

## Modernité(s) matérielle(s) : reflet d'une Europe en croissance

### Auteur-e-s:

[Mathieu FLONNEAU](#) [1]

### Résumé

La pluralité des modernité(s) matérielle(s) oblige à déterminer les contours de la puissance européenne telle qu'elle s'est édifiée aux époques moderne et contemporaine. La domination mondiale des pays européens les plus avancés a suivi l'établissement d'un capitalisme en plein essor dont le but était l'intégration des marchés. Elle a fait des objets et des biens, depuis leur fabrication jusqu'à leur consommation en passant par leur mise en circulation, l'un des traits caractéristiques les plus évidents de la civilisation européenne.

Durablement associée à la notion de progrès, la positivité de ces modernités innovantes, dont le catalogage exhaustif est illusoire tant la démocratisation en a été réelle, a été d'une part relayée par une économie de la connaissance inouïe, et d'autre part associée à la formulation de nouvelles valeurs sociales et morales perçues comme libératrices.

À cet égard, à l'époque présente, une forme problématique d'ironie de l'histoire conduit à dévaloriser ces modernité(s) matérielle(s) largement diffusées et inventées par l'Europe afin d'en contester les apports, voire la légitimité.

---

### Article

La capacité de l'Europe à inventer de « nouveaux nouveaux mondes » (Georges Balandier) a été lisible au sortir du Moyen Âge et tout particulièrement pour l'époque contemporaine après les débuts de la « Révolution industrielle ». Appliquée aux modernités matérielles, cette faculté à engendrer de nouveaux produits établit avec certitude certaines caractéristiques européennes ouvertes aux influences du vaste monde.

Le saut quantitatif et qualitatif accompli par les sociétés européennes en voie d'industrialisation témoigne au cours du xix<sup>e</sup> siècle de la mise en place de nouveaux écosystèmes aux articulations convergentes, à la fois complexes et foisonnantes, dont le capitalisme a été porteur. Un sujet d'une telle ampleur mériterait d'être étayé à chaque stade de l'analyse de monographies et d'études de cas. Afin de ne retenir qu'un exemple, un adossement de la réflexion aux évolutions des mondes du travail, de l'économie sociale et des modes productifs permettrait pour le xx<sup>e</sup> siècle de discuter et de

re-contextualiser la soi-disant « américanisation » qui est traditionnellement mentionnée dans la mise en série des productions. Taylorisme et fordisme, importés d'outre-Atlantique ont prospéré sur des terrains synchrétiques parfois largement prédisposés à l'assimilation et l'amélioration de ces procédés. Cependant, la persistance de leur usage suggère une grande stabilité des représentations au détriment des apports de l'historiographie plus récente et nuancée des dispositifs d'innovation.

Il en serait de même des réflexions sur les infrastructures (chemins de fer, canaux, routes et autoroutes) ou le conditionnement (avec, entre mille autres contenants, emballages ou enveloppes, bouteilles ou containers) autorisant les flux des biens matériels et immatériels qui ne laissent pas de suggérer des hybridations multiples et continues. Ensuite, la prise en compte des événements (comme la naissance de l'aviation pendant les guerres), de la périodisation et de la localisation la plus exacte possible des innovations amène à ne pas négliger la diversité des facteurs d'analyse. Les allers-retours incessants ou les influences croisées des circulations et des flux liés à ces modernités matérielles sont d'une grande richesse impossible à exposer dans le cadre d'un texte de synthèse.

La notion même de « modernité » mérite d'être au préalable discutée car elle est indéniablement équivoque si bien que, par prudence, l'usage du pluriel s'impose d'emblée. Sur un tel sujet, les apports de l'analyse braudélienne contraignent également à la modestie de l'analyse et de l'éclairage, aujourd'hui familiers, des *global studies*. D'une part, Fernand Braudel, dans son ouvrage *Civilisation matérielle et capitalisme*, considère déjà pour acquise la conscience de la pluralité des « économies-mondes ». D'autre part, employant le vocable de modernité, il tient celle-ci pour relativement évidente, au point d'y voir un sens de l'histoire qui ressort des « expériences successives de l'Europe ». De nos jours, c'est celui-là même qui apparaît remis en cause au travers de la mise en doute des bien-fondés de la technoscience. Pour « expliquer la croissance », Fernand Braudel invoque un « jeu synchronisé des secteurs », tout entier englobé dans la société, dans lequel la technique est « une condition nécessaire, mais sans doute pas suffisante ».

David Landes a, quant à lui, montré dans ses travaux combien la maîtrise du temps dont les Européens ont véritablement construit la mesure mécanique et pratique a structuré cette phase de modernisation. Ce que nous pourrions qualifier de mise à l'heure technicienne de l'Europe et, au-delà, de la planète tout entière a été perceptible au travers de l'invention prescriptive et performative de la mesure du temps. L'Américain Lewis Mumford le relevait dans *Technique et civilisation* (1934) : « L'horloge n'est pas seulement un moyen de suivre la marche des heures ; c'est aussi un moyen de synchroniser les actions des hommes. [...] C'est l'horloge, non la machine à vapeur, qui est la machine vitale de l'ère industrielle moderne... Dans sa relation à des quantités d'énergie déterminables, à la standardisation, à l'action automatique, et finalement à son produit propre et spécial, l'heure exacte, l'horloge a été la machine la plus avancée de la technique moderne ; et à chaque période elle est restée en tête : elle marque une perfection à laquelle les autres machines

aspirent. »

## Nouvelles mobilités et sens des flux matériels et immatériels

Dans sa tentative d'explication de la modernité nouvelle de la civilisation matérielle mondiale, Fernand Braudel relève également les rôles décisifs joués par « l'active économie de la circulation » et l'accélération des communications, indispensables au monde des affaires que la Grande-Bretagne, la première, a connu avec la révolution des infrastructures de transport. La révolution amenée par les chemins de fer est assurément plus spectaculaire que celle amenée par les routes pourtant tout aussi innovantes avec les inventions de John Loudon Macadam liées au roulage après 1815. L'ingénieur écossais, qui vécut entre 1756 et 1836, peut être rattaché aux « Lumières écossaises » qui, avec David Hume en philosophie et Adam Smith en économie politique, ainsi que Thomas Telford (1757-1834), autre ingénieur civil écossais contemporain, grand constructeur de routes, ponts et canaux, ont participé à l'essor industriel du Royaume-Uni.

L'établissement d'une corrélation entre croissance et facilité des échanges est également attestée par les (r)évolutions du trafic postal tant en Angleterre d'abord que sur le continent par la suite. Fondamentalement, au sujet de ces flux augmentés et de ces mobilités inédites, Fernand Braudel pose la complémentarité entre les commerces internationaux et extérieurs d'un côté, et intérieurs aux États, d'un autre côté, estimant ces derniers comme deux à trois fois supérieurs aux premiers en valeur.

S'il existe des continuités flagrantes entre les périodes moderne et contemporaine, des ruptures évidentes sont aussi remarquables. Comment comprendre, sans un recours nécessaire à l'histoire de l'âge d'or des Pays-Bas, la puissance présente des grands ports néerlandais (à l'image de Rotterdam) ou encore, sans inévitablement remonter à l'époque de la prospérité hanséatique, les positions consolidées dans la mondialisation contemporaine des transporteurs majeurs des compagnies nordiques (comme la multinationale danoise Maersk) ? L'optimisation des circulations par voies d'eau, qu'il s'agisse des routes maritimes ou des canaux, est réellement concomitante de l'aiguillon que commence à représenter le chemin de fer. À ces polarisations des territoires constitués en réseaux et dans lesquels les sociétés urbaines jouent de plus en plus un rôle de laboratoire, correspondent des écarts entre les situations géographiques dans les modalités d'accès à ces modernités. C'est là une évidence, les modernités matérielles ne fonctionnent pas partout d'un même pas.

En revanche, un phénomène lié aux représentations se révèle remarquablement englobant à l'échelle européenne : la construction élaborée d'un discours positif sur la modernité a en effet représenté une forme majeure de révolution de la pensée. L'âge d'or jusqu'ici tenu pour un ailleurs ou un passé définitivement révolu peut désormais être conçu comme un futur atteignable sous l'impact de l'industrialisation et des transformations rendues possibles de l'œkoumène.

## Des utopies positivistes porteuses, au-delà d'une hégémonie matérielle, d'un projet politique

« Voilà sérieusement ce que l'on trouve en germe dans une vile question de transport et d'abrègement des distances. »

Ce que relevaient Constantin Pecqueur, théoricien précurseur en matière d'organisation socialiste de l'usage des biens publics, et certains saint-simoniens est susceptible de conforter une vision politique cohérente pour les modernités matérielles européennes telles qu'elles s'épanouissent lors du premier siècle de l'industrialisation. Par-delà certains rêves de mobilités ou d'infrastructures, concomitants de l'affirmation de la science moderne, c'est à une harmonie générale d'origine euro-centrée que doivent conduire cette révolution matérialiste. Libre-échange et rêves pacificateurs accompagnent dans leur conception les desseins associés aux grandes infrastructures qu'ont pu être le canal de Suez ou celui de Panama.

Si dans la phrase de conclusion de son ouvrage, Constantin Pecqueur conserve ce projet national : « Faire de la France la plus heureuse, la plus puissante et la plus libre des nations », il n'en demeure pas moins que les modernités matérielles portent une ambition internationale à coloration européenne. Son livre fondamental, *Des améliorations matérielles dans leurs rapports avec la liberté*, publié en 1843, qui se veut être un « manuel du citoyen et de l'industriel », a pour ambition « d'enseigner et [...] de vulgariser en France de claires et saines notions d'économie, le mécanisme de la production, de la circulation, de la distribution des utilités humaines », peut finalement se relire comme un hymne au matérialisme triomphant.

Appelant au perfectionnement de la division du travail, louant les machines (chapitre IX) : « L'un des modes les plus efficaces d'améliorer dans la sphère matérielle, c'est l'invention et l'application successives de mécanismes économiques qui viennent créer, produire, transporter mieux, plus vite, en plus grande quantité et à infiniment meilleur marché que les bras de l'homme et que la bête de somme », et exaltant les voies de communication et les récents chemins de fer (chapitre XX) : « Si notre cadre le permettait, nous montrerions comment ces véhicules puissants, par leurs influences prochaines, et à mesure qu'ils seront propagés et multipliés dans les deux mondes, modifieront plus ou moins en bien ou en mal, la plupart des éléments constitutifs des sociétés ; et comment leur action sur l'économie sociale va infailliblement retentir jusque dans les idées, dans les mœurs, dans les croyances et les sentiments des peuples, intéresser au plus haut degré tous leurs genres de libertés, transformer peut-être radicalement à la longue, la vie civile et l'état social, et remettre en question l'existence, la puissance ou l'équilibre des empires. »

Ce projet, finalement politique, se rencontre également chez d'autres modernisateurs, plus libéraux dans leur inspiration (comme l'ingénieur des Mines Michel Chevalier dans ses *Lettres sur l'Amérique*

*du Nord* de 1837), mais tout aussi positivistes et enclins à tirer de ces faits matériels des conséquences politiques : « Améliorer les communications, c'est donc travailler à la liberté réelle, positive et pratique ; c'est faire participer tous les membres de la famille humaine à la faculté de parcourir et d'exploiter le globe qui lui a été donné en patrimoine ; c'est étendre les franchises du plus grand nombre autant et aussi bien qu'il est possible de le faire par des lois d'élection. Je dirai plus, c'est faire de l'égalité et de la démocratie. »

Son caractère visionnaire le conduit à la formulation de projets de résonance certes mondiale, mais avantageux pour la prospérité des nations européennes, comme la percée du canal de Suez, de celui du Panama et le creusement d'un tunnel sous la Manche. Mieux que quiconque, il incarne la foi dans les travaux publics et la pénétration simultanée et pacifique des peuples par le commerce et l'échange des produits.

## L'émergence des marchés : la consommation comme libération ou aliénation moderne

La positivité de la modernité a été inventée et construite par des représentations collectives. Pourtant il est évident que les modernités matérielles ont orienté les sociétés européennes dans une spirale de croissance. Il convient d'ajouter que l'extension de la positivité est aussi morale puisque tenue en haute estime spirituelle, comme par exemple chez le philosophe Auguste Comte. À l'occasion des expositions universelles tout particulièrement se déploie une rhétorique flatteuse pour l'esprit des Lumières encyclopédique et progressiste qui s'y donne à voir.

Ces expositions universelles, qui héritent des expositions du travail et de l'industrie nationales, initient un cycle d'émulation entre les grandes nations européennes à partir de celle qui se tient à Londres en 1851 et qui offre comme monument symbolique le Crystal Palace. Elle revient à Londres en 1862. Le flambeau échoit à Paris à cinq reprises avant le basculement dans le xx<sup>e</sup> siècle, soit en 1855, 1867, 1878, 1889 et 1900.

Cette entrée du monde des masses urbaines notamment dans l'âge industriel se fait dans la diffusion optimiste d'objets bientôt fabriqués en séries, qui ouvrent une nouvelle ère dans la consommation matérielle. L'appropriation des usages sociaux des nouveautés, parfois décalée dans le temps, contribue à l'élargissement et à la démocratisation de la consommation qui dépasse bientôt les seuls cercles d'élites. Le processus d'ouverture en gamme des produits signe la fin du luxe matériel exclusif pour faire pénétrer dans l'âge de la diffusion du confort. L'essor économique général doit donc beaucoup aux « milieux associés » de promoteurs et de consommateurs initiaux qui ont alimenté des chaînes d'interactions fécondes pour le capitalisme naissant. Aux nouveautés techniques et technologiques s'adjoignent des développements financiers doublés de formation et de consolidation du capital inédites, portés par le développement d'échanges intensifiés et décuplés par la révolution

des transports. Une entreprise spécialisée dans le commerce de détail du chocolat comme Menier par exemple, sait, pour le plus grand profit d'un marché agro-alimentaire mondial en voie d'invention, se servir des liaisons transocéaniques. Il en résulte une mise en route générale de l'activité puis une croissance autosoutenue par entraînement réciproque des productions, des modes de distribution et des marchés.

Dans ces cercles « vertueux », les inventions à la mise en scène spectaculaire (comme l'automobile ou l'aviation) passées au stade de l'innovation après leur acceptation sociale, favorisées par la publicité ou/et le design industriel, soutiennent un décollage global porté par l'augmentation du pouvoir d'achat des populations. Il semble donc bien que, avec les cultures matérielles inédites diffusées par une croissance économique régulière, l'Europe a inventé un « rapport au bonheur » (Patrick Verley) dont le progrès du niveau de vie a été le viatique. La mise en circulation des produits des industries de grande consommation a résulté tout entière de cette dynamique des marchés soutenus par la diffusion des flux financiers et de l'argent, structurés par les infrastructures.

Dans ce cadre général, la dimension « genrée » de cette émancipation supposée mériterait une analyse supplémentaire avec, entre autres, la mention des ambiguïtés liées aux arts ménagers : pour les femmes, certains « affranchissements » n'ont rien d'une émancipation mais créent au contraire de nouvelles aliénations. L'intérieur progressivement automatisé de la ménagère n'a pas eu pour effet de la libérer des contraintes domestiques mais plutôt de lui en inventer d'autres. Celles-ci, magnifiées par le design industriel et l'attrait renouvelé de la publicité, inscrivent dans de nouvelles dépendances des individus prétendument libérés des « tâches matérielles ».

Dans cette toile de fond, il ne faut pas oublier de prendre en compte la pluralité des degrés d'intégration et des périodisations, ceux-ci pouvant différer par produit comme par branche. À la « pluralité des mondes industriels », telle que l'a rencontrée Gérard Gayot dans sa thèse consacrée à la manufacture des draps de Sedan (*De la pluralité des mondes industriels. La manufacture de draps de Sedan (1646-1870)*, 1993) correspond une diversité des marchés et des débouchés. Pour le textile, les draps de luxe en l'occurrence - la manufacture royale de Sedan avait été distinguée dans l'Encyclopédie -, des voies différentes ont été suivies à Louviers ou à Abbeville, dans le Yorkshire en Grande-Bretagne, à Verviers aux Pays-Bas ou à Aix-la-Chapelle en Allemagne. D'où cette conclusion tirée par Gérard Gayot : les différents pays européens ont témoigné de facultés d'innovation qui sont susceptibles de « remettre en cause le modèle canonique de la révolution industrielle anglaise, éclatante, unitaire et homogène ».

## Des décentrement désormais nécessaires : dimensions, limites et épuisements contemporains de l'héritage européen-centré

Une lecture civilisationniste tentante, et longtemps dominante, a visé à poser les cultures matérielles

européennes comme les pierres de touche d'une domination européenne à l'échelle mondiale aux contours délicats à établir mais facilement identifiée par les dominés. Ces « performances » performatives européennes tendent donc à être relativisées ne serait-ce que par une attention nouvelle portée aux violences occasionnées aux autres civilisations. L'analyse classique est donc remise en question par le nouveau regard porté sur ce type de modernité, dont les effets collatéraux négatifs sont relevés aujourd'hui. Aux critiques traditionnelles sur la division capitaliste du travail s'ajoute la critique radicale du pillage et de la mise à mal des richesses environnementales. Désormais enfin, la société des services étant dominante, il semble juste de devoir périmier et archaïser le concept même de modernité matérielle. La richesse est ailleurs, ce slogan digne de Mai 1968 en France - mais qui croisait des attentes somme toute similaires dans chacune des sociétés européennes, y compris au-delà du rideau de fer -, n'a sans doute jamais été aussi vrai.

Dernier élément de trouble, le volontarisme des élites européennes, qui se donnait à lire jusque dans les plus récentes tentatives d'intégration d'une union européenne envisagée pacifiquement depuis les années 1950, paraît quelque peu ébranlé dans ses certitudes. La concentration et la centralisation des expertises et des connaissances scientifiques, passées d'un mode artisanal à une rationalisation des savoirs, ont modifié les trajectoires innovantes : celles-ci ont exigé une convergence des supports des technologies de l'information et de la communication. Les formations aux sciences de l'information et du management vont désormais égaliser les accès aux innovations et compétences ce que n'a pas manqué de relever François Caron dans les nouvelles donnes de l'industrialisation au cours de cette période. Dans cette nouvelle donne « réflexive » et « ouverte au risque » qui ne cultive plus nécessairement le consensus, la place de l'entreprise et des acteurs privés est désormais à rediscuter en confrontation avec des modes de gouvernance institutionnels et étatiques en pleine mutation. L'instauration de normes et de régulations doit dorénavant composer avec des stratégies d'acteurs redéployées selon les nouvelles relations établies entre le consommateur final et les différents modes de production. La disparition de la dynamique interne des savoirs et des réseaux sociaux qui les portait naturellement (François Caron) exige de nouvelles logiques institutionnelles et donc politiques susceptibles de gouverner la matérialité.

### **Bibliographie:**

Brewer, John, Porter, Roy (dir.), *Consumption and the World of Goods*, Londres, Routledge, 1993.

Caron, François, *La dynamique de l'innovation. Changement technique et changement social*, Paris, Gallimard, 2010.

Charle, Christophe, *Discordance des temps. Une brève histoire de la modernité*, Paris, Armand Colin, 2011.

Landes, David S., *L'Europe technicienne. Révolution technique et libre essor industriel en Europe occidentale de 1750 à nos jours*, Paris, Gallimard, 1975.

Roche, Daniel, *Histoire des choses banales. Naissance de la consommation, xvii<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> siècle*, Paris, Fayard, 1997.

Verley, Patrick, *L'échelle du monde. Essai sur l'industrialisation de l'Occident*, Paris, Gallimard, 1997.

---

**URL source:**

<https://ehne.fr/article/civilisation-materielle/modernites-materielles-reflet-dune-europe-en-croissance/modernites-materielles-reflet-dune-europe-en-croissance>

**Liens**

[1] <https://ehne.fr/auteur/mathieu-flonneau>