

## **PARIS AU XX<sup>e</sup> SIÈCLE \***

### **Jules Verne**

*Observateur attentif et curieux de son temps, visionnaire et rêveur rationnel, Jules Verne est peut-être moins un auteur de science-fiction qu'un précurseur de la prospective. Dans Paris au XX<sup>e</sup> siècle, œuvre de jeunesse (1863) restée longtemps inédite, les déboires d'un jeune intellectuel parisien, Michel, sont le prétexte à dénoncer certains travers de la société du XIX<sup>e</sup> siècle et surtout l'occasion de projeter une description un peu noire de Paris en 1960. L'univers décrit par Verne est un petit monde industriel et affairé, fasciné par la mécanisation et oublieux de ses poètes. Il y projette une société dominée par la recherche de l'efficacité et du gain dans laquelle Michel fait figure d'esthète au cœur pur attaché aux valeurs du siècle passé. Dans le chapitre Aperçu général des rues de Paris, Verne se livre à des spéculations sur les progrès scientifiques et techniques touchant le quotidien des citadins, du railway métropolitain aux viaducs en passant par l'éclairage public. La justesse de ses intuitions semble autant contenue dans ces descriptions savantes que dans l'évocation du rapport des individus au temps et à la vitesse. Dans le chapitre suivant, Une famille éminemment pratique, ses projections sociétales sont encore plus saisissantes. En décrivant une famille type ancrée dans son époque, il fait des hypothèses sur les valeurs, essentiellement utilitaristes, portées par la société de 1960 : pour lui, l'homme de demain aura sans conteste la figure du comptable. Dans le troisième chapitre repris ici, Michel et deux autres « déclassés » discutent à bâtons rompus. Ils se plaignent tour à tour de l'affaiblissement des arts et du journalisme et de la difficulté de se faire une place dans la société, sauf à devenir fonctionnaire...*

ALEPH

## **Chapitre II**

### **Aperçu général des rues de Paris**

Michel Dufrenoy avait suivi la foule, simple goutte d'eau de ce fleuve que la rupture de ses barrages changeait en torrent. Son animation se calmait. Le champion de la poésie latine devenait un jeune homme timide au milieu de cette cohue joyeuse ; il se sentait seul, étranger, et comme isolé dans le vide. Où ses condisciples s'avançaient d'un pas rapide, il allait lentement, avec hésitation, plus orphelin encore dans cette réunion de parents satisfaits ; il paraissait regretter son travail, son collègue, son professeur.

---

(\*) Roman éponyme publié en 1994 par Hachette en coédition avec Le Cherche-midi éditeur (187 pages) et dont nous reprenons ici le chapitre II et des extraits des chapitres III et XIII. Cet ouvrage, dont le manuscrit récemment retrouvé date de 1863, avait été refusé par l'éditeur Hetzel.

Sans père ni mère, il lui fallait rentrer dans une famille qui ne pouvait le comprendre, assuré d'être mal reçu avec son prix de vers latins.

« Enfin, se dit-il, du courage ! je supporterai stoïquement leur mauvaise humeur ! mon oncle est un homme positif, ma tante une femme pratique, mon cousin un garçon spéculatif ; mes idées et moi, nous serons mal vus au logis ; mais qu'y faire ? allons ! »

Cependant, il ne se pressait pas, n'étant point de ces écoliers qui se précipitent dans les vacances comme les peuples dans la liberté. Son oncle et tuteur n'avait pas même jugé convenable d'assister à la distribution des prix ; il savait de quoi son neveu était « incapable », disait-il, et il fût mort de honte à le voir couronner comme un nourrisson des Muses.

La foule entraînait pourtant l'infortuné lauréat ; il se sentait pris par le courant comme un homme en train de se noyer.

« La comparaison est juste, pensait-il ; me voilà entraîné en pleine mer ; où il faudrait les aptitudes d'un poisson, j'apporte les instincts d'un oiseau ; j'aime à vivre dans l'espace, dans les régions idéales où l'on ne va plus, au pays des rêves, d'où l'on ne revient guère ! »

Tout réfléchissant, heurté et cahoté, il atteignit la station de Grenelle du chemin de fer métropolitain.

Ce chemin desservait la rive gauche du fleuve par le boulevard Saint-Germain qui s'étendait depuis la gare d'Orléans jusqu'aux bâtiments du Crédit instructionnel ; là, s'infléchissant vers la Seine, il la traversait sur le pont d'Iéna, revêtu d'un tablier supérieur pour le service de la voie ferrée, et se soudait alors au railway de la rive droite ; celui-ci par le tunnel du Trocadéro débouchait sur les Champs-Élysées, gagnait la ligne des boulevards qu'il remontait jusqu'à la place de la Bastille, et se renouait au chemin de la rive gauche par le pont d'Austerlitz.

Cette première ceinture de voies ferrées enlaçait à peu près l'ancien Paris de Louis XV sur l'emplacement même du mur auquel survivait ce vers euphonique :

Le mur murant Paris rend Paris murmurant.

Une seconde ligne raccordait les anciens faubourgs de Paris, en prolongeant sur une longueur de trente-deux kilomètres les quartiers situés autrefois au-delà des boulevards extérieurs.

Suivant la ligne de l'ancien chemin de ceinture, un troisième railway se déroulait sur une longueur de cinquante-six kilomètres.

Enfin, un quatrième réseau rattachait entre eux la ligne des forts et desservait une étendue de plus de cent kilomètres.

On le voit, Paris avait crevé son enceinte de 1843 et pris ses coudées franches dans le bois de Boulogne, les plaines d'Issy, de Vanves, de Billancourt, de Montrouge, d'Ivry, de Saint-Mandé, de Bagnolet, de Pantin, de Saint-Denis, de Clichy et de Saint-Ouen. Les hauteurs de Meudon, de Sèvres, de Saint-Cloud avaient arrêté ses envahissements dans l'ouest. La délimitation de la capitale actuelle se trouvait marquée par les forts du Mont-Valérien, de Saint-Denis, d'Aubervilliers, de Romainville, de Vincennes, de Charenton, de Vitry, de Bicêtre, de Montrouge, de Vanves et d'Issy ; une ville de vingt-sept lieues de tour : elle avait dévoré le département de la Seine tout entier.

Quatre cercles concentriques de voies ferrées formaient donc le réseau métropolitain ; ils se reliaient entre eux par des embranchements qui, sur la rive droite, suivaient les boulevards de Magenta et de Malesherbes prolongés, et sur la rive gauche, les rues de Rennes et des Fossés-Saint-Victor. On pouvait circuler d'une extrémité de Paris à l'autre avec la plus grande rapidité.

Ces railways existaient depuis 1913 ; ils avaient été construits aux frais de l'État, suivant un système présenté au siècle dernier par l'ingénieur Joanne.

À cette époque, bien des projets furent soumis au gouvernement. Celui-ci les fit examiner par un conseil d'ingénieurs civils, les ingénieurs des ponts et chaussées n'existant plus depuis 1889, date de la suppression de l'École polytechnique ; mais ces messieurs demeurèrent longtemps divisés sur la question ; les uns voulaient établir un chemin à niveau dans les principales rues de Paris ; les autres préconisaient les réseaux souterrains imités du railway de Londres ; mais le premier de ces projets eût nécessité l'établissement de barrières fermées au passage des trains ; de là un encombrement de piétons, de voitures, de charrettes, facile à concevoir ; le second entraînait d'énormes difficultés d'exécution ; d'ailleurs, la perspective de s'enfourner dans un tunnel interminable n'aurait rien eu d'attrayant pour les voyageurs. Tous les chemins établis autrefois dans ces conditions déplorables avaient dû être refaits, entre autres, le chemin du bois de Boulogne, qui tant par ses ponts que par ses souterrains, obligeait les voyageurs à interrompre vingt-sept fois leur lecture de leur journal, dans un trajet de vingt-trois minutes.

Le système Joanne parut réunir toutes les qualités de rapidité, de facilité, de bien-être, et, en effet, depuis cinquante ans, les chemins de fer métropolitains fonctionnaient à la satisfaction générale.

Ce système consistait en deux voies séparées, l'une d'aller, l'autre de retour ; de là, jamais de rencontre possible en sens inverse.

Chacune de ces voies était établie suivant l'axe des boulevards, à cinq mètres des maisons, au-dessus de la bordure extérieure des trottoirs ; d'élégantes colonnes de bronze galvanisé les supportaient et se rattachaient entre elles par des armatures découpées à jour ; ces colonnes prenaient de distance en distance un point d'appui sur les maisons riveraines, au moyen d'arcades transversales.

Ainsi, ce long viaduc, supportant la voie ferrée, formait une galerie couverte, sous laquelle les promeneurs trouvaient un abri contre la pluie ou le soleil ; la chaussée bitumée restait réservée aux voitures ; le viaduc enjambait sur un pont élégant les principales rues qui coupaient sa route, et le railway, suspendu à la hauteur des entresols, ne mettait aucun obstacle à la circulation.

Quelques maisons riveraines, transformées en gares d'attentes, formaient les stations ; elles communiquaient avec la voie par de larges passerelles ; au-dessous, se déroulait l'escalier à double rampe qui donnait accès dans la salle des voyageurs.

Les stations du railway des boulevards se trouvaient situées au Trocadéro, à la Madeleine, au bazar Bonne Nouvelle, à la rue du Temple et à la place de la Bastille.

Ce viaduc, supporté sur de simples colonnes, n'eût pas résisté sans doute aux anciens moyens de traction, qui exigeaient des locomotives d'une grande pesanteur ; mais, grâce à l'application de propulseurs nouveaux, les convois étaient fort légers ; ils se succédaient de dix minutes en dix minutes, emportant chacun mille voyageurs dans leurs voitures rapides et confortablement disposées.

Les maisons riveraines ne souffraient ni de la vapeur ni de la fumée, par cette raison bien simple qu'il n'y avait pas de locomotive. Les trains marchaient à l'aide de l'air comprimé, d'après un système William, préconisé par Jobard, célèbre ingénieur belge, qui florissait vers le milieu du dix-neuvième siècle.

Un tube vecteur, de vingt centimètres de diamètre et de deux millimètres d'épaisseur, régnait sur toute la longueur de la voie entre les deux rails ; il renfermait un disque en fer doux qui glissait à l'intérieur sous l'action de l'air comprimé à plusieurs atmosphères et débité par la *Société des Catacombes de Paris*. Ce disque, chassé avec une grande vitesse dans le tube, comme la balle dans la sarbacane, entraînait avec lui la première voiture du train. Mais comment rattachait-on cette

voiture au disque renfermé dans l'intérieur du tube, puisque ce dernier ne devait avoir aucune communication avec l'extérieur ? par la force électromagnétique.

En effet, la première voiture portait entre ses roues des aimants distribués à droite et à gauche du tube, le plus près possible, mais sans le toucher. Ces aimants opéraient à travers les parois du tube sur le disque de fer doux <sup>1</sup>. Celui-ci, en glissant, entraînait le train à sa suite, sans que l'air comprimé pût s'en échapper par une issue quelconque.

Lorsqu'un convoi devait s'arrêter, un employé de la station tournait un robinet ; l'air s'échappait, et le disque demeurait immobile. Le robinet refermé, l'air poussait, et le convoi reprenait sa marche immédiatement rapide.

Ainsi donc, avec ce système si simple, d'un entretien si facile, pas de fumée, pas de vapeur, pas de rencontre, possibilité de remonter toutes les rampes, et il semblait que ces chemins avaient dû exister depuis un temps immémorial.

Le jeune Dufrénoy prit son billet à la gare de Grenelle et, dix minutes après, il s'arrêtait à la station de la Madeleine ; il descendit sur le boulevard et se dirigea vers la rue Impériale percée suivant l'axe de l'Opéra, jusqu'au jardin des Tuileries.

La foule encombrait les rues ; la nuit commençait à venir ; les magasins somptueux projetaient au loin des éclats de lumière électrique ; les candélabres établis d'après le système Way par l'électrification d'un filet de mercure, rayonnaient avec une incomparable clarté ; ils étaient réunis au moyen de fils souterrains ; au même moment, les cent mille lanternes de Paris s'allumaient d'un seul coup.

Cependant, quelques boutiques arriérées demeuraient fidèles au vieux gaz hydrocarboné ; l'exploitation de houillères nouvelles permettait de le livrer, il est vrai, à dix centimes le mètre cube ; mais la compagnie faisait des gains considérables, surtout en le répandant comme agent mécanique.

En effet, de ces innombrables voitures qui sillonnaient la chaussée des boulevards, le plus grand nombre marchait sans chevaux ; elles se mouvaient par une force invisible, au moyen d'un moteur à air dilaté par la combustion du gaz. C'était la machine Lenoir appliquée à la locomotion.

Cette machine, inventée en 1859, avait pour premier avantage de supprimer chaudière, foyer et combustible ; un peu de gaz d'éclairage, mêlé à de l'air introduit sous le piston et enflammé par l'étincelle électrique, produisait le mouvement ; des bornes-gaz établies aux diverses stations de voitures, fournissaient l'hydrogène nécessaire ; des perfectionnements nouveaux avaient permis de supprimer l'eau destinée autrefois à refroidir le cylindre de la machine.

Celle-ci était donc facile, *simple et maniable* ; le mécanicien, assis sur son siège, guidait une roue directrice ; une pédale, placée sous son pied, lui permettait de modifier instantanément la marche du véhicule.

Les voitures, de la force d'un cheval-vapeur, ne coûtaient pas par jour le prix d'un huitième de cheval ; la dépense du gaz, contrôlée d'une façon précise, permettait de calculer le travail utile de chaque voiture, et la Compagnie ne pouvait plus être trompée comme autrefois par ses cochers.

Ces gaz-cabs faisaient une grande consommation d'hydrogène, sans parler de ces énormes haquets, chargés de pierres et de matériaux, qui déployaient des forces de vingt à trente chevaux. Ce système Lenoir avait aussi l'avantage de ne rien coûter pendant les heures de repos, économie impossible à réaliser avec les machines à vapeur, qui dévorent leur combustible même aux temps d'arrêt.

---

(1) Si un électro-aimant peut supporter un poids de 1 000 kg au contact, sa force d'attraction est encore de 100 kg à une distance de 5 millimètres. (Note de l'auteur.)

Les moyens de transport étaient donc rapides dans les rues moins encombrées qu'autrefois car une ordonnance du ministère de la Police interdisait à toute charrette, fardier, ou camion, de circuler après dix heures du matin, si ce n'est sur certaines voies réservées.

Ces diverses améliorations convenaient bien à ce siècle fiévreux, où la multiplicité des affaires ne laissait aucun repos et ne permettait aucun retard.

Qu'eût dit un de nos ancêtres à voir ces boulevards illuminés avec un éclat comparable à celui du soleil, ces mille voitures circulant sans bruit sur le sourd bitume des rues, ces magasins riches comme des palais, d'où la lumière se répandait en blanches irradiations, ces voies de communication larges comme des places, ces places vastes comme des plaines, ces hôtels immenses dans lesquels se logeaient somptueusement vingt mille voyageurs, ces viaducs si légers ; ces longues galeries élégantes, ces ponts lancés d'une rue à l'autre, et enfin ces trains éclatants qui semblaient sillonner les airs avec une fantastique rapidité ?

Il eût été fort surpris sans doute ; mais les hommes de 1960 n'en étaient plus à l'admiration de ces merveilles ; ils en profitaient tranquillement, sans être plus heureux, car, à leur allure pressée, à leur démarche hâtive, à leur fougue américaine, on sentait que le démon de la fortune les poussait en avant sans relâche ni merci.

### Chapitre III

#### Une famille éminemment pratique

Enfin, le jeune homme arriva chez son oncle, Monsieur Stanislas Boutardin, banquier, et directeur de la *Société des Catacombes de Paris*. (...)

M. Stanislas Boutardin était le produit naturel de ce siècle d'industrie ; il avait poussé dans une serre chaude, et non grandi en pleine nature ; homme pratique avant tout, il ne faisait rien que d'utile, tournant ses moindres idées vers l'utile, avec un désir immodéré d'être utile, qui dérivait en un égoïsme véritablement idéal ; joignant l'utile au désagréable, comme eût dit Horace ; sa vanité perçait dans ses paroles, plus encore dans ses gestes, et il n'eût pas permis à son ombre de le précéder ; il s'exprimait par grammes et par centimètres, et portait en tout temps une canne métrique, ce qui lui donnait une grande connaissance des choses de ce monde ; il méprisait royalement les arts, et surtout les artistes, pour donner à croire qu'il les connaissait ; pour lui, la peinture s'arrêtait au lavis, le dessin à l'épure, la sculpture au moulage, la musique au sifflet des locomotives, la littérature aux bulletins de Bourse.

Cet homme, élevé dans la mécanique, expliquait la vie par les engrenages ou les transmissions ; il se mouvait régulièrement avec le moins de frottement possible, comme un piston dans un cylindre parfaitement alésé ; il transmettait son mouvement uniforme à sa femme, à son fils, à ses employés, à ses domestiques, véritables machines-outils, dont lui, le grand moteur, tirait le meilleur profit du monde.

Vilaine nature, en somme, incapable d'un bon mouvement, ni d'un mauvais, d'ailleurs ; il n'était ni bien, ni mal, insignifiant, souvent mal graissé, criard, horriblement commun.

Il avait fait une fortune énorme, si l'on peut appeler cela faire ; l'élan industriel du siècle l'entraîna ; aussi se montra-t-il reconnaissant envers l'industrie, qu'il adorait comme une déesse ; il fut le premier à adopter, pour sa maison et lui, les vêtements en fer filé, qui firent leur apparition vers 1934. Ce genre d'étoffe, d'ailleurs, était doux à la main comme du cachemire, peu chaud, il est

vrai ; mais en hiver, avec une bonne doublure, on s'en tirait ; quand ces habits inusables venaient à se rouiller, on les faisait repasser à la lime et repeindre aux couleurs du jour.

La position sociale du banquier était celle-ci : Directeur de la *Société des Catacombes de Paris et de la force motrice à domicile*.

Les travaux de cette société consistaient à emmagasiner l'air dans ces immenses souterrains si longtemps inutilisés ; on l'y refoulait sous une pression de quarante et cinquante atmosphères, force constante que des conduits amenaient aux ateliers, aux fabriques, aux usines, aux filatures, aux minoteries, partout où une action mécanique devenait nécessaire. Cet air servait, comme on l'a vu, à mouvoir les trains sur les railways des boulevards. Dix-huit cent cinquante-trois moulins à vent, établis dans la plaine de Montrouge, le refoulaient au moyen de pompes dans ces vastes réservoirs.

Cette idée, très pratique à coup sûr, et qui revenait à l'emploi des forces naturelles, fut vivement préconisée par le banquier Boutardin ; il devint le Directeur de cette importante compagnie, tout en restant membre de quinze ou vingt conseils de surveillance, vice-président de la *Société des locomotives remorqueuses*, administrateur du *Sous-comptoir des bitumes fusionnés*, etc., etc.

Il avait épousé, il y a quarante ans, Mademoiselle Athénaïs Dufrénoy, tante de Michel ; c'était bien la digne et revêche compagne d'un banquier, laide, épaisse, ayant tout de la teneuse de livres et de la Caissière, rien de la femme ; elle s'entendait en comptabilité, se jouait de la partie double, et eût inventé la partie triple au besoin ; une véritable administratrice, la femelle d'un administrateur.

Aima-t-elle M. Boutardin, et fut-elle aimée de lui ? Oui, autant que pouvaient aimer ces cœurs industriels ; une comparaison achèvera de les peindre tous les deux ; elle était la locomotive, et lui le chauffeur-mécanicien ; il l'entretenait en bon état, la frottait, la huilait, et elle roulait ainsi depuis un demi-siècle, avec autant de sens et d'imagination qu'une Crampton.

Inutile d'ajouter qu'elle ne dérailla jamais.

Quant au fils, multipliez la mère par le père, et vous avez pour coefficient Athanase Boutardin, principal associé de la maison de banque Casmodage et Cie ; un bien aimable garçon, qui tenait de son père pour la gaieté et de sa mère pour l'élégance. Il ne fallait pas dire un mot spirituel en sa présence ; il semblait qu'on lui manquât, et ses sourcils se fronçaient sur ses yeux hébétés. Il avait remporté au grand concours le premier prix de banque. On peut dire qu'il ne faisait pas seulement travailler l'argent, il l'éreintait ; il sentait l'usurier ; il cherchait à épouser quelque fille horrible dont la dot compensât énergiquement la laideur. À vingt ans, il portait déjà des lunettes d'aluminium. Son intelligence étroite et routinière le poussait à taquiner ses commis par des tracasseries de furet. Un de ses travers consistait à croire sa caisse dégarnie, alors même qu'elle regorgeait d'or et de billets. C'était un vilain homme, sans jeunesse, sans cœur, sans amis. Son père l'admirait beaucoup.

Voilà donc cette famille, cette trinité domestique, à laquelle le jeune Dufrénoy allait demander aide et protection. M. Dufrénoy, le frère de Mme Boutardin, possédait toutes les douceurs de sentiments et les délicatesses exquises qui se traduisaient chez sa sœur en aspérités. Ce pauvre artiste, musicien de grand talent, né pour un siècle meilleur, succomba jeune à la peine, ne léguant à son fils que ses tendances de poète, ses aptitudes et ses aspirations.

Michel devait bien avoir quelque part un oncle, un certain Huguenin, duquel on ne parlait jamais, un de ces hommes instruits, modestes, pauvres, résignés, dont rougissent les familles opulentes ; mais on interdisait à Michel de le voir, et il ne le connaissait même pas ; il n'y fallait donc pas songer.

La situation de l'orphelin dans le monde, était donc bien déterminée : un oncle impuissant à lui venir en aide, d'une part – de l'autre, une famille riche de ces qualités qui se frappent à la monnaie, avec ce qu'il faut exactement de cœur pour renvoyer le sang aux artères.

Il n'y avait pas là de quoi remercier la providence.

Le lendemain, Michel descendit au cabinet de son oncle, un cabinet grave, s'il en fut, et tendu d'une étoffe sérieuse : là se trouvaient le banquier, sa femme et son fils. Cela menaçait d'être solennel.

Monsieur Boutardin, debout à la cheminée, la main dans son gilet, et donnant de la poitrine, s'exprima en ces termes :

« Monsieur, vous allez entendre des paroles que je vous prie de graver dans votre mémoire. Votre père était un artiste. Ce mot dit tout. J'aime à penser que vous n'avez pas hérité de ses malheureux instincts. Cependant j'ai découvert en vous des germes qu'il importe de détruire. Vous nagez volontiers dans les sables de l'idéal et, jusqu'ici, le résultat le plus clair de vos efforts a été ce prix de vers latins, que vous avez honteusement remporté hier. Chiffrons la situation. Vous êtes sans fortune, ce qui est une maladresse ; un peu plus, vous étiez sans parents. Or, je ne veux pas de poètes dans ma famille, entendez-vous bien ! Je ne veux pas de ces individus qui viennent cracher des rimes à la face des gens ; vous avez une famille riche ; ne la compromettez pas. Or, l'artiste n'est pas loin du grimacier auquel je jette cent sols de ma stalle pour qu'il amuse mes digestions. Vous m'entendez. Pas de talent. Des capacités. Comme je n'ai remarqué en vous aucune aptitude spéciale, j'ai décidé que vous entreriez dans la maison de banque Casmodage et Cie, sous la haute direction de votre cousin ; prenez exemple sur lui ; travaillez à devenir un homme pratique ! Souvenez-vous qu'une part du sang des Boutardin coule dans vos veines, et, pour mieux vous rappeler mes paroles, ayez soin de ne jamais les oublier. »

En 1960, on le voit, la race des Prud'homme n'était pas encore éteinte ; ils avaient conservé les belles traditions. Que pouvait répondre Michel à une pareille tirade ? Rien, il se tut donc, tandis que sa tante et son cousin approuvaient du crâne.

« Vos vacances, reprit le banquier, commencent ce matin et finissent ce soir. Demain vous serez présenté au chef de la maison Casmodage et Cie. Allez. »

Le jeune homme quitta le cabinet de son oncle ; les larmes lui noyaient les yeux ; mais il se raidit contre le désespoir.

« Je n'ai qu'un jour de liberté, se dit-il ; du moins, je l'emploierai à ma guise ; j'ai quelques sols ; commençons par fonder ma bibliothèque avec les grands poètes et les auteurs illustres du siècle dernier. Chaque soir, ils me consoleront des ennuis de la journée. »

## Chapitre XIII

### Où il est traité de la facilité avec laquelle un artiste peut mourir de faim au XX<sup>e</sup> siècle

(...)

— Tu veux être artiste à une époque où l'art est mort !

— Oh ! mort !

— Mort ! enterré, avec épithaphe et urne funéraire. Exemple : es-tu peintre ? Eh bien, la peinture n'existe plus ; il n'y a plus de tableaux, même au Louvre ; on les a si savamment restaurés au siècle dernier, qu'ils s'en vont en écaille ; les *Saintes Familles* de Raphaël ne se composent plus guère que d'un bras de la Vierge et d'un œil de saint Jean ; ce qui est peu ; *Les noces de Cana* t'offrent au regard un archet aérien qui joue d'une viole volante ; c'est insuffisant ! Les Titien, les Corrège, les

Giorgione, les Léonard, les Murillo, les Rubens ont une maladie de peau qu'ils ont gagnée au contact de leurs médecins, et ils en meurent ; nous n'avons plus que des ombres insaisissables, des lignes indéterminées, des couleurs rongées, noircies, mêlées, dans des cadres splendides ! On a laissé pourrir les tableaux, et les peintres aussi ; car il n'y a pas eu une exposition depuis cinquante ans. Et c'est heureux !

— Heureux, dit M. Huguenin.

— Sans doute, car, au siècle dernier déjà, le réalisme fit tant de progrès qu'on ne put le tolérer davantage ! On raconte même qu'un certain Courbet, à une des dernières expositions, s'exposa, face au mur, dans l'accomplissement de l'un des actes les plus hygiéniques, mais les moins élégants de la vie ! C'était à faire fuir les oiseaux de Zeuxis.

— Horreur, fit l'oncle.

— Après cela, répondit Quinsonnas, c'était un auvergnat. Ainsi donc, au vingtième siècle, plus de peinture et plus de peintres. Y a-t-il au moins des sculpteurs ? Pas davantage, depuis qu'on a planté, au beau milieu de la Cour du Louvre, la muse de l'industrie : une forte mégère accroupie sur un cylindre de machine, tenant un viaduc sur ses genoux, pompant d'une main, soufflant de l'autre, avec un collier de petites locomotives sur ses épaules et un paratonnerre dans son chignon !

— Ma foi ! j'irai voir ce chef-d'œuvre, dit M. Huguenin.

— Cela en vaut la peine, répondit Quinsonnas. Donc, pas de sculpteurs ! y a-t-il des musiciens ? tu connais, Michel, mon opinion à cet égard ! Donneras-tu dans la littérature ? Mais qui lit des romans, pas même ceux qui les font, si j'en juge par leur style ! non ! tout cela est fini, passé, trépassé !

— Mais enfin, répondit Michel, auprès des arts, il y a des professions qui les côtoient !

— Ah ! oui ! autrefois, on pouvait se faire journaliste ; je te l'accorde ; cela était bon au temps où il existait une bourgeoisie pour croire aux journaux, et pour faire de la politique ! mais qui s'occupe de politique ? Est-ce à l'extérieur ? non ! la guerre n'est plus possible et la diplomatie est passée de mode ! Est-ce à l'intérieur ? tranquillité absolue ! il n'y a plus de partis en France : les orléanistes font du commerce et les républicains de l'industrie ; à peine compte-t-on quelques légitimistes ralliés aux Bourbons de Naples, qui entretiennent une petite Gazette pour y soupirer ! Le gouvernement fait ses affaires comme un bon négociant, et paie régulièrement ses billets ; on croit même qu'il distribuera un dividende cette année ! Les élections ne passionnent plus personne ; les fils députés succèdent aux pères députés, exercent tranquillement leur métier de législateurs sans faire de bruit, comme des enfants sages qui travaillent dans leur chambre ! c'est à croire vraiment que candidat vient du mot candide ! En présence d'un tel état de choses, à quoi bon le journalisme ? à Rien !

— Tout cela est malheureusement vrai, répondit l'oncle Huguenin, le journalisme a fait son temps.

— Oui ! comme un libéré de Fontevault ou de Melun ; et il ne recommencera plus. On en avait abusé, il y a cent ans, et nous en portons la peine ; on ne lisait guère alors, mais tout le monde écrivait ; en 1900, le nombre des journaux en France, politiques ou non, illustrés ou pas, atteignait le chiffre de soixante mille ; ils étaient écrits dans tous les patois pour l'instruction des campagnes, en picard, en basque, en breton, en arabe ! oui, messieurs, il y avait un journal arabe, *la Sentinelle du Sahara*, que les plaisants du jour appelaient un *journal hebdomadaire* ! Eh bien, toute cette belle fureur de journaux a bientôt amené la mort du journalisme, par cette raison sans réplique que les écrivains étaient devenus plus nombreux que les lecteurs !

— À cette époque, répondit l'oncle Huguenin, il y avait aussi le petit journal dans lequel on vivotait tant bien que mal.

— Sans doute, répliqua Quinsonnas, mais avec toutes ses belles qualités, il en fut de lui comme de la jument de Roland ; les gaillards qui les rédigeaient ont tant abusé de l'esprit que la mine a fini par s'épuiser ; personne ne comprenait plus, de ceux qui lisaient encore ; d'ailleurs, ces aimables écrivains ont fini par s'entre-tuer plus ou moins, car il ne se fit jamais une plus grande consom-



mation de gifles et de coups de canne ; il fallait avoir bon dos et bonne joue pour y suffire. L'excès amena la catastrophe, et le petit journalisme alla rejoindre le grand dans l'oubli.

— Mais, demanda Michel, n'y avait-il pas aussi la critique qui nourrissait assez bien son personnel ?

— Je le crois bien, répondit Quinsonnas ! elle avait ses princes ! il y avait de ces gens-là qui avaient du talent à revendre, et même à vendre ! On faisait antichambre chez les grands Seigneurs dont quelques-uns ne dédaignaient pas de tarifer leurs éloges, et l'on payait, et l'on paya jusqu'au moment où un fait imprévu vint radicalement tuer les grands prêtres de l'éreintement.

— Et quel fait, dit Michel ?

— L'application sur une grande échelle d'un certain article du Code. Toute personne nommée dans un article, ayant droit de répondre à la même place par un nombre égal de lignes, les auteurs de pièces de théâtre, de romans, de livres de philosophie, d'histoire, se mirent à répliquer en masse à leurs critiques ; chacun avait droit à tant de mots, et usait de son droit ; les journaux prétendirent résister d'abord, de là procès ; on les condamna ; alors pour suffire aux réclamations, ils agrandirent leur format ; mais les inventeurs de n'importe quelle machine s'en mêlèrent ; on ne put parler de rien sans provoquer une réponse à insérer ; et cela devint un tel abus qu'en fin de compte, la critique fut tuée sur place. Avec elle disparut cette dernière ressource du journalisme.

— Mais que faire alors ? dit l'oncle Huguenin.

— Que faire ? C'est toujours la question, à moins d'être médecin, si l'on ne veut pas de l'industrie, du commerce et de la finance ! Et encore, le diable m'emporte ! Je crois que les maladies s'usent, et si la faculté n'en inocule pas de nouvelles, elle sera bientôt sans ouvrage ! Je ne parlerai pas du barreau ; on ne plaide plus, on transige ; on préfère une mauvaise transaction à un bon procès ; c'est plus rapide et plus commercial !

— Mais, j'y pense, dit l'oncle, il y a encore les journaux financiers !

— Oui, répondit Quinsonnas ; mais Michel voudra-t-il entrer là-dedans, se faire bulletinier, porter la livrée d'un Casmodage ou d'un Boutardin, arrondir des périodes malencontreuses sur les suifs, les colzas ou le trois pour cent, se faire prendre chaque jour en flagrant délit d'erreurs, prophétiser les événements avec aplomb, en partant de ce principe, que si la prophétie ne se réalise pas, on oubliera le prophète, et que, si elle se réalise, il se targuera bien haut de sa perspicacité, enfin écraser, argent comptant, des sociétés rivales pour le plus grand profit d'un banquier, ce qui est au-dessous de frotter ses bureaux ! Michel consentira-t-il à cela ?

— Non ! certes !

— Je ne vois donc plus que les emplois du gouvernement, devenir fonctionnaire ; on en compte dix millions en France ; calcule les chances d'avancement, et prends la file !

— Ma foi, dit l'oncle, ce serait peut-être le parti le plus sage.

(...)

**Ce DOC a été préparé par Céline Mareuge – [celine.mareuge@plan.gouv.fr](mailto:celine.mareuge@plan.gouv.fr)**

**Pour contacter ALEPH :**

Bruno Hérault (chef de projet) : [bruno.herault@plan.gouv.fr](mailto:bruno.herault@plan.gouv.fr)  
Réalisation et diffusion : Sylvie Chasseloup – [sylvie.chasseloup@plan.gouv.fr](mailto:sylvie.chasseloup@plan.gouv.fr)

**Commissariat général du Plan**

18, rue de Martignac – 75700 Paris 07 SP  
+33 (0)1 45 56 51 00  
<http://www.plan.gouv.fr>