Victor Duruy. Quelques souvenirs personnels.

Numéro d'inventaire : 1979.34244
Auteur(s) : Ernest Legouvé
Type de document : article
Éditeur : Le Magasin pittoresque
Période de création : 4e quart 19e siècle
Date de création : 1895 (restituée)
Description : 2 feuilles.
Mesures : hauteur : 312 mm ; largeur : 213 mm
Mots-clés : Iconographie (personnages et événements liés à l'histoire de l'Education, sauf pédagogues)
Filière : École primaire élémentaire
Niveau : Élémentaire
Autres descriptions : Langue : Français
Nombre de pages : 3
Mention d'illustration
ill.

une fonction nouvelle pour lui, cette passion du bien qui fait de l'ambition une vertu.

J'allais assez souvent le voir au ministère. Sur une des parois de son cabinet s'étalait, à la première place, une grande carte de France, où les départements étaient teintés de trois couleurs différentes : *blanc*, *gris*, *noir*.

— Voyez-vous, me dit-il un jour. Voilà l'objet perpétuel de mon étude. Voilà mon champ de bataille ! Les départements teintés en *blanc*, sont ceux où l'on sait très bien lire : les *gris*, ceux où on lit à peu près ; les *noirs*, ceux où on ne lit pas. Eh ! bien, je suis devant cette carte, comme les conquérants devant le pays qu'ils veulent envahir. Il faut absolument que je conquière ces affreux départements noirs ! que j'en chasse l'ignorance ! je ne serai heureux que

Victor Duruy.

lorsque toute ma carte de France sera blanche. »

* * *

Les progrès qu'il réalisa dans l'enseignement primaire furent immenses, mais ils ne furent pas les seuls. Il jeta les fondements de l'enseignement moderne, en créant les cours de Cluny ; il préluda à l'éducation publique pour les jeunes filles, en fondant pour elles les cours de la Sorbonne. Dieu sait quelles attaques furieuses lui valut cette innovation ! Mgr Dupanloup le prit violemment à partie, à la Chambre même ; il l'accusa d'arracher les jeunes filles à leurs mères ; et on sait quelle violence impétueuse enflammait la parole de Mgr Dupanloup. M. Duruy n'était pas aussi éloquent que lui ; mais il trouva dans sa conscience d'honnête homme, et dans sa conviction de citoyen, des accents d'une fermeté sincère et mâle, devant lesquels tomba tout l'emportement du fougueux évêque.

Enfin Duruy, vers 1864, eut le courage et la force de nous rendre, en partie, une de nos plus chères libertés, la liberté de la parole publique.

Je puis parler de cet épisode de sa vie ministérielle, avec compétence, j'y ai été mêlé, et le fait est assez curieux pour mériter quelques détails.

M. Saint-Marc Girardin professait alors à la Sorbonne ; son succès rappelait ceux de Villemain, de Guizot et de Cousin ; mais il ambitionnait encore quelque chose de plus. Il rêvait un auditoire plus nombreux, plus mêlé, un auditoire populaire. Il me fit part de son projet, me demanda de m'y associer ; et, un jour, nous allâmes, lui et moi, trouver le ministre de l'Instruction publique, M. Duruy, et lui demander l'autorisation d'ouvrir en plein faubourg, devant un public d'ouvriers, des conférences au profit des exilés polonais. Il nous fallait quelque hardiesse pour faire cette demande, mais il en fallait bien plus au ministre de l'accueillir. Songez donc ! en 1864 ! quand toutes les plumes étaient muettes ! Un ministre proposer à l'Empereur de nous rendre la liberté de la parole ! M. Duruy, qui était un vaillant homme et un sincère libéral, nous reçut à merveille, se montra sympathique à notre projet, mais sans nous en cacher les difficultés. « Que dirait le Conseil des ministres ? Que dirait l'Empereur ? Enfin, ajouta-t-il, j'essaierai. Il y a conseil demain, j'exposerai et j'appuierai votre demande. Revenez après-demain ; je vous rendrai réponse. » Nous arrivons à l'heure dite. « La séance, nous dit-il, a été très vive, presque orageuse, mais l'Empereur a tranché la question ; voici l'autorisation ; seulement on y met une condition dont j'ai accepté la responsabilité. *Il ne sera pas parlé politique.* Acceptez-vous ? Promettez-vous ? »

Promesse ! acceptation ! remerciements ! et un mois après nos séances commençaient, dans une salle, détruite aujourd'hui, la salle Barthélemy, située derrière le Château-d'Eau, et contenant trois mille cinq cents personnes.

Saint-Marc Girardin se chargea du discours d'ouverture, et moi de la conférence proprement dite : J'avais pris pour sujet : Jean Reynaud.

Deux jours avant l'ouverture, Saint-Marc Girardin me fit une singulière confidence.

— Je meurs de peur ! me dit-il.

— Vous ! après dix ans de succès à la Sorbonne !

— Oh ! ce n'est pas la même chose ! ce n'est pas le même public ! nous aurons en face de nous des hommes du peuple. Il ne s'agit pas là d'avoir de l'esprit, du goût, de l'éloquence si vous voulez. Il faut les *prendre par les entrailles*, comme dit Molière. Est-ce que cela ne vous effraie pas ?

— Non, j'ai bien étudié mon sujet, j'ai la

MUSÉE D'HISTOIRE DE L'ÉDUCATION

LA SUISSE NOUVELLE

LE BRÜNIG

Un hôtel et un funiculaire ! Mieux encore que ne conviennent à Paris ses armes illustres, conviendraient à la Confédération helvétique celles-là. Car si vous ôtez à ce pays ses funiculaires et ses hôtels, que lui restera-t-il ? Des rochers, des eaux courantes, des prairies et les profondeurs des grands bois, des lacs clairs et bleus : c'est-à-dire la parure dont tout coin de terre se revêt au printemps. Mais, de Suisse, vous n'en aurez plus ; la Suisse sera morte, vous dis-je, et l'on entendra, dans leurs brouillards, se lamenter les Anglais. Considérée sous cet aspect, qui est le vrai, la vieille Suisse est un pays nouveau, et presque nouveau-né. Elle eut pour fondateur, non point Tell le mythique, mais, — qui l'eût cru? — Watt le mécanicien ; et ce ne fut pas le sifflement de l'arbalète qui annonça au monde cette naissance, mais le sifflet strident de la première locomotive. Car de la *Locomotive* naquit l'*Hôtel*. *Et la Suisse fut.*

Vous souvient-il encore du héros Tartarin et de la montée interminablement longue que vous suivites, sur les flancs du Brünig, avec lui ? L'on était en caravane ; et peut-être avez-vous encore, à cette heure, devant les yeux, la file sinueuse des lourdes diligences de poste, des antiques cabriolets et des modernes fiacres, des véhicules de toute sorte et de tout âge, gravissant péniblement la route en lacet, apparaissant et disparaissant, à chaque détour, derrière les troncs bruns des chênes ou les parois grisâtres du rocher. S'il vous plaît, nous ferons nos premiers pas en Suisse, sur cette route. Mais il faut que je vous prévienne tout de suite : ceci n'est que métaphore pure, et le sixième été a brûlé les fougères des pentes, depuis que le Brünig, n'a plus ni voitures ni piétons.

Le train part de Lucerne ; mais les gens avisés vont le rejoindre à Alpnach, en bateau. Ce coin du lac des Quatre-Cantons, qui serait si bien dénommé le *Lac des Mille et un Coins*, ne le cède en rien aux mille autres ; car, ici, c'est le massif sauvage du Pilate, dont plusieurs bras, comme le Lopperberg, viennent finir brusquement dans le lac et obscurcir ses eaux, qui est, de Lucerne jusqu'à Alpnach, le motif principal du décor. Mais déjà l'anglaise cohue se jette en foule sur les trois wagonnets et s'y impatronise ; la lourde locomotive siffle, s'ébranle... et, tandis que nous traversons le fond plat et marécageux de la cuvette de l'Aa, nous questionnons notre voisin. L'habit de gros drap aux gros boutons, l'accent inimitablement dur et surtout l'absence de tout *guide*, nous a révélé l'indigène. Il y avait longtemps, nous dit-il, que l'on parlait, dans les *restaurations* de Lucerne et d'Interlaken, d'un chemin de fer sur le Brünig : le premier projet date de 1875. Les difficultés trop grandes des tracés primitifs, l'hostilité active de tous les tenants de l'organisation voiturière, firent retarder la mise à exécution. La ligne ne fut ouverte que treize années plus tard, le 1er juin 1888. Sur son parcours total, elle est à voie étroite ; mais, au lieu qu'ici, parmi les vergers de Kerns et de Sarnen, elle ne diffère que par cette étroitesse des lignes ordinaires, bientôt, après Lungern, lorsqu'elle escaladera, par des rampes rapides et continues, les flancs de la montagne, et qu'il faudra que les wagons adhèrent solidement au sol et s'y cramponnent, la ligne sera construite d'après le système dit à *crémaillère*. Si vous vous reportez à notre vue photographique (1), l'explication de ce mot vous sera aisée ; vous comprendrez comment, à chaque poussée de piston, c'est-à-dire à chaque pas, le train est invinciblement retenu par les crans, par les barreaux pressés de cette espèce d'échelle en

La Suisse nouvelle. — Le chemin de fer du Brünig.

(1) Cette vue nous a été gracieusement communiquée par M. Wehrli, de la première maison d'éditions photographiques de Suisse, *Schrœder et Cie*, à Zürich. Qu'il reçoive ici nos remerciements.

Musée d'histoire de l'éducation