de ces concessions, donner une vive impulsion aux autres travaux de tous les départements ; encourager les institutions destinées au développement du crédit agricole ou commercial ; venir, par des établissements de bienfaisance, au secours de toutes les misères, telle a été et telle doit être notre première sollicitude<sup>47</sup>... »

Le coup d'État du 2 décembre 1851 ne surprend personne et soulage tout le monde. Ou à peu près. Cette fois, les conditions politiques sont réunies. C'est une opération militaro-policière, rude et brutale, afin d'écraser toute velléité de résistance. Des proclamations nocturnes collées dans tout Paris, quelques dizaines d'arrestations, des troupes massivement déployées, l'Assemblée occupée et dissoute, quelques mitraillades sur les boulevards, quelques centaines de tués, des fouilles à

---

<sup>45</sup> Cité par Jean Sagnes, *Napoléon III...*, op. cit, p. 204.

<sup>46</sup> Cf. Jean Sagnes, *Napoléon III, le parcours d'un saint-simonien*. Editions singulières, 2008. p.137

<sup>47</sup> Jean Sagnes, *Napoléon III, le parcours d'un saint-simonien*. Editions singulières, 2008. p.144

domicile... Victor Hugo, l'écrivain député qui accompagnait les bataillons de mobiles à l'assaut des barricades ouvrières lors des Journées de Juin, échoue à mobiliser ces mêmes ouvriers en défense de la République. Non merci, les républicains les ont déjà saignés. Le plus cinglant, le plus mortifiant pour les républicains bourgeois, c'est la soumission de Louis-Napoléon au plébiscite des 20 et 21 décembre, c'est-à-dire *au peuple*, consulté au suffrage universel :

« Le Peuple français veut le maintien de l'autorité de Louis-Napoléon Bonaparte, et lui délègue les pouvoirs nécessaires pour établir une constitution sur les bases proposées dans sa proclamation du 2 décembre 1851 ».

Sa victoire est écrasante : plus de sept millions et demi de voix en sa faveur, pour seulement 650 000 contre et 1 400 000 abstentions. Le voici légitimé par le suffrage universel. Les « élites progressistes », humiliées et vindicatives, en conserveront jusqu'à aujourd'hui une irréductible phobie du « populisme » et du peuple qui, s'étant permis de sortir de son rôle de marchepied et de cheval de bataille, les a jetées bas d'une bonne ruade et d'un coup de sabot<sup>48</sup>, pour se choisir son propre cavalier.

\*\*\*

S'ouvrent quatre mois de « dictature », suivant Bonaparte, lui-même, de « dictature saint-simonienne », suivant Jean Sagnes ; jusqu'à l'inauguration le 29 mars 1852 de la nouvelle assemblée nationale élue en février, qui consacre le retour à la « légalité ». Louis-Napoléon met ces quatre mois à profit pour interdire les associations ouvrières et censurer la presse. Le « socialisme », oui, mais d'en haut et dans l'ordre - comme dans tous les pays socialistes. Création de l'impôt sur le revenu, confiscation des biens de la famille d'Orléans, décrets « ferroviaires », construction du chemin de fer autour de Paris, accélération du Paris-Lyon, concessions de nouvelles lignes, développement du télégraphe électrique, plans de grands travaux, à Paris notamment, fondation avec les frères Pereire, ces banquiers saint-simoniens, des Crédit foncier et Crédit mobilier. De quoi financer les travaux envisagés.

Le « Père » Infantin se rallie au dictateur, seul capable selon lui de « désarmer pour la vieille guerre, mais armer pour la nouvelle guerre<sup>49</sup> », de même que le partisan du « coup d'état industriel » Michel Chevalier, membre du Conseil d'État depuis 1838, devenu professeur d'économie au Collège de France en 1841 et membre de l'Académie des sciences morales et politiques.

Chevalier livre tout de suite à l'empereur son point de vue technico-philosophique sur la conduite du rail, dans un *opus* intitulé sobrement *Chemins de fer*. Car la France Louis-philipparde, regrette-t-il, a « joué au soldat » et trop « dépensé en armements »<sup>50</sup>. La révolution de 1848 « nous laissa sans argent, avec nos projets renversés, nos espérances perdues »<sup>51</sup>. Les temps exigent d'investir dans le transport ferré pour rattraper le retard vis-à-vis de l'Angleterre. Au sujet des chemins de fer, Chevalier est toujours exalté, sinon illuminé :

« 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 un des caractères de l'âge d'or, les chemins de fer justifient cet aperçu profond. Par eux le commun des

---

<sup>48</sup> Cf. Geoffroy de Lagasnerie, *L'âme noire de la démocratie*, Flammarion, 2026

<sup>49</sup> Cité par Pierre Musso, *Saint-Simon et le saint-simonisme*, PUF, 1999, chap. 4.

<sup>50</sup> Michel Chevalier, *Chemins de fer*, Paris, Librairie de Guillaumin, 1852, p. 99.

<sup>51</sup> *Idem*, p. 101.

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<sup>52</sup>. »

Les chemins de fer allongent la vie et par eux l'Humanité atteindra la jeunesse éternelle. Ses considérations transhumanistes s'ajoutent aux promesses de paix universelle, entre les classes comme entre les « races »<sup>53</sup>.

Moins lyrique et mystique, Bonaparte expose son projet pour la France, dans son discours de Bordeaux, le 9 octobre 1852 :

« Nous avons d'immenses territoires incultes à défricher, des routes à ouvrir, des ports à creuser, des rivières à rendre navigables, des canaux à terminer, notre réseau de chemin de fer à compléter. Nous avons, en face de Marseille, un vaste royaume à assimiler à la France. Nous avons tous nos grands ports de l'ouest à rapprocher du continent américain par la rapidité de ces communications qui nous manquent encore. »

En fait, Bonaparte et les saint-simoniens communient dans l'expansion industrielle et le dirigisme économique, en vue du mieux-être des classes populaires ; voilà leur « socialisme » et les bases de leur collaboration durant vingt ans.

Le « sénatus-consulte » qui institue l'Empire le 7 novembre précise que « Tous les travaux d'utilité publique... toutes les entreprises d'intérêt général, sont ordonnées ou autorisées par décrets de l'Empereur. » Un deuxième plébiscite, les 21 et 22 novembre 1852, sollicite de nouveau le suffrage universel :

« Le peuple veut le rétablissement de la dignité impériale dans la personne de Louis-Napoléon Bonaparte, avec hérédité dans sa descendance directe, légitime ou adoptive, et lui donne le droit de régler l'ordre de succession au trône dans la famille Bonaparte, ainsi qu'il est prévu par le sénatus-consulte du 7 novembre 1852. »

Résultats : - 7 824 189 répondent oui. - 253 145 répondent non. - 2 126 124 s'abstiennent.

C'est-à-dire qu'après un an de gouvernement, Louis-Napoléon continue de recueillir trois-quarts de soutiens dans le corps électoral, chiffre prodigieux et pourtant réaliste, même si l'on peut discuter des conditions de ce plébiscite, avec une opposition réduite au silence et à l'abstention. Les citoyens veulent un chef d'entreprise, quitte à restaurer le pouvoir dynastique.

\*\*\*

La puissance publique prend le contrôle de l'industrie et renverse le *laissez faire* Louis-Philippard. Le voilà enfin, le « coup d'État industriel ». Les capacitaires, les organisateurs (les abeilles), jusque-là dominés par des spéculateurs stériles et des frelons oisifs, forcent leur entrée aux affaires. L'empire sera la grande et flamboyante époque de l'industrialisation française, chroniquée par Émile Zola dans *Les Rougon-Macquart*, son histoire naturelle et sociale en vingt volumes du Second empire modernisateur.

---

<sup>52</sup> *Ibid.* p. 14.

<sup>53</sup> « Premièrement, dans l'intérieur de chaque État, la condition des hommes tend à s'égaliser. Secondement, entre les États et les races les dissentiments s'effacent, les hostilités s'apaisent, les intérêts s'harmonisent. Ce double mouvement est l'effet d'une cause unique, la puissance qu'acquiert journellement le sentiment de la fraternité parmi les hommes, et puis il réagit sur cette fraternité pour la renforcer. » *Chemins de fer, op. cit.*, p. 15.

Les décennies 1850-1860 connaissent des records de croissance. Le P.I.B. de la France passe de onze milliards de francs en 1850 à vingt milliards en 1869<sup>54</sup>. La longueur des voies ferrées bondit de 3 248 km en 1851 à 17 500 en 1870. Le Paris-Strasbourg est inauguré en 1852, le Paris-Marseille terminé en 1855. De 1853 à 1855, Napoléon fait poser 7 000 lignes télégraphiques, soit le deuxième réseau mondial après l'Angleterre. Tours, Caen et Bordeaux sont reliés à la capitale par le train en 1856. Le chantier naval de Saint-Nazaire est créé en 1862 à l'initiative des frères Pereire, qu'on retrouve tout au long du règne de Napoléon. La flotte marchande française devient la deuxième du monde en volume.

Louis-Napoléon aménage, comme promis, les « terres incultes » des landes de Gascogne, de Sologne, de Champagne, de Brie, grâce à l'établissement de fermes-modèles équipées de matériel moderne. La forêt des Landes (qui brûlera pendant la canicule de l'été 2022) est plantée pour approvisionner en bois de traverse les chemins de fer - ceux des frères Pereire, concessionnaires de la ligne Bordeaux-Bayonne. La colonie « utopique » de Morcenx, dans l'arrière-pays bordelais, offre aux ouvriers la possibilité de devenir propriétaires contre 75 jours de travail pendant dix ans. Les Pereire également propriétaires d'une grande partie du bassin d'Arcachon, y lancent l'activité touristique.

Le nombre des ouvriers double, de 1,3 à trois millions, entre 1848 et 1866. L'urbanisation galope. Le nombre des citadins passe de neuf millions en 1851 à 11,2 millions en 1872 : Lille passe de 75 000 habitants à 163 000, Saint-Étienne de 56 000 à 126 000, Lyon de 177 000 à 319 000 !

Les saint-simoniens envahissent les ministères et les directions d'entreprises.

Chevalier devient conseiller de l'empereur, spécialiste des réseaux ferroviaires et bancaires.

François Barthélémy Arlès-Dufour, l'industriel lyonnais proche des canuts, fondateur de la Compagnie du chemin de fer Lyon-Paris, siège avec Infantin à la Compagnie Paris-Lyon-Marseille et à la Compagnie du gaz de Lyon. Il fonde la Compagnie générale transatlantique en 1853 avec les frères Pereire et devient un proche de l'empereur qui le nomme secrétaire de la Commission impériale pour l'organisation de l'exposition universelle de 1855.

Les frères Pereire et Talabot incarnent les saint-simoniens d'affaires spécialisés dans la banque et les chemins de fer. Les Pereire fondent en 1852, avec l'aide du gouvernement, le Crédit Mobilier et le Crédit Foncier, puis la Compagnie générale transatlantique dont le premier navire est appelé « Le Saint-Simon ». Ils sont aussi députés.

Quant à Paulin Talabot (X-PC 1819), après avoir investi dans les chemins de fer du Gard et réalisé avec Infantin les premières études d'un canal de Suez dans les années 1830, il dirige sous l'Empire la Compagnie Paris-Lyon-Marseille (PLM) avec Charles Didion (X-PC 1820). La PLM est avec ses 4 000 km de voies la plus grande compagnie ferroviaire de France. Talabot fonde ensuite le Crédit Lyonnais avec Arlès-Dufour, puis la Compagnie des docks et entrepôts de Marseille afin de fluidifier les échanges avec l'Algérie.

Infantin s'exclame au soir de sa vie :

« Nous avons enlacé le globe de nos réseaux de chemin de fer, d'or, d'argent, d'électricité ! Répandez, propagez, par ces nouvelles voies dont vous êtes en partie les créateurs et les maîtres, l'esprit de Dieu, l'éducation du genre humain<sup>55</sup> ».

Zola se fait l'écho de ce testament triomphal dans *La Bête humaine*, située en 1869 :

« Il défilait tant d'hommes et de femmes, dans le coup de tempête des trains, secouant la maison, fuyant à toute vapeur. Bien sûr que la terre entière passait là, pas des Français seulement, des étrangers aussi, des gens venus des contrées les plus lointaines, puisque personne ne pouvait rester chez soi, et que tous les peuples, comme on disait, n'en feraient

<sup>54</sup> *Le Second Empire*, Jean-Claude Yon, Armand Colin, 2004.

<sup>55</sup> Cité par G. Pinet, *Écrivains et penseurs polytechniciens*, 1898.

bientôt plus qu'un seul. Ca, c'était le progrès, tous frères, roulant tous ensemble, là-bas, vers un pays de cocagne<sup>56</sup>. »

\* \* \*

On sait comment ce bonapartisme ferroviaire et industriel sombra l'année suivante dans *La Débâcle*. Mais c'est dans *La Bête humaine* que Zola a décrit ce dantesque charroi de troupes vers l'abattoir.

« La guerre venait d'être déclarée, après d'orageuses séances à la chambre ; et il y avait déjà eu un petit combat d'avant-poste, heureux, disait-on. Depuis une semaine, les transports de troupe écrasaient de fatigue le personnel des chemins de fer. Les services réguliers étaient détraqués, de continuel trains imprévus amenaient des retards considérables ; sans compter qu'on avait réquisitionné les meilleurs mécaniciens pour activer la concentration des corps d'armée. Et ce fut ainsi qu'au soir, au Havre, Jacques, au lieu de son expresse habituel, eut à conduire un train énorme, dix-huit wagons, absolument bondés de soldats »

« Le train qui devait partir vers six heures, fut retardé. Il était nuit déjà, lorsqu'on embarqua les soldats comme des moutons, dans des wagons à bestiaux. On avait simplement cloué des planches en guise de banquettes, on les empilaient là-dedans, par escouades, bourrant les voitures au-delà du possible ; si bien qu'ils s'y trouvaient assis les uns sur les autres, quelques-uns debout, serrés à ne pas remuer un bras. Dès leur arrivée à Paris, un autre train les attendait, pour les diriger sur le Rhin. Ils étaient déjà écrasés de fatigue, dans l'ahurissement du départ. Mais, comme on leur avait distribué de l'eau-de-vie, et que beaucoup s'étaient répandus chez les débitants du voisinage, ils avaient une gaieté échauffée et brutales, très rouges, les yeux hors de la tête. Et, dès que le train s'ébranla, sortant de la gare, ils se mirent à chanter. »

« Le train, maintenant, roulait à toute vitesse, sur le plateau qui va de Bolbec à Motteville. Il devait filer d'un trait à Paris, sans arrêt aucun, sauf aux points marqués pour prendre de l'eau. L'énorme masse, les dix-huit wagons, chargés, bondés de bétail humain, traversaient la campagne noire, dans un grondement continu. Et ces hommes qu'on charriait au massacre, chantaient, chantaient à tue-tête, d'une clameur si haute, qu'elle dominait le bruit des roues. »

« ... et l'épouvante glaça la gare, lorsqu'elle vit passer, dans un vertige de fumée et de flamme, ce train fou, cette machine sans mécanicien ni chauffeur, ces wagons à bestiaux emplis de troupiers qui hurlaient des refrains patriotiques. Ils allaient à la guerre, c'était pour être plus vite là-bas, sur les bords du Rhin. »

« De nouveau, disparu, il roulait, il roulait, dans la nuit noire on ne savait où, là-bas. Qu'importaient les victimes que la machine écrasait en chemin ! N'allait-elle pas quand même à l'avenir insoucieuse du sang répandu ? Sans conducteur, au milieu des ténèbres, en bête aveugle et sourde qu'on aurait lâchée parmi la mort, elle roulait chargée de cette chair à canon, de ces soldats déjà hébétés de fatigue, et ivres qui chantaient. »

**Tomjo / Marius Blouin**  
**11 avril 2026**

---

<sup>56</sup> Émile Zola, *La Bête humaine*, 1889