

Georges Sorel, observateur critique des chemins de fer français

Georges Ribeill

DANS MIL NEUF CENT. REVUE D'HISTOIRE INTELLECTUELLE 2014/1 n° 32 , PAGES 53 À 67
ÉDITIONS SOCIÉTÉ D'ÉTUDES SORÉLIENNES

ISSN 1146-1225

DOI 10.3917/mnc.032.0053

Date de mise en ligne : 24/03/2015

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-mil-neuf-cent-2014-1-page-53?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour Société d'études soréliennes.

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur cairn.info/copyright.

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

Georges Sorel, observateur critique des chemins de fer français *

GEORGES RIBEILL

Si les ingénieurs des Ponts ont beaucoup écrit sur les chemins de fer à titre professionnel, Georges Sorel est plus inattendu par le statut et la nature très variables de ses nombreux écrits. Sa carrière d'ingénieur ordinaire a commencé en Corse en juillet 1870, s'est poursuivie à Albi en juillet 1871, puis, après un congé de six mois, à Digne en juillet 1873, ensuite en Algérie en décembre 1876 et enfin, de mars 1879 à août 1892, à Perpignan. Avant cette dernière affectation, Sorel n'a été chargé qu'une seule fois de missions ferroviaires : la surveillance des travaux de la ligne Avignon-Gap. À Perpignan, lui est revenu le contrôle de la Compagnie du Midi et des travaux de la ligne Perpignan-Prades, avant que la déconfiture de l'exploitation de cette dernière n'entraîne la reprise de son exploitation en régie dont il est chargé du contrôle au 1^{er} janvier 1883. Si, enfin, il lui revient encore les études et le contrôle des travaux de quelques lignes (Elne-Arles, Prades-Olette, Quillan-Rivesaltes), Sorel les a délégués au conducteur Cutzach, « faisant fonction d'ingénieur ordinaire », selon les pratiques courantes de l'époque¹. On notera que, en charge du

* Cet article n'aurait pas été écrit sans l'impulsion de Michel Prat me signalant les pages diverses que Sorel consacra aux chemins de fer. Je l'en remercie vivement, ainsi que pour sa relecture et ses suggestions.

1. Toutes données tirées des annuaires du ministère des Travaux publics et de diverses fiches de carrière de Sorel. Contrairement à ce qu'a soutenu le biographe de Sorel, Pierre Andreu, Sorel n'a jamais été nommé à Draguignan.

contrôle de la navigation du Tarn, puis du Service hydraulique dans tous ses autres postes, c'est plus dans ce domaine des eaux que dans celui des chemins de fer qu'il s'est forgé une solide expérience.

La démission précoce de Sorel en 1892, à quarante-cinq ans, n'est pas un pantouflage dans le privé, mais une retraite choisie. Ce n'est pas la seule singularité de son parcours. Entré 16^e en 1865 à Polytechnique et sortant 10^e parmi 137 élèves deux ans plus tard, classé 7^e à l'entrée à l'École des Ponts et chaussées, il dégringole au 12^e rang, puis au 18^e à l'issue de ses deux années ultimes de formation. Ce rare déclassement continu d'un ingénieur-élève à l'écart de la compétition qui se joue entre les dix-huit camarades de promotion, suggère peut-être le faible attrait de Sorel pour le calcul des ouvrages d'art ou pour une carrière imposée mais déjà assurée de « fonctionnaire des routes, ponts et canaux », le classement de sortie régissant les premières affectations.

Critique du monopole des compagnies

En 1872, le jeune fonctionnaire alors en poste à Albi affirme être en faveur d'une exploitation des chemins de fer par l'État, position paradoxale de la part d'un homme issu d'un milieu bourgeois conservateur². Dans un brouillon de lettre très vraisemblablement destinée à Joseph Garnier, son ancien professeur d'économie politique à l'École des Ponts, l'ingénieur rebondit à propos d'un article paru dans la *Revue des Deux Mondes*³. Chemins de fer ou banques d'émission, « le caractère tout spécial de ces entreprises qui n'admettent guère de concurrence, me fait penser qu'elles seraient mieux placées entre les mains de l'État ». Mais le monopole économique ne justifie à lui seul cette option : il y va aussi de la capacité de l'État à surveiller ces administrations très importantes que sont les compagnies, dont on admet assez généralement qu'elles construisent plus mal et plus cher que l'État, où le gaspillage sévit dans l'exploitation. « Les Compagnies de Chemins de fer telles qu'elles sont constituées en France sont la plus gigantesque exploitation du public et de l'État que l'on puisse imaginer. » Et de se référer à l'Angleterre où personne ne se plaint des postes et télégraphes aux mains de l'État, « où les chemins de fer

2. Voir les pages biographiques que lui consacre Willy Gianinazzi : *Naissance du mythe moderne. Georges Sorel et la crise de la pensée savante*, Paris, Éd. de la Maison des Sciences de l'Homme, 2006, « Détour biographique », p. 24-32.

3. Pierre Andreu, « Une lettre de Georges Sorel en 1872. Science et libéralisme », *Cahiers Georges Sorel*, 2, 1984, p. 93-106.



M. Sorel.

18.

Georges Sorel à la sortie des Ponts et chaussées avec classement, 1870
(© École nationale des Ponts et chaussées).

seraient aussi fort bien dans ses mains». Sorel tient à rassurer son correspondant sur cette prise de position réfléchie, et non pas idéologique: «Je ne suis pas socialiste.» «Nourri des meilleurs livres», s'affirmant «disciple des plus grands maîtres», Sorel semble plutôt

vouloir souligner sa capacité d'expertise autonome par-delà toutes les opinions et théories les plus en vogue : « Je prétends tout examiner et le droit de propriété n'est pas pour moi un droit divin ou un dogme ; je crois que le meilleur moyen de le fortifier est d'en faire disparaître les abus et de le détrôner de ses monopoles et privilèges. »

Éloge des ingénieurs expérimentateurs

Dans le premier de ses deux articles portant sur des questions de technologie ferroviaire que publie la *Revue scientifique* en 1893 et 1894, Sorel entend défendre ces ingénieurs des chemins de fer dont les expérimentations menées sur le terrain ont conduit à des résultats mettant en défaut des pratiques justifiées par des formules mathématiques théoriques⁴. Tel l'ingénieur des Ponts du Paris-Lyon-Marseille (PLM) Jules Michel dont les observations révèlent qu'en courbe et quel que soit son dévers, le rail extérieur subit une pression de la roue⁵. « Toutes les théories classiques sur le mouvement des véhicules sont à réformer », assène Sorel, qui dénonce le dévers « presque toujours fortement exagéré », au nom d'un « préjugé » bien partagé.

Si le problème était bien posé, on aboutirait à l'adoption du *bogie américain* tant pour les locomotives que pour les voitures ! Sorel recourt au principe de Jacques Bernoulli étudiant le mouvement d'un long pendule suspendu à un plus petit, pour expliquer la bonne tenue des machines américaines dont le centre de gravité est très élevé, contrairement aux options des ingénieurs européens s'évertuant à l'abaisser. En France, « les théoriciens [...] ne permettent pas qu'on fasse des choses qu'ils ne peuvent expliquer », n'osant pas innover si leur responsabilité en matière de sécurité doit être engagée. Ainsi l'autorité de la tradition vient s'opposer au progrès⁶. Dans son élan, Sorel juge la traction électrique bien supérieure « au mécanisme de la locomotive [à vapeur] resté assez barbare ». Invoquer une complexité accrue ne tient pas : naguère, on jugeait trop compliqué l'emploi des

4. Georges Sorel, « La bonne marche des locomotives à grande allure », *Revue scientifique*, 9 décembre 1893, p. 750-753.

5. Pour corriger les effets de la force centrifuge dans une voie en courbe, on procède au relèvement du rail extérieur selon de simples formules de mécanique des solides.

6. Sorel a prophétisé l'avènement du bogie : « Il ne faut pas désespérer de voir le vrai et admirable bogie américain régner sur nos grandes lignes dans quelques années », fait accompli avec l'essor en Europe des locomotives *Atlantic* puis *Pacific* au début du XX^e siècle.

locomotives compound – à quatre cylindres au lieu de deux –, que tout le monde a fini par adopter aujourd'hui. S'en tenir à la simplicité, c'est invoquer « le vieux préjugé métaphysique, d'après lequel le parfait est simple. Il y a beau temps que ces conceptions sont abandonnées par les praticiens. » Aussi applaudit-il la Compagnie du Nord pionnière pour ses nombreuses innovations.

Dans un second article, Sorel célèbre à nouveau des ingénieurs qui, étudiant les mouvements de la voie, ont privilégié les expérimentations et observations de terrain⁷. Tel Félix Couïard du PLM, « premier ingénieur qui ait fait des recherches raisonnées avec des instruments scientifiques », dédaignant de se référer à cette science émergente qu'est la « résistance des matériaux » où pour faciliter les calculs, un rail est assimilé à une tige certes élastique mais sans épaisseur ! Ses appareils enregistreurs ont moissonné de précieuses observations qui ne permettent plus de traiter de la résistance des voies de manière simplifiée, en étudiant séparément la roue et le rail... De même le rail ne peut être assimilé à une ligne continue, sans joints ! Les roues cognent les bouts contigus de rails, les éclisses fléchissent, les boulons se desserrent, et au bout d'un certain temps, « l'assemblage devient mou ». Ainsi, contre-intuitivement, « il faut donner de l'élasticité à la voie » ! Tel encore l'ingénieur des Ponts Armand Considère étudiant les déformations des pièces des ponts métalliques subies lors de leur franchissement par des trains. Sorel conclut donc en regrettant que l'étude expérimentale des voies ferrées soit si peu pratiquée.

Dans un passage de sa longue étude consacrée deux années après à « La science dans l'éducation », Sorel revient incidemment sur « le manque de véritable méthode scientifique et trop souvent même de critique » des ingénieurs des chemins de fer, leur imputant même les trop faibles progrès accomplis⁸. Ingénieurs distingués, toujours soucieux de perfectionner leurs locomotives, fort de leurs connaissances scientifiques étendues, tentant de résoudre eux-mêmes tous les problèmes, ils n'ont fait qu'obtenir des formules empiriques confortant la routine. Sorel évoque le faible écho de ses anciens articles : « Je crois que peu de personnes ont compris [...] l'importance de la

7. Georges Sorel, « Les mouvements de la voie des chemins de fer », *Revue scientifique*, 24 mars 1894, p. 362-366.

8. Georges Sorel, « La science dans l'éducation », *le Devenir social*, mai 1896, p. 439-444.

théorie de Bernoulli sur les supports à mouvements pendulaires.» Sorel semble ainsi assimiler la *Revue scientifique* vulgarisatrice à une tribune où l'on débattrait des théories en pointe, oubliant que c'est la *Revue générale des chemins de fer*, créée en 1878, qui sert de tribune réservée aux ingénieurs des compagnies, en y excluant d'ailleurs tout débat technologique de fond!

La pensée critique d'un lecteur éclectique

Libéré de son devoir de réserve, Sorel rédige en 1894 de multiples notes de lecture dans *l'Ère nouvelle* qui se veut la première revue « marxiste » publiée en France. Rendant compte du premier congrès international des cheminots, Sorel insiste sur la faible influence politique du Syndicat national fondé en 1891 auprès même de ses alliés politiques, « le gouvernement français ne voulant pas déplaire aux compagnies⁹ ». Au critique de l'oligarchie ferroviaire dans la veine proudhonienne, le libertaire Émile Leverdays, dont l'édition posthume des œuvres venait d'être entreprise, il reproche de « ne pas posséder les principes du matérialisme de l'histoire, comme presque tous les hommes de son âge », son égarement « dans les nuages de la vieille métaphysique », son ignorance de « la loi de concentration progressive » de l'économie bien mise en évidence par Marx¹⁰. Mais pour ses « aperçus solides », l'ouvrage offre malgré tout « ce qu'on a dit de mieux sur ce sujet ».

Contre l'arbitraire administratif, plaidoyer pour l'expert indépendant

En 1903, Sorel publie ses « Observations sur le régime des chemins de fer », dans deux livraisons des *Études socialistes*, autre revue marxiste, soit une quarantaine de pages où, pour la première fois, de manière ciblée, est scruté le système français¹¹. Son propos ? Éclairer sur les questions ferroviaires le public « auquel on fait croire tout ce

9. Georges Sorel, « Compte-rendu du Congrès international des travailleurs des voies ferrées européennes, tenu à Zurich le 13 août 1893 », *l'Ère nouvelle*, mai 1894, p. 108.

10. Georges Sorel, « Émile Leverdays, *La centralisation. Critique de l'ouvrage de Dupont-White, Les chemins de fer* ; Id., *Politique et barbarie* », *l'Ère nouvelle*, août 1894, p. 418-421.

11. Georges Sorel, « Observations sur le régime des chemins de fer », *Études socialistes*, janvier-février, p. 1-30; mai-juin 1903, p. 165-178.

qu'on veut en économie», dévoiler comment les bureaux ministériels, en « ajoutant l'arbitraire à l'arbitraire », ont transformé le régime des chemins de fer en un véritable « galimatias ». Sont visés les polytechniciens hauts fonctionnaires : « tous ceux que j'ai connus croyaient à la nécessité de l'arbitraire et voyaient le progrès dans la dissolution des idées juridiques », s'insurge Sorel. Il est temps de réduire l'arbitraire dans les décisions relatives aux chemins de fer, « de manière à éviter les plus graves abus et à permettre au *vrai public* de pouvoir défendre les intérêts généraux ». Et de s'irriter qu'en France, ces trente dernières années, les administrations ont perdu presque leur indépendance depuis « le passage des amis de Gambetta aux affaires », une allusion aux scandales politico-financiers de l'époque...

Fort de ce constat, Sorel plaide pour que soient confiés à des « experts étrangers à l'administration » les aménagements du système des chemins de fer. Experts représentant les intérêts locaux, « offrant de tout autres garanties de savoir et d'impartialité que les bureaux » auxquels sont confrontés les conseils municipaux, les chambres de commerce et d'agriculture. L'expert qu'appelle ainsi Sorel, pas plus au service du public que des compagnies privées, doit être un médiateur, défenseur et interprète des intérêts généraux. Capable même de protéger de l'arbitraire souverain des injonctions administratives, de ces « fantaisies ministérielles » que dénonce le *Journal des transports* du 2 décembre 1899, des compagnies qui ne seront non plus forcées d'acheter la bienveillance de leur administration de tutelle par « ces petites faveurs dont elles tiennent marché ouvert ». Sorel convient toutefois que les compagnies seront peu disposées à entrer dans cette voie, sachant « amortir les chocs trop désagréables » découlant de ce régime d'arbitraire grâce à l'instabilité gouvernementale chronique qui caractérise les débuts de cette III^e République¹². D'où son pessimisme : « Depuis une quarantaine d'années, le pouvoir d'arbitraire de l'administration n'a cessé de s'étendre en matière de chemins de fer », évolution déplorable, contraire à « l'octroi de garanties de plus en plus

12. « Les chefs des compagnies sont comme les prêtres : ils n'aiment pas les solutions qui se rapprochent des solutions juridiques : les petits moyens leur conviennent mieux ; ils savent que les temps de persécution ne durent jamais longtemps, grâce à l'instabilité ministérielle ; on s'arrange plus facilement avec des bureaucrates qui discutent à huis clos qu'avec des experts ; ceux-ci ont à ménager leur réputation et ne tiennent pas à passer pour niais dans le monde des affaires, avec lequel ils sont en relations suivies. » Depuis le 4 septembre 1870, jusqu'en 1902, le ministère des Travaux publics aura vu défiler 38 titulaires.

grandes aux citoyens contre l'administration », tel que défendu par le juriste allemand von Jhering¹³, défenseur du formalisme juridique, au service de la protection des droits des justiciables.

L'arbitraire administratif dénoncé

Les sept parties qui composent ce long article illustrent le pouvoir abusif des acteurs tutélaires des chemins de fer. Et pour illustrer « les pouvoirs énormes et parfois même exorbitants du gouvernement », de citer en premier lieu le décret-loi politique du 27 mai 1852 qui permet au ministre de révoquer un employé quelconque de chemin de fer, et pourquoi pas, infère Sorel, de briser les résistances d'une compagnie en frappant ses dirigeants. Autre exemple : le décret du 1^{er} mars 1901 révisant l'ordonnance de police des chemins de fer de 1846, confie au ministre la capacité de se substituer à une compagnie dès lors que celle-ci est incapable de faire face à un trafic accru, comme l'y oblige son cahier des charges¹⁴. « Ce qui est bien contestable, souligne Sorel, c'est que le Ministre puisse statuer souverainement sur ce point », par exemple agrandissant d'office telle gare ou achetant des wagons pour le compte d'une compagnie. « Ici apparaît très clairement l'utilité des expertises », commente-t-il.

À l'égard de la durée de travail des agents, suite à la circulaire du 20 septembre 1899 sollicitant des compagnies des propositions, « la remarquable complaisance et la rapidité » avec laquelle elles s'entendraient pour que leurs propositions soient homologuées dès les 4 et 23 novembre, trahit le bénéfice obtenu par un nouvel article : « l'abandon du *service public* », substitué à « l'abandon de *poste* » plus restrictif, ne peut être justifié par un possible dépassement de la durée légale de travail. Désormais, infère Sorel, les compagnies ont ainsi restreint le *droit de grève* de leurs agents.

Dans le domaine de la sécurité, à l'inverse, « l'administration hésite toujours beaucoup à user de son pouvoir discrétionnaire », préférant voir les compagnies élaborer des projets de règlement et endosser ainsi toutes les responsabilités en cas d'accidents, se limitant à homologuer ces projets. Mais les dirigeants des compagnies ne sont pas

13. Sorel se réfère à Rudolf von Jhering, *L'évolution du droit*, trad. fr., Paris, A. Marescq, 1901, p. 252-253.

14. Article 65, extrait : « Faute d'avoir présenté au Ministre, dans le délai imparti par la mise en demeure, des propositions ou des projets jugés suffisants, le Ministre statuera directement. »

dupes de ce jeu, s'ingéniant eux-mêmes à multiplier les prescriptions « pour qu'on ne puisse faire remonter jusqu'à eux le moindre défaut de prévision » en cas d'accident. Sorel dénonce le recours alors au règlement-parapluie : il sera très facile de « trouver un agent subalterne qui a omis de respecter une de ces innombrables règles de précautions supplémentaires édictées sous prétexte de renforcer les règles principales et qu'on omet d'appliquer dans la pratique journalière¹⁵ ».

Et de rappeler même la scandaleuse immunité judiciaire dont ont bénéficié certains dirigeants. Le tribunal de Sens avait condamné le 27 mars 1872 à un mois de prison le directeur du PLM pour ne pas avoir fait respecter l'interdiction absolue de l'admission de wagons de marchandises dans les trains rapides de voyageurs, responsable de la catastrophe survenue le 16 septembre 1871 à Champigny-sur-Yonne, à la suite de la rupture d'un essieu d'un tel wagon. Jugement promptement réformé par la Cour de Paris le 18 mai, l'ingénieur du contrôle étant relevé de ses fonctions pour avoir dénoncé cette turpitude judiciaire et « cru naïvement qu'il y avait égalité de tous les citoyens devant la justice ».

Étant bien admis que les retards des trains favorisaient les accidents, un projet de loi déposé en 1899 visait à infliger des peines aux agents causes des retards et à leurs compagnies considérées comme co-responsables. Sorel ne s'étonne pas qu'il n'ait pas abouti, et de rappeler qu'en Italie, la Cour de cassation avait confirmé le 10 mai 1900 la condamnation *personnelle* du directeur d'une compagnie pour des retards excessifs, retards imputés à la mauvaise qualité du charbon et à l'insuffisante discipline de son personnel. « Je crois fort regrettable qu'en France, personne n'ait eu l'idée d'approfondir cette doctrine dont les conséquences peuvent être considérables », lance Sorel !

S'agissant des lignes à construire, « les tracés sont souvent subordonnés à des intérêts particuliers locaux trop influents, à des entrepreneurs et administrateurs dont le souci des économies grève l'exploitation ultérieure de la ligne ». L'indépendance du Conseil des Ponts et chaussées n'est qu'une chimère, vulnérable à la pression des bureaux ou du ministre. Inversement, s'il fut un temps où l'administration voulut imposer de nouvelles gares au concessionnaire, le Conseil d'État s'y est justement opposé. Demeure « le pouvoir le plus extraordinaire du ministre », qui peut « régler arbitrairement la

15. Principe du « règlement-parapluie » que quelques années plus tard Pierre Hamp dénoncera à son tour dans son livre-témoignage, *Le rail* (1912).

marche des trains» en vertu de l'article 43 de l'ordonnance de 1846, horaires et fréquence. Si les conventions de 1883 protégeaient les compagnies d'un tel arbitraire (le nombre de trains quotidiens sur telle ligne étant subordonné à la recette kilométrique), le nouveau décret de police de 1901 allonge le délai dont dispose le ministre pour corriger les horaires de trains proposés par les compagnies, s'irrite Sorel!

Concernant les tarifs marchandises, sources de nombreuses plaintes du public, le ministre est « armé d'un pouvoir discrétionnaire », protégeant telle industrie menacée ou favorisant telle autre. Quand l'éminent inspecteur général des Ponts et chaussées Alfred Picard accuse dans son *Traité*¹⁶ les tarifs allemands de favoriser « les grandes villes et la grande industrie », « il entend, commente Sorel, que l'administration soit paternelle et exerce le rôle d'une Providence veillant sur les intérêts des "bonnes gens" », l'auteur étant représentatif du corps des Ponts auquel il a longtemps appartenu, pour qui l'économie se réduit à « une métaphysique de la moyenne bourgeoisie ». Au « système commercial » allemand, on oppose et nous envie « l'esprit providentiel » de notre administration. Les discussions tarifaires au sein de grandes commissions où sont représentées les régions traversées ne peuvent aboutir qu'à « des résultats bizarres ou des compromis entre des intérêts : "passe-moi la rhubarbe, je te passerai le séné" », où, faute de principes directeurs, au final, « on doit statuer à la courte paille ».

Sur Proudhon, réformateur des chemins de fer

Objet de la sixième partie, le mémoire de Proudhon paru en 1855, *Des réformes à opérer dans l'exploitation des chemins de fer*, dont « un certain nombre de thèses n'ont point perdu de leur valeur aujourd'hui ». Si Proudhon est « mauvais prophète » lorsqu'attendant des chemins de fer le nivellement des prix et conséquemment même donc une émigration des villes ayant perdu leur fonction d'entrepôt vers les campagnes, par contre le chemin de fer voué au transport des pondéreux est une « idée excellente », qui soulève la question de l'allègement du matériel. Obsédé à juste titre par la réduction du poids mort, Proudhon s'ingéniait ainsi à concevoir un wagon léger : bonne idée au plan économique mais fausse au point de vue technique, tranche

16. Alfred Picard, *Traité des chemins de fer*, Paris, Rothschild, 1887, IV, p. 520.

Sorel invoquant la bonne solution des Américains, le recours à des wagons de plus en plus longs. Mais on ne saurait accabler Proudhon, alors même qu'aujourd'hui les ingénieurs français n'ont toujours pas compris l'intérêt de rehausser le centre de gravité de leurs machines, Sorel renvoyant le lecteur à ses articles de la *Revue scientifique*.

Et d'opposer plus généralement les vertus économiques du système américain aux rigidités sociales du modèle européen en matière de gestion de locomotives desquelles « il y a le plus grand intérêt à tirer tout le parti possible durant le temps où le modèle adopté reste à la hauteur des progrès industriels ». L'obsolescence rapide de la locomotive la condamne à un usage intensif, tant « elle subit à un degré éminent ce que Marx appelle *l'usure morale* et elle devient un instrument médiocre avant que *l'usure physique* soit considérable ». Si, aux États-Unis, faire rouler les énormes *Consolidation* à 16 km/h peut sembler une aberration économique, du moins elles roulent vingt heures par jour, conduites par des équipes se relayant, alors qu'en Europe, l'équipe titulaire affectée à chaque machine limite considérablement leur parcours journalier. On ne peut dénier à Sorel ces vues originales et critiques sur les critères de gestion performante des chemins de fer, la SNCF se ralliant enfin au modèle américain à la Libération...

Plutôt que le rachat, pour une révision institutionnelle des rapports entre État et compagnies

La dernière partie des « observations » de Sorel est consacrée à la question du rachat des compagnies, l'enjeu politique le plus débattu en ce temps-là entre droites et gauches parlementaires. « Je voudrais en dire seulement quelques mots pour dissiper quelques erreurs qui ont cours sur ce sujet. » Une difficulté majeure tient au calcul de l'indemnité de rachat. D'un côté, l'État devra racheter le matériel roulant à dire d'expert ; de l'autre, les compagnies devront rembourser à l'État les avances consenties au titre de la garantie des intérêts des obligations et des dividendes conformément aux conventions financières en vigueur depuis 1883. En réalité, l'évolution des clauses a rendu ambiguë leur interprétation, en autorisant deux scénarios contrastés quant à l'évolution de la dette des compagnies arrivées au terme de leur concession, plus de dettes et même des bonus pour l'État, ou accroissement infini... Mais pour Sorel, les compagnies devront être traitées comme les particuliers : « On ne saurait trop

condamner une politique qui tendrait hypocritement à dépouiller les compagnies, en faisant des lois pour fixer de nouvelles règles de rachat, qui ne seraient pas d'accord avec les principes du Code.» Et de pointer les hommes – de gauche – au pouvoir qui, habitués à considérer comme légitime « tout ce qu'ils ont la force de faire », seraient bien tentés par cette voie. Si les compagnies ont souvent abusé de leur force quand leurs amis étaient au pouvoir, « ce n'est pas une raison pour suivre ces principes qui sont ceux du bonapartisme ».

Sorel propose un rééquilibrage politique des conventions de 1883 par trois mesures : l'abandon de la clause scandaleuse permettant aux compagnies d'imputer au compte d'exploitation les indemnités des victimes des accidents provenant de fautes lourdes ; le droit des communes et des chambres de commerce d'imposer l'amélioration des gares ; enfin la résolution des questions d'horaires et de trafics confiée à des arbitres désignés par les tribunaux de commerce. En échange de ces abandons, les compagnies auraient le droit de discuter devant des experts des injonctions du ministère des Travaux publics. « Ainsi l'arbitraire diminuerait un peu » : « Un énorme progrès pour les mœurs juridiques d'un peuple, un bienfait surtout quand un pays a été nourri dans le culte de l'autorité infaillible. » Où ressurgissent dans les procédures de décision et d'arbitrage les experts si chers à Sorel, rouages-clefs et garants du rééquilibrage des pouvoirs et compétences.

Toujours en 1903, parmi ses nombreux comptes-rendus parus dans la *Revue générale de bibliographie française*, Sorel en signe deux traitant des chemins de fer. Le premier concerne le bilan de la récente nationalisation des chemins de fer suisses, accomplie en 1898, établi par le directeur du *Journal des transports* et ingénieur civil Henry Haguet : « Cette brochure ne ressemble guère aux écrits consacrés d'ordinaire à ce genre de questions ; elle est en effet due à un homme qui connaît les problèmes de transport ; on ne saurait trop en recommander l'étude¹⁷. » Et de partager son jugement négatif – « les résultats du rachat ne sont pas encore bien peu importants », « les réformes se sont bornées à peu de choses », « les employés s'efforcent d'obtenir des augmentations de traitement qui entraîneront de grands déficits » –, jusqu'à reprendre sa conclusion : « Le rachat suisse a été une erreur et sera une déception. » Sorel n'a pas suspecté qu'une critique

17. Georges Sorel, « Henry Haguet, *Le rachat des chemins de fer suisses et ses conséquences* », *Revue générale de bibliographie française*, mars 1903, p. 101.

aussi hostile puisse émaner d'un porte-parole officieux des compagnies françaises, dirigeant une revue à leur solde et menant donc croisade contre tout rachat!

Dans son second compte-rendu, c'est au préfacier d'un livre de Paul Léon que s'en prend Sorel, le ministre radical-socialiste Baudin se contentant de critiquer divers pamphlets ou des œuvres «aussi remarquables» que celles de l'économiste libéral Yves Guyot: «des phrases sur la démocratie ne peuvent remplacer la connaissance de l'économie», assène Sorel¹⁸!

Encore en 1903, la publication d'un ouvrage de Sorel voué exclusivement à l'économie révèle sa singulière interprétation des mécanismes de socialisation des moyens de transport, ces composants du «système de l'échange¹⁹». Il oppose les villes, où les transports facilitent simplement la vie des citadins, aux campagnes, où les transports ont un rôle plus essentiel à jouer, telle la distribution des engrais. Alors que le Second Empire, «ce gouvernement des paysans», avait bien répondu à cet enjeu, aujourd'hui les compagnies se préoccupent bien plus des urbains. Leurs chefs, «des bourgeois» dans toutes les acceptions du mot, «redoutent toujours les criaileries des hommes dont la profession est de faire marcher l'opinion publique; *l'opinion se fait dans les villes* et il ne faut pas trop économiser sur les dépenses qui intéressent les urbains». D'où cette infériorité du réseau français comme celle des pays où la démocratie, en plaçant «le bien-être et même les plaisirs des citadins au premier rang de ses préoccupations», «exerce une influence notable». À l'instar de la Prusse, l'État français ferait mieux de protéger ses industries rurales. Sorel revient à l'occasion sur l'action gouvernementale timorée. Alors que «les bureaucraties n'aiment rien tant que le repos et évitent, autant que possible, d'engager leur responsabilité», les ministres des Travaux publics hésitent toujours à appliquer jusqu'au bout les réformes annoncées. Enfin, il réfute Proudhon proposant de faire supporter les dépenses d'infrastructure des réseaux (construction et entretien) par l'ensemble des contribuables à l'instar de la route et des canaux: «Aucun pays en Europe ne serait assez riche pour supprimer les péages des chemins de fer.»

18. Georges Sorel, «Paul Léon, *Fleuves, canaux, chemins de fer*», *Revue générale de bibliographie française*, septembre 1903, p. 270-271.

19. Georges Sorel, *Introduction à l'économie moderne*, Paris, G. Jacques, 1903, p. 241-256.

À l'heure du rachat de l'Ouest

Réagissant brièvement en 1908 à un article paru dans la *Revue politique et parlementaire* traitant précisément du rachat de la Compagnie de l'Ouest alors débattu au niveau politique et dans l'opinion, Sorel se rallie au rachat non pas comme épousant la cause politique de gauche des « rachatistes », mais comme un moindre mal : « Si j'étais actionnaire de l'Ouest, je ferais campagne pour le rachat, parce que l'avenir me paraît devoir être très sombre pour les exploitants de chemins de fer. Il deviendra, tous les jours, plus difficile d'assurer un bon service avec un personnel mal payé, dont les salaires deviennent de plus en plus faibles par rapport au taux généraux des salaires²⁰. » C'est en usager qu'il raisonne aussi, conscient d'un réseau médiocre : « En passant de l'Orléans à l'Ouest, on a le sentiment qu'on change de pays, comme si on allait de France en Espagne » ; ou en sceptique quant aux conséquences du rachat sur la qualité du service : « La fusion de l'Ouest et de l'État ne pourra pas avoir pour conséquence d'améliorer le service sur la première de ces lignes ; il pourra peut-être même le rendre plus médiocre sur les deux. ». Opposant aussi l'intérêt des employés de l'Ouest auxquels « on fait miroiter aux yeux l'espérance que leur situation pourrait être améliorée », à celui des grands chefs de l'Ouest hostiles au rachat.

Le juridisme sorélien stimulé par la matière ferroviaire

On peut s'étonner de voir Sorel à l'écart des débats politiques de son temps : aucun jugement sur les pratiques de pantouflage qui, aux yeux des gauches, confortent la faiblesse de l'État dans ses pouvoirs législatifs, judiciaires ou de contrôle : alors qu'à Perpignan, chargé du contrôle de la Compagnie du Midi, il ne peut ignorer deux de ses dix-sept camarades de promotion, Blagét et Glasser, qui y ont tôt pantouflé, s'y succédant comme directeurs depuis 1884 jusqu'en 1907 ! Quant au brillant maître des requêtes au Conseil d'État Aucoc dont il avait suivi aux Ponts le cours de droit administratif, il a rallié le Midi en 1877, nommé aussitôt vice-président, puis président de 1892 à 1910 !

De même, alors que la question récurrente et lancinante du rachat des compagnies agite les camps opposés des droites et gauches par-

20. Georges Sorel, « Le rachat des chemins de fer de l'Ouest », *le Mouvement socialiste*, 15 février 1908, p. 139-142.

lementaires, Sorel a vite tranché, rompant avec son point de vue en 1872. Rendant compte en 1896 d'un livre de Sébastien Faure²¹, Sorel approuve l'anarchiste prenant à partie « tous les fétiches démago-giques : souveraineté du peuple, omniscience du suffrage universel, gouvernement représentatif », ainsi que « le socialisme d'État » qui résulterait du rachat :

L'incapacité et l'incompétence de l'État politique en matière d'économie ont été amplement démontrées dans la construction et l'exploitation des chemins de fer [...]. Le socialisme d'État est une forme d'administration très dure et très bête, beaucoup moins favorable que le capitalisme au progrès industriel.

Sorel s'est intéressé précisément et diversement aux chemins de fer à partir de deux points de vue successifs. L'ancien ingénieur des Ponts se fait épistémologue en 1893 lorsqu'il oppose ceux de ses anciens confrères qui préfèrent étudier la complexité du réel d'une manière expérimentale, soulever les vrais problèmes technologiques, aux « savants » en chambre reconnus, incapables donc de les aborder scientifiquement. Mais sa réflexion la plus poussée en 1903 révèle un analyste critique du système juridique des acteurs, ingénieurs, directeurs, fonctionnaires et politiques, sans oublier les acteurs tiers intéressés, les clientèles du rail, voyageurs et expéditeurs. Au sein d'une floraison d'ouvrages d'apologie ou de critique du système, dont les engagements partisans surdéterminent l'argumentation, Sorel livre un tableau original et plus subtil des relations censées de droit administratif ou civil qui régissent en coulisses ses acteurs, derrière la scène politique : un jeu d'acteurs dont avec insistance il oppose les compromissions feutrées, les transgressions des règles de droit, au détriment d'un équilibre plus démocratique. Où l'expert maintes fois évoqué par Sorel, garant des libertés et droits des citoyens, pourrait venir perturber ce jeu des acteurs. La référence faite à Jhering, l'auteur de *La lutte pour le droit*, le rapproche de celui pour qui le respect du droit résulte d'une lutte constante, inquiets tous deux par la décadence du sentiment juridique et la dégénérescence du droit²².

21. Georges Sorel, « Sébastien Faure, *La douleur universelle. Philosophie libertaire* », *Revue philosophique*, février 1896, p. 204-212.

22. Patrice Rolland a souligné combien la dette de Sorel à l'égard de Jhering lui paraît « essentielle » : Patrice Rolland, « L'enjeu du droit », in *Georges Sorel*, Paris, L'Herne, 1986, p. 32-34.