

| | | |
|---------------|-----------------------------|---------------------------------------|
| PHILOSOPHIE | DOSSIER N° 6 – LA TECHNIQUE | LIRE, ANALYSER, COMPRENDRE, DISSERTER |
| A RENDRE LE : | | |

CONSIGNES :

1. Le **but de ce sixième devoir** est de faire le pari de lire un texte long. Ce devoir permet aussi de mesurer l'importance de la lecture et la fécondité de l'utilisation des textes, c'est-à-dire de la pensée des autres.
2. La **présentation** doit être soignée ; l'**expression** doit être correcte (attention au lexique, à la syntaxe et à l'orthographe).
3. Les exercices de ce devoir sont à réaliser en groupe et à présenter en classe.

CRITERES D'EVALUATION DES DEVOIRS DE PHILOSOPHIE

Il n'y a pas de barème pour l'épreuve de philosophie, mais ses exigences peuvent être résumées en quatre points principaux :

PRESENTATION
EXPRESSION
DEMONSTRATION
CULTURE

PRESENTATION : la copie doit être claire, lisible, propre, et assez longue pour attester de l'investissement du candidat.

EXPRESSION : la qualité du français est un élément d'appréciation fondamental. Veillez à la correction orthographique, syntaxique, stylistique de votre propos. Veillez à relire très soigneusement votre copie avant de la remettre à la correction.

DEMONSTRATION : le plan de votre développement doit compter trois parties. L'ordre méthodique de la démonstration doit être respecté. En fonction des conseils de construction méthodique qui vous ont été donnés, veillez à réaliser une démonstration rhétorique en bonne et due forme.

CULTURE : Vous devez montrer votre culture philosophique et votre culture générale. Faites référence aux philosophes et aux œuvres philosophiques que vous connaissez, en évitant les arguments d'autorité et le catalogue historique. Utilisez des références littéraires, historiques, mythologiques, artistiques qui peuvent enrichir votre propos, et prouver votre connaissance des éléments essentiels de la culture générale.



André Gorz, de son vrai nom Gerhard Hirsch puis Gérard Horst, né le 9 février 1923 à Vienne et mort le 24 septembre 2007 à Vosnon (Aube), est un philosophe et journaliste français. Personnalité discrète, il est l'auteur d'une pensée qui oscille entre philosophie, théorie politique et critique sociale. Disciple de l'existentialisme de Jean-Paul Sartre, il rompt avec celui-ci après 1968 et devient l'un des principaux théoriciens de l'écologie politique.

L'idéologie sociale de la bagnole

« Le vice profond des bagnoles, c'est qu'elles sont comme les châteaux ou les villas sur la Côte : des biens de luxe inventés pour le plaisir exclusif d'une minorité de très riches et que rien, dans leur conception et leur nature, ne destinait au peuple. A la différence de l'aspirateur, de l'appareil de T.S.F. ou de la bicyclette, qui gardent toute leur valeur d'usage quand tout le monde en dispose, la bagnole, comme la villa sur la Côte, n'a d'intérêt et d'avantages que dans la mesure où la masse n'en dispose pas. C'est que, par sa conception comme par sa destination originelle, la bagnole est un bien de luxe. Et le luxe, par essence, cela ne se démocratise pas : si tout le monde accède au luxe, plus personne n'en tire d'avantages ; au contraire : tout le monde roule, frustre et dépossède les autres et est roulé, frustré et dépossédé par eux.

La chose est assez communément admise, s'agissant des villas sur la Côte. Aucun démagogue n'a encore osé prétendre que démocratiser le droit aux vacances, c'était appliquer le principe : Une villa avec plage privée pour chaque famille française. Chacun comprend que si chacune des treize ou quatorze millions de familles devait disposer ne serait-ce que 10 m de côte, il faudrait 140 000 km de plages pour que tout le monde soit servi ! En attribuer à chacun sa portion, c'est découper les plages en bandes si petites — ou serrer les villas si près les unes contre les autres — que leur valeur d'usage en devient nulle et que disparaît leur avantage par rapport à un complexe hôtelier.

Bref, la démocratisation de l'accès aux plages n'admet qu'une seule solution : la solution collectiviste. Et cette solution passe obligatoirement par la guerre au luxe que constituent les plages privées, privilèges qu'une petite minorité s'arroge aux dépens de tous.

Or, ce qui est parfaitement évident pour les plages, pourquoi n'est-ce pas communément admis pour les transports ? Une bagnole, de même qu'une villa avec plage, n'occupe-t-elle un espace rare ? Ne spolie-t-elle pas les autres usagers de la chaussée (piétons, cycliste, usagers des trams ou bus) ? Ne perd-elle pas toute valeur d'usage quand tout le monde utilise la sienne ? Et pourtant les démagogues abondent, qui affirment que chaque famille a droit à au moins une bagnole et que c'est à l'« Etat » qu'il appartient de faire en sorte que chacun puisse stationner à son aise, rouler à 150 km/h, sur les routes du week-end ou des vacances.

La monstruosité de cette démagogie saute aux yeux et pourtant la gauche ne dédaigne pas d'y recourir. Pourquoi la bagnole est-elle traitée en vache sacrée ? Pourquoi, à la différence des autres biens « privatifs », n'est-elle pas reconnue comme un luxe antisocial ? La réponse doit être cherchée dans les deux aspects suivants de l'automobilisme.

L'automobilisme de masse matérialise un triomphe absolu de l'idéologie bourgeoise au niveau de la pratique quotidienne : il fonde et entretient en chacun la croyance illusoire que chaque individu peut prévaloir et s'avantager aux dépens de tous. L'égoïsme agressif et cruel du conducteur qui, à chaque minute, assassine symboliquement « les autres », qu'il ne perçoit plus que comme des gênes matérielles et des obstacles à sa propre vitesse, cet égoïsme agressif et compétitif est l'avènement, grâce à l'automobilisme quotidien, d'un comportement universellement bourgeois (« On ne fera jamais le socialisme avec ces gens-là », me disait un ami est-allemand, consterné par les spectacle de la circulation parisienne).

L'automobile offre l'exemple contradictoire d'un objet de luxe qui a été dévalorisé par sa propre diffusion. Mais cette dévalorisation pratique n'a pas encore entraîné sa dévalorisation idéologique : le mythe de l'agrément et de l'avantage de la bagnole persiste alors que les transports collectifs, s'ils étaient généralisés, démontreraient une supériorité éclatante. La persistance de ce mythe s'explique aisément : la généralisation de l'automobilisme individuel a évincé les transports collectifs, modifié l'urbanisme et l'habitat et transféré sur la bagnole des fonctions que sa propre diffusion a rendues nécessaires. Il faudra une révolution idéologique (« culturelle ») pour briser ce cercle. Il ne faut évidemment pas l'attendre de la classe dominante (de droite ou de gauche).

Voyons maintenant ces deux points de plus près.

Quand la voiture a été inventée, elle devait procurer à quelques bourgeois très riches un privilège tout à fait inédit : celui de rouler beaucoup plus vite que tous les autres. Personne, jusque-là, n'y avait encore songé : la vitesse des diligences était sensiblement la même, que vous fussiez riches ou pauvres ; la calèche du seigneur n'allait pas plus vite que la charrette du paysan, et les trains emmenaient tout le monde à la même vitesse (ils n'adoptèrent des vitesses différenciées que sous la concurrence de l'automobile et de l'avion). Il n'y avait donc pas, jusqu'au tournant du dernier siècle, une vitesse de déplacement pour l'élite, une autre pour le peuple. L'auto allait changer cela : elle étendait, pour la première fois, la différence de classe à la vitesse et au moyen de transport.

Ce moyen de transport parut d'abord inaccessible à la masse tant il était différent des moyens ordinaires : il n'y avait aucune mesure entre l'automobile et tout le reste : la charrette, le chemin de fer, la bicyclette ou l'omnibus à cheval. Des êtres d'exception se promenaient à bord d'un véhicule autotracting, pesant une bonne tonne, et dont les organes mécaniques, d'une complication extrême, étaient d'autant plus mystérieux que dérobés aux regards. Car il y avait aussi cet aspect-là, qui pesa lourd dans le mythe automobile : pour la première fois, des hommes chevauchaient des véhicules individuels dont les mécanismes de fonctionnement leur étaient totalement inconnus, dont l'entretien et même l'alimentation devaient être confiés par eux à des spécialistes.

Paradoxe de la voiture automobile : en apparence, elle conférait à ses propriétaires une indépendance illimitée, leur permettant de se déplacer aux heures et sur les itinéraires de leur choix à une vitesse égale ou supérieure à celle du chemin de fer. Mais, en réalité, cette autonomie apparente avait pour envers une dépendance radicale : à la différence du cavalier, du charretier ou du cycliste, l'automobiliste allait dépendre pour son alimentation en énergie, comme d'ailleurs pour la réparation de la moindre avarie, des marchands et spécialistes de la carburation, de la lubrification, de l'allumage et de l'échange de pièces standard. A la différence de tous les propriétaires passés de moyens de locomotion, l'automobiliste allait avoir un rapport d'usager et de consommateur — et non pas de possesseur et de maître — au véhicule dont, formellement, il était le propriétaire. Ce véhicule, autrement dit, allait l'obliger à consommer et à utiliser une foule de services marchands et de produits industriels que seuls des tiers pourraient lui fournir. L'autonomie apparente du propriétaire d'une automobile recouvrait sa radicale dépendance.

Les magnats du pétrole perçurent les premiers le parti que l'on pourrait tirer d'une large diffusion de l'automobile : si le peuple pouvait être amené à rouler en voiture à moteur, on pourrait lui vendre l'énergie nécessaire à sa propulsion. Pour la première fois dans l'histoire, les hommes deviendraient tributaires pour leur locomotion d'une source d'énergie marchande. Il y aurait autant de clients de l'industrie pétrolière que d'automobilistes — et comme il y aurait autant d'automobilistes que de familles, le peuple tout entier allait devenir client des pétroliers. La situation dont rêve tout capitaliste allait se réaliser : tous les hommes allaient dépendre pour leurs besoins quotidiens d'une marchandise dont une seule industrie détiendrait le monopole.

Il ne restait qu'à amener le peuple à rouler en voiture. Le plus souvent, on croit qu'il ne se fit pas prier : il suffisait, par la fabrication en série et le montage à la chaîne, d'abaisser suffisamment le prix d'une bagnole ; les gens allaient se précipiter pour l'acheter. Ils se précipitèrent bel et bien, sans se rendre compte qu'on les menait par le bout du nez. Que leur promettait, en effet, l'industrie automobile ? Tout bonnement ceci : « Vous aussi, désormais, aurez le privilège de rouler, comme les seigneurs et bourgeois, plus vite que tout le monde. Dans la société de l'automobile, le privilège de l'élite est mis à votre portée. »

Les gens se ruèrent sur les bagnoles jusqu'au moment où, les ouvriers y accédant à leur tour, les automobilistes constatèrent, frustrés, qu'on les avait bien eus. On leur avait promis un privilège de bourgeois ; ils s'étaient endettés pour y avoir accès et voici qu'ils s'apercevaient que tout le monde y accédait en même temps. Mais qu'est-ce qu'un privilège si tout le monde y accède ? C'est un marché de dupes. Pis, c'est chacun contre tous. C'est la paralysie générale par empoignade générale. Car lorsque tout le monde prétend rouler à la vitesse privilégiée des bourgeois, le résultat, c'est que rien ne roule plus, que la vitesse de circulation urbaine tombe — à Boston comme à Paris, à Rome ou à Londres — au-dessous de celle de l'omnibus à cheval et que la moyenne, sur les routes de dégagement, en fin de semaine, tombe au-dessous de la vitesse d'un cycliste.

Rien n'y fait : tous les remèdes ont été essayés, ils aboutissent tous, en fin de compte, à aggraver le mal. Que l'on multiplie les voies radiales et les voies circulaires, les transversales aériennes, les routes à seize voies et à péages, le résultat est toujours le même : plus il y a de voies de desserte, plus il y a de voitures qui y affluent et plus est paralysante la congestion de la circulation urbaine. Tant qu'il y aura des villes, le problème restera sans solution : si large et rapide que soit une voie de dégagement, la vitesse à laquelle les véhicules la quittent, pour pénétrer dans la ville, ne peut être plus grande que la vitesse moyenne, dans Paris, sera de 10 à 20 km/h, selon les heures, on ne pourra quitter à plus de 10 ou 20 km/h les périphériques et autoroutes desservant la capitale. On les quittera même à des vitesses beaucoup plus faibles dès que les accès seront saturés et ce ralentissement se répercutera à des dizaines de kilomètres en amont s'il y a saturation de la route d'accès.

Il en va de même pour toute ville. Il est impossible de circuler à plus de 20 km/h de moyenne dans le labyrinthe de rues, avenues et boulevards entrecroisés qui, à ce jour, étaient le propre des villes. Toute injection de véhicules plus rapides perturbe la circulation urbaine en provoquant des goulots, et finalement le paralyse.

Si la voiture doit prévaloir, il reste une seule solution : supprimer les villes, c'est-à-dire les étaler sur des centaines de kilomètres, le long de voies monumentales, de banlieues autoroutières. C'est ce qu'on a fait aux Etats-Unis. Ivan Illich (*Energie et Equité*) en résume le résultat en ces chiffres saisissants : « *L'Américain type consacre plus de mille cinq cents heures par an (soit trente heures par semaine, ou encore quatre heures par jour, dimanche compris) à sa voiture : cela comprend les heures qu'il passe derrière le volant, en marche ou à l'arrêt ; les heures de travail nécessaires pour la payer et pour payer l'essence, les pneus, les péages, l'assurance, les contraventions et impôts... A cet Américain, il faut donc mille cinq cents heures pour faire (dans l'année) 10 000 km. Six km lui prennent une heure. Dans les pays privés d'industrie des transports, les gens se déplacent à exactement cette même vitesse en allant à pied, avec l'avantage supplémentaire qu'ils peuvent aller n'importe où et pas seulement le long des routes asphaltées.* »

Il est vrai, précise Illich, que dans les pays non industrialisés les déplacements n'absorbent que 2 à 8 % du temps social (ce qui correspond vraisemblablement à deux à six heures par semaine). Conclusion suggérée par Illich : l'homme à pied couvre autant de kilomètres en une heure consacrée au transport que l'homme à moteur, mais il consacre à ses déplacements cinq à dix fois moins de temps que ce dernier. Moralité : plus une société diffuse ces véhicules rapides, plus — passé un certain seuil — les gens y passent et y perdent de temps à se déplacer. C'est mathématique.

La raison ? Mais nous venons à l'instant de la voir : on a éclaté les agglomérations en interminables banlieues autoroutières, car c'était le seul moyen d'éviter la congestion véhiculaire des centres d'habitation. Mais cette solution a un revers évident : les gens, finalement, ne peuvent circuler à l'aise que parce qu'ils sont loin de tout. Pour faire place à la bagnole, on a multiplié les distances : on habite loin du lieu de travail, loin de l'école, loin du supermarché — ce qui va exiger une deuxième voiture pour que la « femme au foyer » puisse faire les courses et conduire les enfants à l'école. Des sorties ? Il n'en est pas question. Des amis ? Il y a des voisins... et encore. La voiture, en fin de compte, fait perdre plus de temps qu'elle n'en économise et crée plus de distances qu'elle n'en surmonte. Bien sûr, vous pouvez vous rendre à votre travail en faisant du 100 km/h ; mais c'est parce que vous habitez à 50 km de votre job et acceptez de perdre une demi-heure pour couvrir les dix derniers kilomètres. Bilan : « *Les gens travaillent une bonne partie de la journée pour payer les déplacements nécessaires pour se rendre au travail* » (Ivan Illich).

Vous direz peut-être : « Au moins, de cette façon, on échappe à l'enfer de la ville une fois finie la journée de travail. » Nous y sommes : voilà bien l'aveu. « La ville » est ressentie comme « l'enfer », on ne pense qu'à s'en évader ou à aller vivre en province, alors que, pour des générations, la grande ville, objet d'émerveillements, était le seul endroit où il valût la peine de vivre. Pourquoi ce revirement ? Pour une seule raison : la bagnole a rendu la grande ville inhabitable. Elle l'a rendu puante, bruyante, asphyxiante, poussiéreuse, engorgée au point que les gens n'ont plus envie de sortir le soir. Alors, puisque les bagnoles ont tué la ville, il faut davantage de bagnoles encore plus rapides pour fuir sur des autoroutes vers des banlieues encore plus lointaines. Impeccable circularité : donnez-nous plus de bagnoles pour fuir les ravages que causent les bagnoles.

D'objet de luxe et de source de privilège, la bagnole est ainsi devenue l'objet d'un besoin vital : il en faut une pour s'évader de l'enfer citadin de la bagnole. Pour l'industrie capitaliste, la partie est donc gagnée : le superflu est devenu nécessaire. Inutile désormais de persuader les gens qui désirent une bagnole : sa nécessité est inscrite dans les choses. Il est vrai que d'autres doutes peuvent surgir lorsqu'on voit l'évasion motorisée le long des axes de fuite : entre 8 heures et 9h30 le matin, entre 5h30 et 7 heures le soir et, les fins de semaine, cinq à six heures durant, les moyens d'évasion s'étirent en processions, pare-chocs contre pare-chocs, à la vitesse (au mieux) d'un cycliste et dans un grand nuage d'essence au plomb. Que reste-t-il quand, comme c'était inévitable, la vitesse plafond sur les routes est limitée à celle, précisément, que peut atteindre la voiture de tourisme la plus lente ?

Juste retour des choses : après avoir tué la ville, la bagnole tue la bagnole. Après avoir promis à tout le monde qu'on irait plus vite,

l'industrie automobile aboutit au résultat rigoureusement prévisible que tout le monde va plus lentement que le plus lent de tous, à une vitesse déterminée par les lois simples de la dynamique des fluides. Pis : inventée pour permettre à son propriétaire d'aller où il veut, à l'heure et à la vitesse de son choix, la bagnole devient, de tous les véhicules, le plus serf, aléatoire, imprévisible et incommode : vous avez beau choisir une heure extravagante pour votre départ, vous ne savez jamais quand les bouchons vous permettront d'arriver. Vous êtes rivé à la route (à l'autoroute) aussi inexorablement que le train à ses rails. Vous ne pouvez, pas plus que le voyageur ferroviaire, vous arrêter à l'improviste et vous devez, tout comme dans un train, avancer à une vitesse déterminée par d'autres. En somme, la bagnole a tous les désavantages du train — plus quelques-uns qui lui sont spécifiques : vibrations, courbatures, dangers de collision, nécessité de conduire le véhicule — sans aucun de ses avantages.

Et pourtant, direz-vous, les gens ne prennent pas le train. Parbleu : comment le prendraient-ils ? Avez-vous déjà essayé d'aller de Boston à New York en train ? Ou d'Ivry au Tréport ? Ou de Garches à Fontainebleau ? Ou de Colombes à l'Isle Adam ? Avez-vous essayé, en été, le samedi ou le dimanche ? Eh bien ! essayez donc, courage ! Vous constaterez que le capitalisme automobile a tout prévu : au moment où la bagnole allait tuer la bagnole, il a fait disparaître les solutions de rechange : façon de rendre la bagnole obligatoire. Ainsi, l'Etat capitaliste a d'abord laissé se dégrader, puis a supprimé, les liaisons ferroviaires entre les villes, leurs banlieues et leur couronne de verdure. Seules ont trouvé grâce à ses yeux les liaisons interurbaines à grande vitesse qui disputent aux transports aériens leur clientèle bourgeoise. L'aérotrain, qui aurait pu mettre les côtes normandes ou les lacs du Morvan à la portée des pique-niqueurs parisiens du dimanche, servira à faire gagner quinze minutes entre Paris et Pontoise et à déverser à ses terminus plus de voyageurs saturés de vitesse que les transports urbains n'en pourront recevoir. Ça, c'est du progrès !

La vérité, c'est que personne n'a vraiment le choix : on n'est pas libre d'avoir une bagnole ou non parce que l'univers suburbain est agencé en fonction d'elle — et même, de plus en plus, l'univers urbain. C'est pourquoi la solution révolutionnaire idéale, qui consiste à supprimer la bagnole au profit de la bicyclette, du tramway, du bus et du taxi sans chauffeur, n'est même plus applicable dans les cités autoroutières comme Los Angeles, Detroit, Houston, Trappes ou même Bruxelles, modelées pour et par l'automobile. Villes éclatées, s'étirant le long de rues vides où s'alignent des pavillons tous semblables et où le paysage (le désert) urbain signifie : « Ces rues sont faites pour rouler aussi vite que possible du lieu de travail au domicile et vice versa. On y passe, on n'y demeure pas. Chacun, son travail terminé, n'a qu'à rester chez soi et toute personne trouvée dans la rue la nuit tombée doit être tenue pour suspecte de préparer un mauvais coup. » Dans un certain nombre de villes américaines, le fait de flâner à pied la nuit dans les rues est d'ailleurs considéré comme un délit.

Alors, la partie est-elle perdue ? Non pas ; mais l'alternative à la bagnole ne peut être que globale. Car pour que les gens puissent renoncer à leur bagnole, il ne suffit point de leur offrir des moyens de transports collectifs plus commodes : il faut qu'ils puissent ne pas se faire transporter du tout parce qu'ils se sentiront chez eux dans leur quartier, leur commune, leur ville à l'échelle humaine, et qu'ils prendront plaisir à aller à pied de leur travail à leur domicile — à pied ou, à la rigueur, à bicyclette. Aucun moyen de transport rapide et d'évasion ne compensera jamais le malheur d'habiter une ville inhabitable, de n'y être chez soi nulle part, d'y passer seulement pour travailler ou, au contraire, pour s'isoler et dormir.

« *Les usagers, écrit Illich, briseront les chaînes du transport surpuissant lorsqu'ils se remettront à aimer comme un territoire leur îlot de circulation, et à redouter de s'en éloigner trop souvent.* » Mais, précisément, pour pouvoir aimer « son territoire », il faudra d'abord qu'il soit rendu habitable et non pas circulaire : que le quartier ou la commune redevienne le microcosme modelé par et pour toutes les activités humaines, où les gens travaillent, habitent, se détendent, s'instruisent, communiquent, s'ébrouent et gèrent en commun le milieu de leur vie commune. Comme on lui demandait une fois ce que les gens allaient faire de leur temps, après la révolution, quand le gaspillage capitaliste sera aboli, Marcuse répondit : « *Nous allons détruire les grandes villes et en construire de nouvelles. Ça nous occupera un moment.* »

On peut imaginer que ces villes nouvelles seront des fédérations de communes (ou quartiers), entourées de ceintures vertes où les citadins — et notamment les « écoliers » — passeront plusieurs heures par semaine à faire pousser les produits frais nécessaires à leur subsistance. Pour leur déplacements quotidiens, ils disposeront d'une gamme complète de moyens de transport adaptés à une ville moyenne : bicyclettes municipales, trams ou trolleybus, taxis électriques sans chauffeur. Pour les déplacements plus importants dans les campagnes, ainsi que pour le transport des hôtes, un pool d'automobiles communales sera à la disposition de tous dans les garages de quartier. La bagnole aura cessé d'être besoin. C'est que tout aura changé : le monde, la vie, les gens. Et ça ne se sera pas passé tout seul.

Entre-temps, que faire pour en arriver là ? Avant tout, ne jamais poser le problème du transport isolément, toujours le lier au problème de la ville, de la division sociale du travail et de la compartimentation que celle-ci a introduite entre les diverses dimensions de l'existence : un endroit pour travailler, un autre endroit pour « habiter », un troisième pour s'approvisionner, un quatrième pour s'instruire, un cinquième pour se divertir. L'agencement de l'espace continue la désintégration de l'homme commencée par la division du travail à l'usine. Il coupe l'individu en rondelles, il coupe son temps, sa vie, en tranches bien séparées afin qu'en chacune vous soyez un consommateur passif livré sans défense aux marchands, afin que jamais il ne vous vienne à l'idée que travail, culture, communication, plaisir, satisfaction des besoins et vie personnelle peuvent et doivent être une seule et même chose : l'unité d'une vie, soutenue par le tissu social de la commune. »

André Gorz, « L'idéologie sociale de la bagnole », *Le Sauvage*, septembre-octobre 1973.

EXERCICE 1 : exercice de lecture analytique

Lire un texte long, ça peut pas faire de mal ! La mise en page permet, à gauche du texte, de retenir ses idées principales et la structure de son argumentation.

EXERCICE 2 : exercice d'imitation

Une fois ce travail effectué collectivement, à vous de jouer pour mener à bien une nouvelle réflexion. Il doit être possible, un demi-siècle après André Gorz, d'écrire un texte sur le thème suivant : « **L'idéologie sociale des réseaux sociaux** ». A vous de jouer ! Quand il sera rédigé, vous le lirez devant la classe en partageant la parole entre les différents membres de votre groupe.



En écho...

« Pauvres gens misérables, peuples insensés, nations opiniâtres à votre mal et aveugles à votre bien ! Vous vous laissez enlever sous vos yeux le plus beau et le plus clair de votre revenu, vous laissez piller vos champs, voler et dépouiller vos maisons des vieux meubles de vos ancêtres ! Vous vivez de telle sorte que rien n'est plus à vous. Il semble que vous regarderiez désormais comme un grand bonheur qu'on vous laissât seulement la moitié de vos biens, de vos familles, de vos vies. Et tous ces dégâts, ces malheurs, cette ruine, ne vous viennent pas des ennemis, mais certes bien de l'ennemi, de celui-là même que vous avez fait ce qu'il est, de celui pour qui vous allez si courageusement à la guerre, et pour la grandeur duquel vous ne refusez pas de vous

offrir vous-mêmes à la mort. Ce maître n'a pourtant que deux yeux, deux mains, un corps, et rien de plus que n'a le dernier des habitants du nombre infini de nos villes. Ce qu'il a de plus, ce sont les moyens que vous lui fournissez pour vous détruire. D'où tire-t-il tous ces yeux qui vous épient, si ce n'est de vous ? Comment a-t-il tant de mains pour vous frapper, s'il ne vous les emprunte ? Les pieds dont il foule vos cités ne sont-ils pas aussi les vôtres ? A-t-il pouvoir sur vous, qui ne soit de vous-mêmes ? Comment oserait-il vous assaillir, s'il n'était d'intelligence avec vous ? Quel mal pourrait-il vous faire, si vous n'étiez les receleurs du larron qui vous pille, les complices du meurtrier qui vous tue et les traîtres de vous-mêmes ? Vous semez vos champs pour qu'il les dévaste, vous meublez et remplissez vos maisons pour fournir ses pilleries, vous élevez vos filles afin qu'il puisse assouvir sa luxure, vous nourrissez vos enfants pour qu'il en fasse des soldats dans le meilleur des cas, pour qu'il les mène à la guerre, à la boucherie, qu'il les rende ministres de ses convoitises et exécuteurs de ses vengeances. Vous vous usez à la peine afin qu'il puisse se mignarder dans ses délices et se vautrer dans ses sales plaisirs. Vous vous affaiblissez afin qu'il soit plus fort, et qu'il vous tienne plus rudement la bride plus courte. Et de tant d'indignités que les bêtes elles-mêmes ne supporteraient pas si elles les sentaient, vous pourriez vous délivrer si vous essayiez, même pas de vous délivrer, seulement de le vouloir. Soyez résolu à ne plus servir, et vous voilà libres. Je ne vous demande pas de le pousser, de l'ébranler, mais seulement de ne plus le soutenir, et vous le verrez, tel un grand colosse dont on a brisé la base, fondre sous son poids et se rompre. »

La Boétie, *Discours de la servitude volontaire*

EXERCICE 3 : dissertation versaillaise

Avant de composer le texte de votre prestation orale, vous lirez attentivement la bande dessinée consacrée aux travaux de Diderot et à la naissance de l'Encyclopédie, ainsi que la présentation ci-dessous et les textes qui l'accompagnent.

Diderot et d'Alembert réalisent entre 1751 et 1772 l'*Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, comprenant 17 volumes de textes et 11 d'illustrations, avec un total de 71 818 articles. La double vocation de cet ouvrage est de répertorier les connaissances et les savoirs de son siècle et aussi d'ouvrir une réflexion critique, de « changer la façon commune de penser ». Diderot décrit ainsi les objectifs de son entreprise en 1751 :

« Le but d'une encyclopédie est de rassembler les connaissances éparses sur la surface de la terre ; d'en exposer le système général aux hommes avec qui nous vivons, et de le transmettre aux hommes qui viendront après nous ; afin que les travaux des siècles passés n'aient pas été inutiles pour les siècles qui succéderont ; que nos neveux devenant plus instruits, deviennent en même temps plus vertueux et plus heureux ; et que nous ne mourions pas sans avoir bien mérité du genre humain. »

Dans son *Discours préliminaire*, d'Alembert situe son entreprise dans la lignée des grands savants de l'époque : Bacon, Descartes, Newton, Pascal, Harvey, Leibniz. Il rejette l'idée selon laquelle « en multipliant les secours & la facilité de s'instruire, [les ouvrages encyclopédiques] contribueront à éteindre le goût du travail & de l'étude » et estime, au contraire, « qu'on ne saurait trop faciliter les moyens de s'instruire ». De plus, afin de rompre avec une tradition savante qui ignorait encore largement la description des métiers et des objets de la vie courante, d'Alembert explique que des dessinateurs ont été envoyés dans les ateliers et que Diderot a rédigé ses articles techniques en se basant « sur les connaissances qu'il a été puiser lui-même chez les ouvriers, ou enfin sur des métiers qu'il s'est donné la peine de voir, & dont quelquefois il a fait construire des modèles pour les étudier plus à son aise. »

Rassemblant une masse de données jusqu'alors sans égal, cet ouvrage sera reçu avec enthousiasme jusque dans l'entourage même du roi Louis XV, qui en avait pourtant interdit la publication, comme le relate une délicieuse anecdote de Voltaire reprise dans la préface de *La Grande Encyclopédie*.

« Un domestique de Louis XV me contait qu'un jour, le roi, son maître, soupant à Trianon en petite compagnie, la conversation roula d'abord sur la chasse, et ensuite sur la poudre à tirer. Quelqu'un dit que la meilleure poudre se faisait avec des parties égales de salpêtre, de soufre et de charbon. Le duc de La Vallière, mieux instruit, soutint que, pour faire de bonne poudre à canon, il fallait une seule partie de soufre et une de charbon sur cinq parties de salpêtre bien filtré, bien évaporé, bien cristallisé.

Il est plaisant, dit M. le duc de Nivernais, que nous nous amusions tous les jours à tuer des perdrix dans le parc de Versailles, et quelquefois à tuer des hommes ou à nous faire tuer sur la frontière, sans savoir précisément avec quoi l'on tue.

Hélas ! nous en sommes réduits là sur toutes les choses de ce monde, répondit Mme de Pompadour ; je ne sais de quoi est composé le rouge que je mets sur mes joues, et on m'embarrasserait fort si on me demandait comment on fait les bas de soie dont je suis chaussée.

– C'est dommage, dit alors le duc de La Vallière, que Sa Majesté nous ait confisqué nos Dictionnaires encyclopédiques, qui nous ont coûté chacun cent pistoles ; nous y trouverions bientôt la décision de toutes nos questions.

Le roi justifia sa confiscation ; il avait été averti que les vingt et un volumes in-folio, qu'on trouvait sur la toilette de toutes les dames, étaient la chose du monde la plus dangereuse pour le royaume de France, et il avait voulu savoir par lui-même si la chose était vraie, avant de permettre qu'on lût ce livre. Il envoya, sur la fin du souper, chercher un exemplaire par trois garçons de sa chambre, qui apportèrent chacun sept volumes avec bien de la peine. On vit à l'article POUDRE que le duc de La Vallière avait raison ; et bientôt Mme de Pompadour apprit la différence entre l'ancien rouge d'Espagne, dont les dames de Madrid coloraient leurs joues, et le rouge des dames de Paris. Elle sut que les dames grecques et romaines étaient peintes avec de la pourpre qui sortait du murex, et que, par conséquent, notre écarlate était la pourpre des anciens ; qu'il entraît plus de safran dans le rouge d'Espagne et plus de cochenille dans celui de France. Elle vit comme on lui faisait ses bas au métier, et la machine de cette manœuvre la ravit d'étonnement.

– Ah ! le beau livre ! s'écria-t-elle. Sire, vous avez donc confisqué ce magasin de toutes les choses utiles, pour le posséder seul et pour être le seul savant de votre royaume.

Chacun se jetait sur les volumes, comme les filles de Lycomède sur les bijoux d'Ulysse ; chacun y trouvait à l'instant tout ce qu'il cherchait. »

Imaginez la suite de cette conversation chez le roi...



Le duc de La Vallière, le duc de Nivernais, Mme de Pompadour et Louis XV continuent leur conversation lorsque (surprise !), arrive Denis Diderot, que Mme de Pompadour a secrètement invité pour forcer sa rencontre avec le roi. Le thème de la conversation est évident : les bienfaits des sciences et des arts et l'autorisation de diffusion de *L'Encyclopédie*.

Deux camps s'affrontent : Diderot, soutenu par La Vallière, progressistes optimistes, Louis XV et Nivernais, beaucoup moins enthousiastes. Mme de Pompadour, fine courtisane, tâche d'adopter une position de conciliation et de dépassement des contradictions : on l'aura compris, c'est elle, en habile dialecticienne, qui aura la charge du troisième moment de cette conversation.

Dans la mesure où cette rencontre n'a jamais eu lieu et parce que l'invention littéraire supporte anachronismes et décalages, la seule exigence imposée est celle de la rigueur démonstrative. Pour le reste, toute fantaisie est bienvenue... La prestation orale doit durer entre 10 et 15 minutes.

La marquise de Pompadour

Jeanne-Antoinette Poisson (1721-1764), future marquise de Pompadour, est la fille de François Poisson et de Louise-Madeleine de la Motte. François Poisson exerce des activités commerciales diverses, mais en 1725 il est accusé de vente frauduleuse et s'exile en Allemagne. Jeanne-Antoinette est confiée au couvent des Ursulines de Poissy en 1727 et y restera jusqu'à 1730. Louise-Madeleine

de la Motte devient la maîtresse du riche fermier général Charles Le Normant de Tournhem, qui est aussi un amateur d'art. Le Normant va offrir à Jeanne-Antoinette une excellente éducation artistique : musique, dessin, peinture, danse. Louise-Madeleine de la Motte fréquentant les salons littéraires parisiens, sa fille découvre également la conversation brillante et l'esprit, très valorisé dans l'aristocratie du XVIII^e siècle. En 1741, Jeanne-Antoinette épouse le neveu de Charles Le Normant de Tournhem, Charles-Guillaume Le Normant d'Etiolles. Le couple a une fille, Alexandrine, en 1744. L'oncle Charles a fait don à son neveu de l'un de ses châteaux situé à Etiolles, à environ 25 km de Paris. Le roi vient fréquemment chasser dans la forêt de Sénart où se trouve le domaine de Le Normant d'Etiolles, et Jeanne-Antoinette peut assister en calèche aux passages du roi. Celui-ci la remarque au cours de l'été 1743. Il faudra encore quelques stratagèmes de la part de l'entourage de Jeanne-Antoinette pour qu'elle devienne en 1745 la maîtresse en titre du roi. Le souverain lui accorde le titre de marquise de Pompadour et une importante rente qui lui permettra d'acquérir plusieurs châteaux, dont l'actuel palais de l'Elysée. Louis XV n'avait pas choisi n'importe qui. Très belle, intelligente, cultivée, la marquise de Pompadour surpassait la plupart des courtisanes. Tant et si bien que, lorsqu'elle cesse d'être la maîtresse du roi en 1751, celui-ci ne peut se passer d'elle. Elle reste l'amie et la confidente du souverain et reste à Versailles. Ultime privilège, alors qu'un courtisan ne doit pas mourir dans le lieu où réside le roi, elle décède au château de Versailles en 1764. Elle n'a que quarante-deux ans.

Un peu d'inspiration...

« Grincheux », « réac », « prophète de malheur » sont les sobriquets souvent réservés à ceux qui questionnent les choix techniques de leur époque. L'historien François Jarrige, auteur de *Techno-critiques. Du refus des machines à la contestation des technosciences*, revient pour « CNRS Le Journal » sur le mouvement des techno-critiques, né aux débuts de l'ère industrielle.

Briseurs de machines, paysans anti-pesticides ou intellectuels sceptiques quant aux bienfaits du progrès, les « techno-critiques » interrogent la place des techniques dans nos sociétés depuis plus de 200 ans. Pourquoi raconter leur histoire ?

François Jarrige : Dans ce livre, j'ai tenté une synthèse historique des différents auteurs et mouvements « techno-critiques », un néologisme forgé dans les années 1970 par le philosophe Jean-Pierre Dupuy. Leur redonner audience rééquilibre le débat, généralement inégal et caricatural, entre tenants et opposants à la technique. Cela permet aussi d'observer des constantes dans ces questionnements à travers les époques, que ce soit sur la question des dommages environnementaux ou sur le remplacement des hommes par les machines.

Que signifie critiquer les techniques ?

F. J. : Ceux que j'appelle « techno-critiques » ont en commun de penser que les techniques ne sont pas neutres : elles n'arrivent pas de nulle part pour s'imposer tout naturellement. Bien au contraire, parce que les techniques sont le produit d'une société et d'une époque, elles posent question. C'est encore plus vrai dans nos sociétés contemporaines, qui s'en sont remises au progrès technique pour construire leur avenir. Pour les techno-critiques, il ne s'agit pas de critiquer la technique ou les techniques en soi, cela n'a pas de sens. Les outils font partie des activités humaines, et même animales, depuis que l'on en garde des traces. En revanche, on peut chercher à comprendre dans quel contexte s'imposent les machines, à étudier leurs effets et les discours qui les accompagnent...

L'emploi du mot de « technique » lui-même n'est-il pas ambigu ?

F. J. : Avoir un regard critique sur la technique suppose au préalable de réfléchir à ce mot, particulièrement flou et englobant. De quoi parle-t-on : d'un marteau ? du téléphone ? du nucléaire ? du numérique ? Le sens du mot technique a d'ailleurs beaucoup évolué : avant le XIX^e siècle, il est très peu employé et désigne un procédé propre à un art, comme la technique vocale. Avec l'industrialisation, le mot se répand pour nommer un procédé efficace, de plus en plus synonyme de machine. Ce problème de vocabulaire illustre la difficulté à interroger la notion de technique, pourtant au cœur de la modernité. C'est presque aussi périlleux aujourd'hui que de discuter l'existence de Dieu au XVII^e siècle !

Quand le phénomène des « techno-critiques » a-t-il commencé ?

F. J. : Ce phénomène remonte aux débuts du machinisme, à l'orée du XIX^e siècle. Dans le secteur textile, par exemple, l'arrivée des métiers mécaniques a été émaillée de nombreux incidents. Emblématique de cette époque, le mouvement luddite en Angleterre et ses « briseurs de machines » a opposé des artisans tondeurs et tricoteurs aux manufacturiers qui favorisaient l'emploi des machines dans le travail de la laine et du coton. Pour les ouvriers, les nouvelles machines étaient souvent porteuses de misère et de déqualification. Les artisans et gens de métiers étaient également sceptiques face aux innovations promues par les capitaines d'industrie. Ils les jugeaient fragiles, inutilement coûteuses et incapables de réaliser des pièces compliquées et de grande qualité. A cette époque, le machinisme est mis en cause par les socialistes comme par certains milieux conservateurs qui pointent les conditions de travail en usine, le risque d'épuisement des ressources naturelles, la pollution. A l'opposé, un nombre croissant d'ingénieurs et d'économistes libéraux font de la machine un instrument d'émancipation neutre, source du progrès. Ce sont eux qui gagneront la bataille des esprits... jusqu'à ce qu'une guerre ou une crise n'apporte de nouvelles remises en question.

Vous insistez sur le fait que l'implantation de nouvelles techniques est le produit d'une société dans une époque donnée. A posteriori, on trouve évident de voyager en train, mais ce moyen de transport a mis des décennies à s'imposer. Comment ?

F. J. : La machine à vapeur et la locomotive sont sans nul doute les premières machines emblématiques du progrès technique. Or, à ses débuts, le chemin de fer était un choix incertain et contesté. Il s'agissait d'abord de transporter du charbon et des marchandises, pas des humains. Des ingénieurs trouvaient d'ailleurs cette technique absurde, coûteuse, d'un rendement énergétique faible et qui plus est dangereuse. Ils jugeaient préférable d'améliorer l'état des routes et la navigation intérieure. Pourquoi le chemin de fer s'est-il finalement imposé ? Cela résulte de l'action d'industriels pariant sur le potentiel d'efficacité du ferroviaire et de la machine à vapeur : aller plus vite, produire plus, fonctionner toute l'année en étant affranchi de certaines contraintes naturelles comme les périodes d'étiage. Le chemin de fer accompagne aussi la montée des Etats-nations et le projet de contrôle du territoire ; en créant une multiplicité de contacts entre les hommes, le chemin de fer est censé contribuer à la réalisation du projet kantien de paix perpétuelle. L'Etat a aussi massivement soutenu le chemin de fer, aux États-Unis, en France comme dans les Empires plus tard, pour unifier les territoires nationaux. Grâce à tous ces investissements, le chemin de fer s'est répandu et perfectionné... et le transport fluvial a été marginalisé. L'histoire montre que les techniques sont des objets sociaux et non des inventions géniales que l'on adopte parce que leurs bienfaits sont évidents ou naturels.

Les années 1930 représentent une époque importante pour la critique des techniques...

F. J. : Dès la fin de la Première Guerre mondiale, le lien est fait entre les technologies employées (aviation, mécanique, chimie, etc.) et l'hécatombe de 14-18. En 1919, Paul Valéry écrit que la science a été « déshonorée par la cruauté de ses applications ». Les années 1930 constituent une grande période techno-critique, qui émane plutôt des intellectuels, alors que la crise fait rage et que s'installent des régimes totalitaires. La philosophe française Simone Weil, par exemple, s'inquiète : produire toujours plus, en série, use les capacités humaines et les ressources naturelles... mais pour quels besoins réels ? Des économistes, tel John Maynard Keynes s'interrogent sur le phénomène du chômage technologique. A cette époque, de nombreux livres marquants questionnent la modernité technique : *Le Meilleur des Mondes* (1932) d'Aldous Huxley, *Regards sur le monde actuel* (1931) de Paul Valéry ou encore les ouvrages aujourd'hui oubliés de Georges Duhamel.

Les années 1970 marquent un autre réveil des techno-critiques. Que se passe-t-il à cette période ?

F. J. : Après la Seconde Guerre mondiale, l'urgence est à la reconstruction. La technique, l'informatique notamment, deviennent des instruments de paix et de liberté. Ce n'est qu'à l'occasion d'une nouvelle crise que s'ouvre une nouvelle phase techno-critique dans les années 1970. Pacifistes, antinucléaires, écologistes, tiers-mondistes, critiques de la société de consommation, nombreux sont alors les courants qui y contribuent. Des auteurs comme Jacques Ellul, penseur de la technique, ou Ivan Illich, penseur de l'écologie politique, insistent sur les effets contre-productifs de l'industrialisation. Ce dernier milite pour des « outils conviviaux » contre le « suroutillage » et le gigantisme technicien des centrales nucléaires. On critique le tout automobile : accidents, pollution, encombrements, individualisme, etc. C'est à ce moment-là aussi qu'apparaît la notion de technoscience pour caractériser le nouveau régime de production des sciences et techniques et son credo qui veut que « tout ce qui est possible doit être tenté ».

Certains savants ont fait partie du courant des techno-critiques. Pouvez-vous nous donner quelques noms ?

F. J. : La prise de distance de chercheurs et d'ingénieurs vis-à-vis de la technique est particulièrement frappante contre le nucléaire après 1945. On retrouve parmi eux les physiciens Albert Einstein et Frédéric Joliot-Curie. Des chercheurs ayant participé à l'élaboration de la bombe nucléaire, le mathématicien John Von Neumann y compris, sont traversés de doutes profonds, même s'il est difficile de les exprimer à l'époque. Ce dernier estime que les progrès scientifiques et techniques pourraient mettre l'humanité en péril. Avec un pessimisme certain, Von Neumann constate l'extrême vitalité du système technologique... qu'il semble vain de vouloir freiner ! Alexandre Grothendieck est aujourd'hui considéré comme l'un des plus grands mathématiciens du XX^e siècle. Or il a rompu avec la recherche académique et dénoncé l'alliance entre la recherche et l'industrie pendant la guerre du Vietnam. Il a également créé en 1970 *Survivre et Vivre*, un mouvement écologiste radical.

Que reste-t-il des techno-critiques aujourd'hui ?

F. J. : On peut déjà s'interroger sur ce que serait notre monde si personne n'avait jamais mis en doute les bienfaits de la technique ; si personne n'avait œuvré pour retirer du marché certains produits toxiques comme le DDT, cet insecticide utilisé en agriculture et dans la lutte contre le paludisme, ou les chlorofluorocarbures (CFC) à l'origine du trou dans la couche d'ozone. Aujourd'hui, nous sommes dans une situation paradoxale. A bien des égards, une nouvelle phase techno-critique s'est ouverte. Avec la crise financière et économique, l'épuisement des ressources naturelles, les dégradations de plus en plus visibles de l'environnement... mais aussi avec la montée des inégalités sociales, beaucoup ressentent le besoin de repenser le projet technique de la modernité, son gigantisme et son accélération incessante. L'histoire des techno-critiques remet en perspective certains débats très contemporains. Pour la première fois, on ose aborder la question de la puissance acquise par l'homme, capable de modifier les grands équilibres du globe, d'éteindre ou de modifier des espèces animales, d'artificialiser la vie... Pourtant il reste difficile de contester le consumérisme technologique et la fascination pour les derniers gadgets censés relancer la croissance et résoudre nos problèmes. Et le débat reste encore caricatural entre ceux qui ne jurent que par l'innovation technique et à l'opposé ceux qui voient déjà l'apocalypse arriver...

« Il est encore une erreur fort à la mode, de laquelle je veux me garder comme de l'enfer — je veux parler de l'idée du progrès. Ce fanal obscur, invention du philosophisme actuel, breveté sans garantie de la nature ou de la divinité, cette lanterne moderne jette des ténèbres sur tous les objets de la connaissance ; la liberté s'évanouit, le châtiment disparaît. Qui veut y voir clair dans l'histoire doit avant tout éteindre ce fanal perfide. Cette idée grotesque qui a fleuri sur le terrain pourri de la fatuité moderne, a déchargé chacun de son devoir, délivré toute âme de sa responsabilité, dégagé la volonté de tous les liens qui lui imposait l'amour du beau : et les races amoindries, si cette navrante folie dure longtemps, s'endormiront sur l'oreiller de la fatalité dans le sommeil radoteur de la décrépitude. Cette infatuation est le diagnostic d'une décadence déjà trop visible.

Demandez à tout bon Français qui lit tous les jours son journal dans son estaminet ce qu'il entend par progrès, il répondra que c'est la vapeur, l'électricité et l'éclairage au gaz, miracles inconnus aux Romains et que ces découvertes témoignent pleinement de notre supériorité sur les Anciens ; tant il s'est fait de ténèbres dans ce malheureux cerveau et tant les choses de l'ordre matériel et de l'ordre spirituel s'y sont bizarrement confondues ! Le pauvre homme est tellement américanisé par ses philosophes zoocrates et industriels qu'il a perdu la notion des différences qui caractérisent les phénomènes du monde physique et du monde moral, du naturel et du surnaturel.

Si une nation entend aujourd'hui la question morale dans un sens plus délicat qu'on ne l'entendait dans le siècle précédent, il y a progrès ; cela est clair. Si un artiste produit cette année un œuvre qui témoigne de plus de savoir ou de force imaginative qu'il n'en a montré l'année dernière, il est certain qu'il a progressé. Si les denrées sont aujourd'hui de meilleure qualité et à meilleur marché qu'elles n'étaient hier, c'est dans l'ordre matériel un progrès incontestable. Mais où est, je vous prie, la garantie du progrès pour le lendemain ? Car les disciples des philosophes de la vapeur et des allumettes chimiques l'entendent ainsi : le progrès ne leur apparaît que sous la forme d'une série indéfinie. Où est cette garantie ? Elle n'existe, dis-je, que dans votre crédulité et votre fatuité. Je laisse de côté la question de savoir si, délicatissant l'humanité en proportion des jouissances nouvelles qu'il lui apporte, le progrès indéfini ne serait pas sa plus ingénieuse et sa plus cruelle torture ; si, procédant par une opiniâtre négation de lui-même, il ne serait pas un mode de suicide incessamment renouvelé, et si en enfermé dans le cercle de feu de la logique divine, il ne ressemblerait pas au scorpion qui se perce lui-même avec sa terrible queue. »

Charles Baudelaire – *Curiosités esthétiques*

« Oublierais-je que ce fut dans le sein même de la Grèce qu'on vit s'élever cette cité aussi célèbre par son heureuse ignorance que par la sagesse de ses lois, cette République de demi-dieux plutôt que d'hommes, tant leurs vertus semblaient supérieures à l'humanité ? O Sparte ! opprobre éternel d'une vaine doctrine ! Tandis que les vices conduits par les beaux-arts s'introduisaient ensemble dans Athènes, tandis qu'un tyran y rassemblait avec tant de soin les ouvrages du prince des poètes, tu chassais de tes murs les arts et les artistes, les sciences et les savants. L'événement marqua cette différence. Athènes devint le séjour de la politesse et du bon goût, le pays des orateurs et des philosophes. L'élégance des bâtiments y répondait à celle du langage.

On y voyait de toutes parts le marbre et la toile animés par les mains des maîtres les plus habiles. C'est d'Athènes que sont sortis ces ouvrages surprenants qui serviraient de modèles dans tous les âges corrompus. Le tableau de Lacédémone est moins brillant. Là, disaient les autres peuples, les hommes naissent vertueux, et l'air même du pays semble inspirer la vertu. Il ne nous reste de ses habitants que la mémoire de leurs actions héroïques. De tels monuments vaudraient-ils moins pour nous que les marbres curieux qu'Athènes nous a laissés ?

Quelques sages, il est vrai, ont résisté au torrent général et se sont garantis du vice dans le séjour des Muses. Mais qu'on écoute le jugement que le premier et le plus malheureux d'entre eux portait des savants et des artistes de son temps. « J'ai examiné, dit-il, les poètes, et je les regarde comme des gens dont le talent en impose à eux-mêmes et aux autres, qui se donnent pour sages, qu'on prend pour tels et qui ne sont rien moins. » Des poètes, continue Socrate, j'ai passé aux artistes. Personne n'ignorait plus les arts que moi ; personne n'était plus convaincu que les artistes possédaient de fort beaux secrets. Cependant, je me suis aperçu que leur condition n'est pas meilleure que celle des poètes et qu'ils sont, les uns et les autres, dans le même préjugé. Parce que les plus habiles d'entre eux excellent dans leur partie, ils se regardent comme les plus sages des hommes. Cette présomption a terni tout à fait leur savoir à mes yeux. De sorte que, me mettant à la place de l'Oracle et me demandant ce que j'aimerais le mieux être, ce que je suis ou ce qu'ils sont, savoir ce qu'ils ont appris ou savoir que je ne sais rien ; j'ai répondu à moi-même et au dieu : je veux rester ce que je suis. « Nous ne savons, ni les sophistes, ni les poètes, ni les orateurs, ni les artistes, ni moi, ce que c'est que le vrai, le bon et le beau. Mais il y a entre nous cette différence, que, quoique ces gens ne sachent rien, tous croient savoir quelque chose. Au lieu que moi, si je ne sais rien, au moins je n'en suis pas en doute. De sorte que toute cette supériorité de sagesse qui m'est accordée par l'Oracle, se réduit seulement à être bien convaincu que j'ignore ce que je ne sais pas. »

Voilà donc le plus sage des hommes au jugement des dieux, et le plus savant des Athéniens au sentiment de la Grèce entière, Socrate, faisant l'éloge de l'ignorance ! Croit-on que s'il ressuscitait parmi nous, nos savants et nos artistes lui feraient changer d'avis ? Non, Messieurs, cet homme juste continuerait de mépriser nos vaines sciences ; il n'aiderait point à grossir cette foule de livres dont on nous inonde de toutes parts, et ne laisserait, comme il a fait, pour tout précepte à ses disciples et à nos neveux, que l'exemple et la mémoire de sa vertu. C'est ainsi qu'il est beau d'instruire les hommes ! Socrate avait commencé dans Athènes ; le vieux Caton continua dans Rome de se déchaîner contre ces Grecs artificieux et subtils qui séduisaient la vertu et amoindissaient le courage de ses concitoyens. Mais les sciences, les arts et la dialectique prévalurent encore : Rome se remplit de philosophes et d'orateurs ; on négligea la discipline militaire, on méprisa l'agriculture, on embrassa des sectes et l'on oublia la patrie. Aux noms sacrés de liberté, de désintéressement, d'obéissance aux lois, succédèrent les noms d'Epicure, de Zénon, d'Arcésilas. Depuis que les savants ont commencé à paraître parmi nous, disaient leurs propres philosophes, les gens de bien se sont éclipsés. Jusqu'alors les Romains s'étaient contentés de pratiquer la vertu, tout fut perdu quand ils commencèrent à l'étudier.

O Fabricius ! qu'eût pensé votre grande âme, si pour votre malheur rappelé à la vie, vous eussiez vu la face pompeuse de cette Rome sauvée par votre bras et que votre nom respectable avait plus illustré que toutes ses conquêtes ? « Dieux ! eussiez-vous dit, que sont devenus ces toits de chaume et ces foyers rustiques qu'habitaient jadis la modération et la vertu ?

Quelle splendeur funeste a succédé à la simplicité romaine ? Quel est ce langage étranger ? Quelles sont ces mœurs efféminées ? Que signifient ces statues, ces tableaux, ces édifices ? Insensés, qu'avez-vous fait ? Vous les maîtres des nations, vous vous êtes rendus les esclaves des hommes frivoles que vous avez vaincus ? Ce sont des rhéteurs qui vous gouvernent ? C'est pour enrichir des architectes, des peintres, des statuaires, et des histrions, que vous avez arrosé de votre sang la Grèce et l'Asie ? Les dépouilles de Carthage sont la proie d'un joueur de flûte ? Romains, hâtez-vous de renverser ces amphithéâtres ; brisez ces marbres ; brûlez ces tableaux ; chassez ces esclaves qui vous subjuguent, et dont les funestes arts vous corrompent. Que d'autres mains s'illustrent par de vains talents ; le seul talent digne de Rome est celui de conquérir le monde et d'y faire régner la vertu. Quand Cynéas prit notre Sénat pour une assemblée de rois, il ne fut ébloui ni par une pompe vaine, ni par une élégance recherchée. Il n'y entendit point cette éloquence frivole, l'étude et le charme des hommes futiles. Que vit donc Cynéas de si majestueux ? Ô citoyens ! Il vit un spectacle que ne donneront jamais vos richesses ni tous vos arts ; le plus beau spectacle qui ait jamais paru sous le ciel, l'assemblée de deux cents hommes vertueux, dignes de commander à Rome et de gouverner la terre. »

Mais franchissons la distance des lieux et des temps, et voyons ce qui s'est passé dans nos contrées et sous nos yeux ; ou plutôt, écartons des peintures odieuses qui blesseraient notre délicatesse, et épargnons-nous la peine de répéter les mêmes choses sous d'autres noms. Ce n'est point en vain que j'évoquais les mânes de Fabricius ; et qu'ai-je fait dire à ce grand homme, que je n'eusse pu mettre dans la bouche de Louis XII ou de Henri IV ? Parmi nous, il est vrai, Socrate n'eût point bu la ciguë ; mais il eût bu, dans une coupe encore plus amère, la raillerie insultante, et le mépris, cent fois pire que la mort.

Voilà comment le luxe, la dissolution et l'esclavage ont été de tout temps le châtiment des efforts orgueilleux que nous avons faits pour sortir de l'heureuse ignorance où la sagesse éternelle nous avait placés. Le voile épais dont elle a couvert toutes ses opérations semblait nous avertir assez qu'elle ne nous a point destinés à de vaines recherches. Mais est-il quelqu'une de ses leçons dont nous ayons su profiter, ou que nous ayons négligée impunément ? Peuples, sachez donc une fois que la nature a voulu vous préserver de la science, comme une mère arrache une arme dangereuse des mains de son enfant ; que tous les secrets qu'elle vous cache sont autant de maux dont elle vous garantit, et que la peine que vous trouvez à vous instruire n'est pas le moindre de ses bienfaits. Les hommes sont pervers ; ils seraient pires encore, s'ils avaient eu le malheur de naître savants.

Que ces réflexions sont humiliantes pour l'humanité ! que notre orgueil en doit être mortifié ! Quoi ! la probité serait fille de l'ignorance ? La science et la vertu seraient incompatibles ? Quelles conséquences ne tirerait-on point de ces préjugés ? Mais pour concilier ces contrariétés apparentes, il ne faut qu'examiner de près la vanité et le néant de ces titres orgueilleux qui nous éblouissent, et que nous donnons si gratuitement aux connaissances humaines. Considérons donc les sciences et les arts en eux-mêmes. Voyons ce qui doit résulter de leur progrès ; et ne balançons plus à convenir de tous les points où nos raisonnements se trouveront d'accord avec les inductions historiques. »

Rousseau, *Discours sur les sciences et les arts*

« Regrettera qui veut le bon vieux temps,
Et l'âge d'or, et le règne d'Astrée,
Et les beaux jours de Saturne et de Rhée,
Et le jardin de nos premiers parents ;
Moi, je rends grâce à la nature sage
Qui, pour mon bien, m'a fait naître en cet âge
Tant décrié par nos tristes frondeurs :
Ce temps profane est tout fait pour mes moeurs.
J'aime le luxe, et même la mollesse,
Tous les plaisirs, les arts de toute espèce,
La propreté, le goût, les ornements :
Tout honnête homme a de tels sentiments.
Il est bien doux pour mon coeur très immonde
De voir ici l'abondance à la ronde,
Mère des arts et des heureux travaux,
Nous apporter, de sa source féconde,
Et des besoins et des plaisirs nouveaux.
L'or de la terre et les trésors de l'onde,
Leurs habitants et les peuples de l'air,
Tout sert au luxe, aux plaisirs de ce monde.
O le bon temps que ce siècle de fer !
Le superflu, chose très nécessaire,
A réuni l'un et l'autre hémisphère.
Voyez-vous pas ces agiles vaisseaux
Qui, du Texel, de Londres, de Bordeaux,
S'en vont chercher, par un heureux échange,
De nouveaux biens, nés aux sources du Gange,
Tandis qu'au loin, vainqueurs des musulmans,
Nos vins de France enivrent les sultans ?
Quand la nature était dans son enfance,
Nos bons aïeux vivaient dans l'ignorance,
Ne connaissant ni le tien ni le mien.
Qu'auraient-ils pu connaître ? Ils n'avaient rien,
Ils étaient nus ; et c'est chose très claire
Que qui n'a rien n'a nul partage à faire.
Sobres étaient. Ah ! je le crois encor :
Martialo n'est point du siècle d'or.
D'un bon vin frais ou la mousse ou la sève
Ne gratta point le triste gosier d'Ève ;
La soie et l'or ne brillaient point chez eux,
Admirez-vous pour cela nos aïeux ?
Il leur manquait l'industrie et l'aisance :
Est-ce vertu ? C'était pure ignorance.
Quel idiot, s'il avait eu pour lors
Quelque bon lit, aurait couché dehors ?
Mon cher Adam, mon gourmand, mon bon père,
Que faisais-tu dans les jardins d'Éden ?
Travaillais-tu pour ce sot genre humain ?
Caressais-tu madame Ève, ma mère ?
Avouez-moi que vous aviez tous deux
Les ongles longs, un peu noirs et crasseux,
La chevelure un peu mal ordonnée,
Le teint bruni, la peau bise et tannée.
Sans propreté l'amour le plus heureux
N'est plus amour, c'est un besoin honteux.
Bientôt lassés de leur belle aventure,
Dessous un chêne ils soupent galamment
Avec de l'eau, du millet, et du gland ;
Le repas fait, ils dorment sur la dure :
Voilà l'état de la pure nature.
Or maintenant voulez-vous, mes amis,
Savoir un peu, dans nos jours tant maudits,
Soit à Paris, soit dans Londres, ou dans Rome,
Quel est le train des jours d'un honnête homme ?
Entrez chez lui : la foule des beaux-arts,
Enfants du goût, se montre à vos regards.
De mille mains l'éclatante industrie
De ces dehors orna la symétrie.
L'heureux pinceau, le superbe dessin
Du doux Corrège et du savant Poussin
Sont encadrés dans l'or d'une bordure ;
C'est Bouchardon qui fit cette figure,
Et cet argent fut poli par Germain.

Des Gobelins l'aiguille et la teinture
Dans ces tapis surpassent la peinture.
Tous ces objets sont vingt fois répétés
Dans des trumeaux tout brillants de clartés.
De ce salon je vois par la fenêtre,
Dans des jardins, des myrtes en berceaux ;
Je vois jaillir les bondissantes eaux.
Mais du logis j'entends sortir le maître :
Un char commode, avec grâces orné,
Par deux chevaux rapidement traîné,
Paraît aux yeux une maison roulante,
Moitié dorée, et moitié transparente :
Nonchalamment je l'y vois promené ;
De deux ressorts la liante souplesse
Sur le pavé le porte avec mollesse.
Il court au bain : les parfums les plus doux
Rendent sa peau plus fraîche et plus polie.
Le plaisir presse ; il vole au rendez-vous
Chez Camargo, chez Gaussin, chez Julie ;
Il est comblé d'amour et de faveurs.
Il faut se rendre à ce palais magique
Où les beaux vers, la danse, la musique,
L'art de tromper les yeux par les couleurs,
L'art plus heureux de séduire les coeurs,
De cent plaisirs font un plaisir unique.
Il va siffler quelque opéra nouveau,
Ou, malgré lui, court admirer Rameau.
Allons souper. Que ces brillants services,
Que ces ragoûts ont pour moi de délices !
Qu'un cuisinier est un mortel divin !
Chloris, Églé, me versent de leur main
D'un vin d'Aï dont la mousse pressée,
De la bouteille avec force élançée,
Comme un éclair fait voler le bouchon ;
Il part, on rit ; il frappe le plafond.
De ce vin frais l'écume pétillante
De nos Français est l'image brillante.
Le lendemain donne d'autres désirs,
D'autres soupers, et de nouveaux plaisirs.
Or maintenant, monsieur du Télémaque,
Vantez-nous bien votre petite Ithaque,
Votre Salente, et vos murs malheureux,
Où vos Crétois, tristement vertueux,
Pauvres d'effet, et riches d'abstinence,
Manquent de tout pour avoir l'abondance :
J'admire fort votre style flatteur,
Et votre prose, encor qu'un peu traînante ;
Mais, mon ami, je consens de grand coeur
D'être fessé dans vos murs de Salente,
Si je vais là pour chercher mon bonheur.
Et vous, jardin de ce premier bonhomme,
Jardin fameux par le diable et la pomme,
C'est bien en vain que, par l'orgueil séduits,
Huet, Calmet, dans leur savante audace,
Du paradis ont recherché la place :
Le paradis terrestre est où je suis. »

Voltaire, *Le Mondain*



Denis DIDEROT

et

L'ENCYCLOPÉDIE



PARIS, 1745 - CHEZ LE LIBRAIRE LE BRETON



ET, LE 16 OCTOBRE 1747...



DONC, EN 1747, DANS LES SALONS PARISIENS, L'ENCYCLOPÉDIE EST EN TRAIN DE NAÎTRE...



LE PROGRÈS, JUSTEMENT, FAISAIT PEUR AU CLERGÉ ET À LA NOBLESSE! ET, EN JUILLET 1749,...



DIDEROT EST ENFERMÉ À VINCENNES...



...D'OÙ IL NE SORTIRA QUE 3 MOIS PLUS TARD, APRÈS AVOIR ÉCRIT UN ENGAGEMENT DE SOUMISSION.



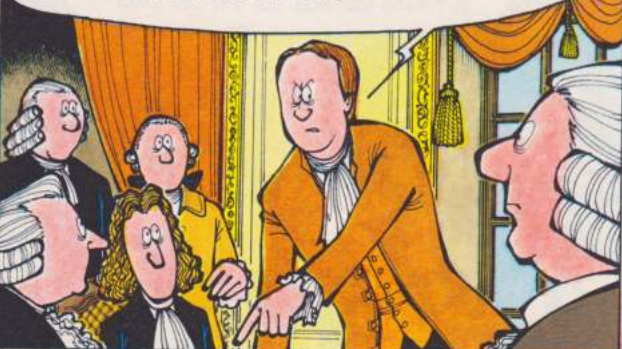
AVRIL 1751...



FEVRIER 1752...



MES AMIS! LE PROGRÈS DOIT CONDAMNER L'AUTORITÉ ET LES TRADITIONS! POUR CELA, IL NOUS FAUT PERSÉVÉRER! DONNONS UNE GRANDE PLACE AUX ARTS MÉCANIQUES PAR DES ILLUSTRATIONS DÉTAILLÉES!



DES DESSINATEURS SONT ENVOYÉS DANS LES ATELIERS...





...DE L'ÉLECTRICITÉ À L'ÉQUITATION, DE LA CHIMIE À LA BONNETERIE, DES FORGES AU VELOURS, DE L'HORLOGERIE À LA POMPE À FEU... IL EST IMPOSSIBLE, ICI, DE CITER LES INNOMBRABLES SUJETS DE L'OUVRAGE !...



NOVEMBRE 1757 : PUBLICATION DU TOME VII...

D'ALEMBERT ! JE ROMPS AVEC ROUSSEAU !
CE MONSIEUR S'EST FÂCHÉ À CAUSE DE VOTRE ARTICLE «GENÈVE»* !



* ARTICLE DANS LEQUEL D'ALEMBERT PREND NETTEMENT POSITION CONTRE LE POUVOIR ABSOLU DE L'ÉPOQUE.

CELA EST BIEN TRISTE ! ET LES AUTORITÉS RELIGIEUSES MULTIPLIENT LEURS ATTAQUES !... D'AUTANT PLUS QUE CET ÉCRIVAIN DE PALUSSOT* VIENT DE RÉDIGER UN ARTICLE CONTRE VOUS !



* PALUSSOT DE MONTENOY : LITTÉRATEUR, ENNEMI DE DIDEROT.

1758

AH ! C'EST VOUS, VOLTAIRE...



OUI, MON CHER D'ALEMBERT ! TOUS CES BRUITS M'INQUIÈTENT ! FAITES COMME MOI... RENONCEZ À CE «MAUDIT TRAVAIL» !...

ET DIDEROT RESTE SEUL, CONTINUANT MALGRÉ TOUT LA PUBLICATION



JE NE VEUX PAS DÉCEVOIR MES SOUSCRIPTEURS !

L'ATTENTAT DE DAMIENS CONTRE LOUIS XV ET LE SCANDALE DE L'OUVRAGE D'HELVETIUS*, PRONANT UNE PHILOSOPHIE "D'AVANT-GARDE", AMÈNENT TOUTES LES FORCES CONSERVATRICES.



* CLAUDE ADRIEN HELVETIUS : PHILOSOPHE, COLLABORATEUR DE L'ENCYCLOPÉDIE.

LES LETTRES DE PRIVILÈGES DE L'ENCYCLOPÉDIE, SONT RÉVOQUÉES PAR LE CONSEIL D'ÉTAT.



* AUCUN NE RÉCLAMERA.

1764...

MAIS... MAIS... ?



LE BRETON !... VOUS AVEZ CENSURÉ MES TEXTES ! TOUS LES 10 VOLUMES SONT MUTILÉS !!



OUI... JE L'AVOUE ! J'AI EU PEUR, MONSIEUR... TRÈS PEUR !!

COMME POUR LES AUTRES TOMES, LE 11^e ET DERNIER SERA DISTRIBUÉ MALGRÉ TOUT... SOUS LE MANTEAU !



CRITIQUE D'ART, PHILOSOPHE, CAUSEUR ÉBLOUISSANT, HOMME DE THÉÂTRE, ROMANCIER, DIDEROT MEURT À PARIS, LE 31 JUILLET 1784, LAISSANT, EN PLUS DE L'ENCYCLOPÉDIE, UNE ŒUVRE CONSIDÉRABLE POUR L'ÉVOLUTION DE L'ESPRIT ET DES SCIENCES.

