

En quoi ces textes forment-ils un Corpus

La problématique :

DOCUMENT 1



Illustration pour un poème de Victor HUGO décrivant le travail des enfants. Editions Michel, 1883.

DOCUMENT 2

Dans les années 1930, le narrateur se fait engager dans les usines Ford à Detroit, aux États-Unis.

« Ça ne vous servira à rien si vos études, mon garçon ! Vous n'êtes pas venu ici pour apprendre, mais pour faire les pièces qu'on vous commande d'écouler... Nous n'avons pas besoin d'ingénieurs, de nos jours. C'est de changements dont nous avons besoin. Un conseil encore. Ne nous parlez plus jamais de votre intelligence ! Ça privera vos voisins ainsi ! Tenez-vous-en à ça ! »

Il avait raison de me prévenir. Valait mieux que je sache à quel point les ouvriers des usines de la maison. Des billions, j'en avais assez à mon seul foi quel jour de ma vie. Je n'étais pas venu ici pour apprendre, mais pour faire les pièces qu'on vous commande d'écouler. Nous n'avons pas besoin d'ingénieurs, de nos jours. C'est de changements dont nous avons besoin. Un conseil encore. Ne nous parlez plus jamais de votre intelligence ! Ça privera vos voisins ainsi ! Tenez-vous-en à ça !

Il avait raison de me prévenir. Valait mieux que je sache à quel point les ouvriers des usines de la maison. Des billions, j'en avais assez à mon seul foi quel jour de ma vie. Je n'étais pas venu ici pour apprendre, mais pour faire les pièces qu'on vous commande d'écouler. Nous n'avons pas besoin d'ingénieurs, de nos jours. C'est de changements dont nous avons besoin. Un conseil encore. Ne nous parlez plus jamais de votre intelligence ! Ça privera vos voisins ainsi ! Tenez-vous-en à ça !

On n'estait tout de même, on a du mal à se dégoûter de sa substance, on voulait bien sentir tout ça pour s'y voir et réfléchir, et entendre ce son clair, battre, travailler, mais ça ne peut plus. Ça ne peut plus être. Elle est un catalogue, elle n'est plus que ça, elle est tout en forme de lettres et avec les machines et avec la terre. Tous ensemble ! Et les mille nouvelles et les pièces qui ne tombent jamais en même temps avec des bruits ou s'écrivent les uns contre les autres et certains à certains qui décrochent autour d'eux comme des espèces de silences qui vous font un peu de bien.

Louis Ferdinand CÉLINE.
Voyage au bout de la nuit.
Éditions Denoël, 1952.

DOCUMENT 3

Label France : Depuis des années, on s'accorde à reconnaître que nos sociétés traversent une crise économique, sociale et politique. Pourquoi la jugez-vous fondamentale ?

Edgar Morin : Tout ce qui a constitué le visage lumineux de la civilisation occidentale présente aujourd'hui un revers de plus en plus sombre. Ainsi, l'individualisme, qui est l'une des grandes conquêtes de la civilisation occidentale, s'accompagne de plus en plus de phénomènes d'atomisation, de solitude, d'égoïsme, de dégradation des solidarités. Autre produit anormal de notre civilisation, la technique, qui a libéré l'homme d'énormes dépenses énergétiques pour les confier aux machines, a dans le même temps asservi la société à la logique quantitative de ces machines.

L'industrie, qui satisfait les besoins d'un large nombre de personnes, est à l'origine des pollutions et des dégradations qui menacent notre biosphère. La voiture apparaît, à cet égard, au carrefour des vertus et vices de notre civilisation. La science elle-même, dont on pensait qu'elle répandait uniquement des bienfaits, a revêtu un aspect inquiétant avec la menace atomique ou celle de manipulations génétiques.

Ainsi, on peut dire que le mythe du progrès, qui est au fondement de notre civilisation, qui voulait que, nécessairement, demain serait meilleur qu'aujourd'hui, et qui était commun au monde de l'Ouest et au monde de l'Est, puisque le communisme promettait un avenir radieux, s'est effondré en fait que mythe. Cela ne signifie pas que tout progrès soit impossible, mais qu'il ne peut plus être considéré comme automatique et qu'il renferme des dangers de tous ordres. Il nous faut reconnaître aujourd'hui que la civilisation industrielle, technique et scientifique crée aussi de problèmes qu'elle en résout.

Cette crise ne concerne-t-elle que les sociétés occidentales ?

Cette situation est celle du monde dans la mesure où la civilisation occidentale s'est mondialisée ainsi que son idéal, qu'elle avait appelé le « développement ». Ce dernier a été conçu comme une sorte de machine, dont la locomotive serait technique et économique et qui conduirait par elle-même les wagons, c'est-à-dire le développement social et humain.

Or, nous nous rendons compte que le développement, envisagé uniquement sous un angle économique, n'intéresse pas, au contraire, un sous-développement humain et moral. L'emploi dans nos sociétés riches et développées, et surtout dans des sociétés traditionnelles.

L'ensemble de nos anciennes solutions sont aujourd'hui, ainsi, remises en question, ce qui provoque des défis gigantesques pour nous et la planète notamment face à la menace venant de l'économie dite mondialisée, dont on ignore encore si les bénéfices qu'elle promet sous la forme d'élévation du niveau de vie ne vont pas être payés par des dégradations de la qualité même de la vie.

Cette dégradation de la qualité par rapport à la quantité est marquée de notre crise de civilisation qui nous vivons dans un monde dominé par une logique technique, économique et scientifique. N'est-ce pas ce qui est quantifiable, tout ce qui ne l'est pas est perdu, ce qui n'est pas est perdu, ce qui n'est pas est perdu. Or, malheureusement, ni l'amour, ni la souffrance, ni le plaisir, ni l'enthousiasme, ni la poésie n'existent dans la quantification.

Je crains que la voie de la compétition économique accélérée et amplifiée ne nous conduise à un accroissement du chômage. La tragédie, c'est que nous n'avons pas de clé pour en sortir. Nos outils de pensée, nos idéologies, comme le marxisme, qui pensait malheureusement à tort qu'en supprimant la classe dirigeante on supprimerait l'exploitation de l'homme par l'homme, ont fait la preuve de leur échec. Nous sommes donc, un peu perdus.

« Entretien avec Edgar MORIN »,
Propos recueillis par A. RAPIN,
Label France, magazine d'information, n°29,
Ministère des Affaires Étrangères,
Juillet 1997.

DOCUMENT 4

« Les rails de l'âge industriel »

La XIX^e siècle a vu naître en Angleterre, et s'imposer dans toute l'Europe, une révolution sans précédent : le fer et le charbon sont devenus les moteurs de l'économie. Mais l'industrialisation n'est pas forcément synonyme de prospérité. Le siècle de la « révolution industrielle », siècle emblématique de la vapeur, du coton et du rail, siècle du machinisme et du capital en majorité, pourrait-il être un siècle de déclin économique ?

Le paradoxe n'est qu'apparent : il ne faut pas oublier que la « révolution industrielle » fut certes synonyme de croissance, mais d'une croissance dont l'expansionnisme, à l'échelle historique, tient surtout au fait qu'elle a été plus continue que rapide.

Au total, et par tête, la croissance moyenne annuelle du produit intérieur brut (PIB) de l'ensemble des pays industrialisés n'a guère dépassé 1% durant ces cent ans, ce qui, dans le court terme, est quasiment imperceptible. D'autre part, cette croissance fut inégale, touchée par de nombreuses crises (celles de 1816, 1825, 1836, 1846, 1857, 1866, 1873, 1882, 1890, 1900), et une phase de ralentissement marqué, la « grande dépression », qui dura des années 1870 aux années 1930, a donné aux contemporains le sentiment qu'ils approchaient d'un « état stationnaire » considéré comme une fin de la civilisation.

Cette expression et « état stationnaire » Paul Leroy-Beaulieu, l'un des économistes les plus écoulés de son temps, appliquait en 1899 qu'elle « ne [devrait] pas être entendue dans un sens absolu, elle serait fautive, parce que les inventions mécaniques et les découvertes scientifiques ne s'arrêtent pas, parce qu'il y aura toujours quelque angle utile, mais d'une utilité moindre, pour les nouveaux capitaux, mais, ajoutait-il, l'ajustement « état stationnaire » est un état dans un sens relatif qui veut dire que cet état ne comporte que des améliorations de détail, techniques et matérielles, au lieu de ces améliorations générales et profondes applications des grandes découvertes scientifiques comme celles que nous avons eues depuis un demi-siècle ».

Un pessimisme que partageait l'ancien ministre de l'Agriculture et président du Conseil Jules Méline, écrivain dans un livre fort remarqué, publié au lendemain de l'Exposition universelle de 1900, Le Retour à la terre et la supplantation industrielle : « Sans doute, des besoins nouveaux surgent, de nouveaux consommateurs viennent au monde qui voudront prendre leur place au banquet de la vie, et pour les satisfaire il faudra plus d'abondance. Mais cela ne prouve nullement qu'il faudra plus de biens pour suffire à ces exigences nouvelles. Plus un avantage, plus la concurrence est redoublée pour le travail humain. »

LE PROGRES TECHNIQUE EST-IL UN PROGRES POUR L'HOMME ?

C'est bien là, en effet, que réside le paradoxe de la révolution industrielle. La machine qui a été le moteur et le symbole a aussi délogé les savoir-faire, brisé les solidarités anciennes et imposé des rythmes nouveaux. Dans les grands ateliers de filage et de tissage, « toujours, toujours, toujours, disait Méliet, c'est le roulement invariable qui forme à votre oreille, le roulement automatique d'un tremblant des pleureurs ».

Argumentant pour finalement nuancer le notion de progrès : « Le travail salarié du travailleur était dans notre pensée. Pourquoi ? C'est qu'il pouvait être. La machine ne comporte aucune autre notion, elle abstraction. Vous voyez un moment aller un mouvement, soit à le presser plus tard, soit ne le pousser pas. L'intelligence cherche avec ces brèches et à peine méconnait qu'il revient à vous. Le balancement à la main fait vite ou lentement selon qu'il respire lentement ou vite, il agit comme il se, le métier se conforme à l'homme. Là, au contraire, il faut bien que l'homme se conforme au métier, que l'âme de sang et de chair, ou la vie varie selon les heures, subisse l'immobilité de ce dire d'acier ».

A la fin du siècle, la diffusion du chronométrage et la parcellisation des tâches rendit encore plus marquée la division du travail et plus aliénante la condition du « prolétaire », ce terme malgré la loi de la révolution industrielle.

Jacques MARSEILLE,
« Les rails de l'âge industriel »,
L'Histoire n°239, 2000.