

ÉCONOMIE, CROISSANCE ET SOCIÉTÉS DANS LES PAYS OCCIDENTAUX DE 1913 À 1945

Introduction : l'économie mondiale en 1913, une domination quasi-européenne ?

A. L'Europe a été pionnière dans l'**industrialisation**.

Passage d'une économie essentiellement rurale et artisanale à une économie de transformation de matières premières en produits finis grâce à la maîtrise et la production en grande quantité d'une énergie bon marché qui aboutit à une production massive de biens. C'est ce que mesure la **croissance économique**. Ainsi en 1910, l'Europe représentait 42% du PNB mondial.

Il faut distinguer **deux vagues** d'industrialisation :

1. La première apparut à la fin du XVIIIe siècle au R.-U.

avec une invention fondamentale, la machine à vapeur de Watt (1769 puis 1776) elle-même perfectionnement de la machine à vapeur de Newcomen qui date de 1712. Elle développe bien plus de puissance que les machines à eau. Ainsi le machinisme est appliquée au **métier à tisser** puis à la **sidérurgie** dès la fin du XVIIIe siècle.

Pour alimenter les machines, le charbon de bois n'est pas assez calorifère ; la houille voire le lignite le remplace.

La révolution des transports caractérise cette 1^{ère} industrialisation avec la naissance du **chemin de fer** (première locomotive anglaise date de 1804 ; en France la première ligne de chemin de fer ouverte au public date de 1837 et relie Paris à Saint Germain en Laye). Le chemin de fer est donc la grande aventure du XIXe siècle et bouleverse totalement la conception du temps et de l'espace pour les contemporains. Il faut lui associer également la navigation maritime qui voit le déclin de la marine à voile au profit des **paquebots**, accélérateur des migrations internationales et autres cargos.

La première industrialisation transforme radicalement les paysages ruraux mais aussi urbains et marque encore de son empreinte les paysages présents (pas nécessairement sous forme de friches industrielles) : ce sont les **pays noirs** caractérisés par la concentration des sites d'extraction du **charbon**, d'usines métallurgiques et/ou textiles rassemblant une population ouvrière nombreuse. Des quartiers d'habitations sont construits pour loger cette population à proximité de lieux de production (**corons** pour les mines du nord de la France).

Les agglomérations deviennent aussi des espaces fortement industrialisés. Lyon a accueilli les premières manufactures **textiles** (canuts de la soie) au début du XIXe siècle puis la construction mécanique (mais aussi la pétrochimie lors de la 2^e industrialisation) sont venues se greffer à ce premier tissu industriel. Cette industrialisation de l'espace urbain voit l'émergence des banlieues et l'extension de l'espace bâti. Elle alimente une **dynamique urbaine** exponentielle : une ville comme Berlin passe en un peu plus d'un siècle de 0,17 à 3,7 millions d'habitants (1801-1911). Par ailleurs, l'activité industrielle crée des villes spécialisées dans une seule activité : **Essen** dans la Ruhr accueille l'entreprise Krupp avec ses 41 000 ouvriers, ses 60 usines et ses 8500 machines-outils. En France, citons l'exemple de **Sochaux-Montbéliard** avec Peugeot. *Remonter le temps, Sochaux, environ 160 habitants en 1861 ;*

7500 en 1962.

Enfin, l'industrialisation promeut le rôle des ports océaniques : ils sont à la fois chantiers navals, arsenaux mais surtout espaces de chalandise où la construction de quais équipés de bassins et de **darses** accueillent infrastructures de transbordement (grues) mais aussi de stockages (**docks**). Glasgow accueille à l'époque, les plus grands chantiers navals du monde tout le long de la Clyde. *Remonter le temps, Le Havre*

2. La seconde industrialisation (à partir des années 1870) introduit de nouveaux secteurs d'activités industrielles, de nouveaux modes de locomotion. Elle s'appuie sur l'exploitation des progrès de la physique et de la chimie.

Les nouveautés: une nouvelle forme d'énergie, **l'électricité** (courant électrique connu depuis le XVIIIe siècle et l'expérience de la boule de Leyde). On parle de la « fée électricité » (expo universelle de 1900 à Paris avec la tour Eiffel illuminée). Certes le réseau télégraphique date de la première moitié du XIXe siècle (**télégraphe** de Morse date de 1837) avec l'alphabet Morse. **Téléphone** de Bell en 1876 commence à se développer dans les années 1880. La fin du XIXe siècle voit les débuts de la TSF (Marconi 1897). **mise au point de la dynamo** (système qui crée un courant électrique) par Gramme en 1870 ouvre la voie à la création d'un courant électrique à partir d'énergie mécanique et la naissance des premières centrales électriques ; trois ans plus tard la **lampe électrique** d'Edison (1873) révolutionne l'éclairage public et domestique. => Essor des industries électriques avec General Electric (fondé par Edison en 1888), Siemens, un des pionniers de l'industrie électrique avec AEG (1887), Philips (P.B) créée en 1890. En revanche, Britanniques sont à la traîne là où la France propose des solutions pour transporter l'électricité sur de longues distances (1881).

1885, mis au point du moteur à explosion par Daimler et Benz puis par Diesel en 1897. Cette invention nécessite l'utilisation de **pétrole** raffiné et accélère donc son exploitation (premier derrick foré dans les Appalaches dans les années 1850). L'exploitation du pétrole donne un coup d'accélérateur aux innovations liés à la **chimie** : mise au point du pneu (1891, Michelin), mais aussi des engrais de synthèse pour l'agriculture, des colorants pour le textile. Essor de la pharmacie avec Bayer (1899), Hoechst et la mise au point de la quinine, des pellicules photographiques avec Kodak Il faut souligner la domination absolue de l'Allemagne dans ce domaine avec ses **Konzern** tel BASF et surtout les 4 prix Nobel de chimie obtenus entre 1901 et 1914.

Toutes ces inventions sont mises au service d'une seconde révolution des transports :

Le moteur électrique facilite le développement des réseaux de transports urbains comme le métropolitain (Paris 1900) ou le tramway, voire le trolleybus.

C'est tout d'abord **l'automobile** qui transforme fondamentalement la manière de se déplacer et vivre au cours du XXe siècle. 1885, première automobile avec un moteur à explosion (rappelez le Fardier de Cugnot en 1770). 1899, six mois de délais d'attente avant de livrer l'automobile chez Peugeot. En 1914, la France produisait 45 000 automobiles mais Ford en sortait 240 000 de ses usines en 1913.

Dérivé de l'automobile, c'est **l'aviation** qui se développe à partir de 1903 (vol des frères Wright, boucle de quelques centaines de mètres à une vingtaine de mètres au-dessus du sol). Cette invention attire immédiatement l'intérêt des militaires.

B. L'économie mondiale est dominée par les grandes puissances économiques européennes : une première forme de **mondialisation** ?

Définition de la mondialisation : approche économique (émergence des firmes transnationales, développement des activités financières, mouvement de dérégulation- Un Etat qui se met en retrait)

approche géographie : mise en relation des territoires à l'échelle planétaire par intensification et multiplication des flux de diverses natures ; Cette dynamique conduit à une hiérarchisation des territoires qu'on analyse à différentes échelles.

L'historien cherche à repérer si dans l'Histoire humaine, il est possible de repérer ces phénomènes qui se sont pleinement déployés à la fin du XXe siècle.

1. On peut évoquer la notion **d'économie-monde** (F. Braudel) pour le cas du R.-U. avec pour centre Londres et la mise en place d'une **division internationale du travail** (D.I.T). Le R.U serait comme le chef d'orchestre de cette mondialisation, en promouvant, dynamisant et garantissant ces flux et cette organisation de l'espace mondial : Il commerce en priorité avec son empire colonial (1/3 des X britanniques vers celui-ci). Les autres parties du monde sont au service de son économie et de celle des pays européens, fournissant les matières premières agricoles et énergétiques ou minières nécessaires à leur économie et recevant les placements soit I de portefeuille, soit en IDE (colonies d'Afrique ou d'Extrême-Orient mais aussi pays neufs de l'Amérique latine ou encore dominions britanniques comme l'Australie, l'Afrique du Sud ou le Canada). Un modèle **centre/périphéries** **VOIR CARTE**

Un modèle où les écarts de revenus s'approfondissent entre les pays industrialisés et les pays sous domination qui subissent des transformations sociales (appropriation privée du sol> collective ; économie monétaire).

2. Les pays européens ont le monopole des flux de toutes natures (migrations déjà évoqués).

- Les informations : elles circulent bien plus vite.

Ce n'est pas une nouveauté mais à l'heure d'internet et des TIC, on oublie trop souvent que la connaissance, la maîtrise précoce des sources d'informations, la capacité à échanger et communiquer rapidement constituent un avantage indéniable sur la concurrence. Plus généralement, l'anticipation donne un avantage à ceux qui sont plus vite et plus précisément informés (anecdote de N. Rothschild à Waterloo). Au début du XXe siècle, la TSF en est à ses balbutiements ; aussi le télégraphe électrique demeure le principal média alors que le téléphone peine à se développer hormis aux E.-U. Le premier câble transatlantique date de 1865. Le réseau télégraphique mondial et en particulier sous-marin est dominé par le R.-U. (sur 50 navires câbliers, 37 appartiennent à des compagnies britanniques notamment la *Eastern Telegraph Company*).

De cette infrastructure, se développent les premières agences d'information et de presse qui occupent une position hégémonique dans le monde et fournissent à l'origine des informations de nature économique et financière avant la politique (Havas créé en 1825 pour la France et sa zone d'influence, Reuter pour l'empire britannique et Wolff pour l'Allemagne et l'Europe de l'est et du nord, enfin AP pour les E.-U.).

- Les marchandises : le « doux commerce » profite surtout aux Européens.

La cause essentielle est moins les progrès du libre-échange (maintien des différents tarifs décidé en France en 1892 et aux E.-U. en 1890, expression d'une forme de souveraineté) que la très forte diminution du coût des transports (indice du coût du transport baisse de 50 % entre 1870-1910)

Tout d'abord, les flottes européennes sont présentes sur les mers du monde. La flotte à vapeur représente 90% du tonnage mondial, cela comprend également des navires à voile doté de moteur (clippers). La flotte marchande mondiale pèse 47 MT dont 37 sous pavillons européens. Parmi les grandes compagnies maritimes, citons la *Cunard* (qui possédait le Titanic), la *CGT*. Mais la flotte US talonne la britannique.

Bien retenir la date de percement des deux grands canaux transatlantiques (notamment celui de Panama qui est la création des E.-U. à des fins géopolitiques et pas seulement économiques).

Si le commerce maritime devient prépondérant, il ne faut pas oublier l'importance du chemin de fer notamment pour le commerce intra-européen mais aussi pour la maîtrise du territoire des E.-U., russe (1 M km en 1914, x10 en 4 décennies). De même la construction du chemin de fer entre Berlin et Bagdad à partir de 1903 répond à des impératifs géopolitiques (renforcer l'alliance avec l'empire ottoman et accès au pétrole irakien) mais des consortiums associent des entreprises européennes appartenant à des pays rivaux comme la France et l'Allemagne (toutefois ce fut un échec dans le cadre du Bagdadbahn).

Plus généralement, l'Europe représente 45% des exportations mondiales contre 8% aux E.U et les 2/3 des importations mondiales. Le R.-U et l'Allemagne représentent à eux deux le tiers des exportations mondiales. Le volume des échanges a été x19 au cours du XIXe siècle. Mais il faut souligner que ce commerce est d'abord un commerce entre pays européens (plus des deux tiers des exportations européennes sont à destination du continent).

Le taux d'ouverture des E.-U est assez faible comparé à l'Allemagne, le R.U ou même la France puisqu'il n'est que de 3,60% contre 26% à l'Allemagne et 18% au R.U. C'est dire que c'est un pays qui produit d'abord pour lui-même car son PIB est le premier mondial (518 Mds \$ 1990). Il exporte en majorité des produits bruts vers l'Europe (blé, viande, pétrole, coton). Comme beaucoup de pays neufs, il présente une BC fortement excédentaire.

- Les capitaux :

La puissance financière de l'Europe est considérable. Elle inonde le monde de ces capitaux (87% -sans compter la Russie- des **IDE** sont d'origine européenne vs 8% seulement pour les E.U). Si les pays européens présentent comme le R.-U. une BC déficitaire, en revanche **la balance des paiements courants** est fortement excédentaire : concrètement les entrées de capitaux excèdent les sorties, malgré les IDE parce que les revenus des IDE précédents alimentent les entrées de capitaux.

L'Europe donc est la banquièrre du monde à commencer des E.-U. la destination privilégiée des IDE européens, mais c'est à plus de 50 % le reste du monde (1/4 l'Europe, 1/4 l'Amérique du Nord en 1913). Ainsi le R.-U voit ses stocks de capitaux x2,5 entre 1880 et 1913, dirige 45% de ses IDE vers ces pays ; les E.U renforcent leur présence dans leur cour-arrière à savoir l'Amérique latine (47% de leur IDE mais les montants sont bien moins élevés que les IDE britanniques : en Argentine, les E.U ont investi 40 millions de \$ alors que le R.U c'est plus d'1,8 Mds \$ (pour ce pays, 70 % des investissements réalisés le sont grâce aux capitaux étrangers ; moins de 20% en Europe) alors que l'Allemagne dirige 23,4% vers ses voisins français, britannique, belge ou Italie.

90 % des stocks d'IDE dans le monde appartiennent aux Européens.

Bien comprendre aussi les enjeux géopolitiques des IDE qui arrivés à un certain niveau, réduisent l'indépendance du pays qui s'est fortement endetté auprès d'investisseurs internationaux (cf. empire ottoman, Panama en 1903) => un impérialisme financier avec mise en place d'une administration fiscale, douanière, nomination d'un directeur européen dans les services budgétaires et financiers des pays sous tutelle financière, ou encore les concessions des ports, négoce de denrées coloniales. Les grandes banques britanniques, françaises jouent le rôle du FMI avant l'heure. Mais ces pays ont aussi besoin de capitaux car ils doivent financer leur développement industriel et parce que le taux d'épargne est faible. En réalité, ces capitaux quand ils s'investissent dans des infrastructures de transports, c'est dans l'intérêt des puissances économiques européennes qui cherchent à acheminer les matières premières exploitées et concédées. Ou encore mise en place de modèle agricole extraverti, pour les besoins des Européens.

Cette exportation massive de capitaux est la conséquence de la suraccumulation de capital (un capital excédentaire car le capitalisme est arrivé à un stade monopolistique) qui doit trouver des débouchés hors d'Europe car il n'est plus assez rentable selon les marxistes. Cette suraccumulation entretient donc la dynamique de l'impérialisme financier et donc les tensions entre Etats rivaux => phrase de Lénine (1916). Les banques (haute finance) jouent ainsi un rôle essentiel dans la mesure où elles recyclent ces excédents de capitaux. Cette tendance aux IDE est aussi encouragée par la fermeture des marchés nationaux aux biens industriels : pour contourner le protectionnisme, il faut produire à l'étranger.

C. Une hiérarchie des puissances économique dominée par l'Europe malgré l'essor des E.-U.

1. Le R.-U demeure du fait de sa précocité dans l'industrialisation, la première puissance économique mondiale mais voit sa place menacer par l'Allemagne en Europe et les E.-U dans le monde. Même s'il n'est plus la première puissance industrielle planétaire, les indicateurs montrent sa force économique [les chiffres sont sauf indications contraires, pour l'année 1913] :

son PIB/hab demeure plus élevé que ses concurrents européens) mais derrière les E.-U. il demeure le deuxième producteur mondial de charbon derrière les E.-U précédant de peu l'Allemagne (264 MT vs 222) mais sa part dans la production industrielle mondiale a été dépassée par l'Allemagne (14% contre 15,7%) et surtout les E.-U (36%).

Le R.U pratique le **libre échange** à savoir qu'il ne taxe pas les produits étrangers entrant sur son territoire mais la réciprocité n'est pas automatique : Allemagne, France et E.-U recourent aux tarifs douaniers pour taxer les exportations britanniques entrants sur leur territoire (**protectionnisme**). 93% de ses exportations sont des biens industriels mais en grande majorité issus de la première industrialisation (textiles, métallurgie). Il est désormais talonné par l'Allemagne pour la part des exportations mondiales (16% chacun), celle-ci a gagné 4 points depuis 1870 et le R.U en a perdu 5. Aussi en ce début de ce siècle, la psychose du commis voyageur allemand gagne l'opinion publique britannique ; le slogan « **made in Germany** » visant les produits allemands importés afin de dissuader les consommateurs britanniques de les acheter, s'est retourné contre le R.U car les Allemands l'ont repris comme arguments de vente, mettant ainsi en avant la qualité allemande (**caricature Punch**).

Il demeure le banquier de la planète : 43% des capitaux investis dans le monde sont britanniques. Londres est la première place boursière, bancaire du monde (**City**). Les grandes compagnies d'assurance maritime (la *Lloyds*) s'y trouvent ainsi que les bourses de cotation des matières premières (thé). Enfin et surtout, c'est la livre sterling £, qui demeure la monnaie de référence dans les échanges internationaux, pivot du SMI, l'étalon-or (1£=25 FF=4,8 \$ donc 1\$ = 5,2 FF).

2. La France demeure une puissance industrielle de second rang si on la compare aux britanniques, allemands ou américains. Mais comme le R.U et dans une moindre mesure, elle reste marquée par l'empreinte de la première industrialisation qu'elle a connue tôt, comparée à l'Allemagne et sans les richesses minières du R.-U. Certes son PIB est à peine moins élevé que l'Allemagne et son taux de croissance avoisine les 5% dans les années 1905-1913. Mais elle le doit surtout aux services et moins aux biens qu'elle produit. Elle est performante dans certains secteurs, comme les activités nouvelles où elle produit des biens à forte valeur ajoutée mais en faible quantité (automobile, aviation, cinéma, aluminium avec l'hydroélectricité des Alpes, aciers spéciaux avec Pont-à-Mousson, x3 de la production d'acier depuis 1900). Elle demeure loin des trois autres puissances économiques pour les dépôts de brevets. Un siècle plus tard, les caractéristiques des points forts de l'industrie française n'ont pas profondément changé.

Son économie reste encore profondément marquée par son caractère rural (43% de sa population active travaille dans le secteur primaire contre 14% seulement au R.U et 32% pour l'Allemagne).

En fait, la puissance économique de la France réside dans l'abondance de son épargne utilisée par un réseau bancaire développé et actif (réseau des caisses d'épargne, banques de dépôts comme Société Générale ou Crédit Lyonnais). 20% des capitaux investis dans le monde appartiennent aux Français. Ce stock de capitaux a pratiquement été x3 entre 1880 et 1913. Ceux-ci privilégient d'abord l'Europe puis ensuite les régions à fort potentiel de croissance (E.-U, 2 Mds, pays neufs d'Amérique latine 4 Mds et enfin Russie avec les fameux emprunts, 12,7 Mds Francs-or soit ¼ de l'épargne française investie à l'étranger). Les colonies accueillent autant d'investissements que l'Amérique latine.

CARTE de l'Europe avec les principales régions industrielles