

Chapitre 8: L'économie française de 1852 à 1914.

D) Les aléas de la conjoncture.

A) 1852-1872: la prospérité.

Le second Empire a eu la chance de bénéficier d'une **conjoncture économique** très favorable: selon la théorie des cycles économiques de l'économiste russe Nicolas Kondratieff, ce fut vers **1851-1852** que l'on passa d'une phase B (de marasme économique) à une **phase A** d'expansion¹. Le passage d'une phase à l'autre se fait à peu près en même temps dans le monde entier et s'explique rarement par des facteurs liés à un seul pays (la crise de 1929 est l'exception qui confirme la règle). Le retournement de 1851-1852 n'était donc pas lié au changement de régime; tout au plus l'apaisement de l'agitation sociale après le printemps 1849 a-t-elle pu jouer un rôle annexe. Pour l'essentiel, Napoléon III a eu de la chance...

Le facteur essentiel du renversement de 1851-1852, ce fut la **découverte d'or en Californie** en 1848 ou 1849, puis de nouvelles découvertes faites en Australie en 1861 vinrent entretenir le cycle de croissance: dans un monde où la monnaie était métallique pour l'essentiel, il y avait un rapport direct entre le rythme plus ou moins rapide de l'accroissement de la masse monétaire mondiale et la bonne santé des économies (on verra en détail pourquoi un peu plus bas). Dans ce monde plus riche en métaux précieux, la France jouissait d'un avantage supplémentaire, liée au caractère relativement industriel de son économie: les autres pays avaient besoin de ses produits, donc elle les vendait bien. Grâce à une balance commerciale excédentaire (puisqu'on vendait plus à l'étranger qu'on n'y achetait), les métaux précieux gagnaient notre pays en échange des produits exportés, et s'y accumulaient.

Au total, en vingt ans, la **masse monétaire** en circulation en France doubla. Il s'agissait essentiellement de métaux précieux: ils circulaient sous forme de **pièces**. L'or, de moins en moins rare, remplaçait peu à peu l'argent: c'est du second Empire que date le "napoléon", cette pièce de 5 francs en or qui est longtemps restée le fétiche de nos petits épargnants. Des **billets** circulaient aussi, mais leur usage était très limité: le plus petit valait cinquante francs (deux mois du salaire d'un ouvrier). Du reste les Français n'y avaient guère confiance: il y avait eu deux banqueroutes retentissantes liées à deux expériences de papier-monnaie, celle de Law² en 1720 et celle des assignats révolutionnaires. Pourtant, on pouvait toujours les convertir en métal précieux aux guichets de la Banque de France³. Les premiers **chèques** apparurent en 1865.

Le système monétaire, national et mondial, était extrêmement stable: la **hausse des prix** à long terme était **presque nulle** (20 à 30% pour la période 1815-1914)⁴; les monnaies, toutes définies par un poids fixe d'or et d'argent⁵, s'échangeaient à

¹ Ηα τη[ο]ριε δε Κονδρατιεφφ α [τ] [λαβο]ρε δανσ λες ανν[ε]σ 1920. Λες πηασεσ Κονδρατιεφφ δυρεντ ενπιρον 25 ανσ. Βιεν εντενδυ, χεσ 25 ανν[ε]σ νε σοντ πασ υνιφορμεσ: μ|με δανσ λες πηασεσ Α, ιλ ψ α, δεσ τεμπε εν τεμπε, δε βρ(πεσ √χρισεσ χονφονχτυρελλεσ∕ ου √δ[χενναλεσ∕ □ φεεν ρεπαρλεραι πλυσ βασ.

² Πουρ δεσ ραισονσ μψστ[ριευσεσ, ον προνονχε √Λασ∕.

³ Σαυφ εντρε 1848 ετ 1850, πουρ χαυσε δε τρουβλεσ πολιτιθυεσ.

⁴ ∑ χουρτ τερμε, ιλ ψ απαιτ τουτεφοισ δεσ παριατιονσ τρ(σ πιολεντεσ δευνε ανν[ε] σур λεαυτρε, νοταμμεντ πουρ λες πριξ δεσ προδυιτσ αλιμενταιρεσ □ ορ λεαλιμεντατιον [ταιτ ενχορε λε πρεμιερ ποστε δεσ βυδγετσ δεσ μ[να]γεσ ποπυλαιρεσ...

⁵ Δε 1803 ∓ 1926, λε φρανχ παλυτ 322,58 μγ δεορ.

des taux pratiquement fixes (une livre sterling valait environ 25,22 F, un dollar valait environ 5,18 F). En 1865, il apparut même une "**Union Latine**", qui à son apogée comprenait la France, l'Italie, la Belgique, la Suisse et la Grèce, et à l'intérieur de laquelle et les taux de change étaient absolument fixes et la convertibilité complète; les monnaies des pays membres avaient cours dans l'ensemble de l'Union. Il s'agissait en fait d'une monnaie commune, sauf que les signes monétaires qui circulaient dans les différents pays, les pièces et les billets, n'étaient pas les mêmes.

La situation demeura identique jusqu'en 1914, si ce n'est qu'à la suite de variations trop imprévisibles dans les cours des métaux précieux, liées au rythme imprévisible des trouvailles minières, en 1876 on abandonna le bimétallisme (la référence à l'argent et à l'or) pour un **monométallisme**-or de fait (on décida une bonne fois pour toutes d'une parité fixe entre l'or et l'argent; concrètement, le franc n'était plus défini que par un poids en or). Enfin, dans les années 1880, l'Union latine "entra en léthargie", comme on dit élégamment, c'est-à-dire que les pays membres cessèrent de coordonner leurs politiques monétaires — comme les changes restaient semi-fixes dans le monde entier, personne ne vit la différence.

L'essor brutal des stocks d'or provoqua une **hausse des prix globaux**¹ (puisque à *investissement égal de capital, de technique et de travail*, un même produit était vendu plus cher), ce qui encourageait les producteurs (car les bénéfices augmentaient) et poussait donc la production à la hausse². **Les prix agricoles augmentèrent** effectivement durant le second Empire, suivant ce schéma; en revanche, **les prix industriels concrets**, c'est à dire ceux des *produits* industriels (à la vente), **continuèrent à diminuer**: ces deux mouvements aboutirent, comme je l'ai écrit au paragraphe précédent, à un solde pratiquement nul. En effet, la tendance générale à la hausse des prix était heureusement contrariée, pour ce qui concernait les produits industriels, par les progrès de la technique. Un même produit était vendu moins cher en 1870 qu'en 1850, même si le prix des matières premières qui le composaient avait augmenté, si le bénéfice de l'industriel qui l'avait produit avait augmenté aussi, et si le salaire des ouvriers employés n'avait pas diminué: en effet, grâce à la mécanisation le produit était fabriqué plus vite et avec le concours de moins d'ouvriers, ce qui impliquait donc, pour un même objet, un coût salarial inférieur; il était produit en plus grande quantité, d'où des économies d'échelle³; de plus le coût du transport des matières premières (et du produit fini jusqu'à son acheteur) s'était effondré; enfin il arrivait que les nouvelles techniques fussent plus économes en matières premières, en charbon par exemple avec les nouvelles machines à vapeur, moins gourmandes. Bref, les prix baissaient et les profits augmentaient: on comprend que le second Empire ait été une période d'expansion industrielle!

¹ Ν χανσε δε λα λοι δε λιοφρε ετ δε λα δεμανδε: ιλ ψ απαιτ πλυσ δεορ διαπονιβλε, δονχ λιορ περδαιτ δε σα παλευρ □ πουρ υν μ|με προδυιτ, ιλ φαλλαιτ δοννερ πλυσ δεορ: δανσ λα λανγυε χουραντε, ον διασαιτ θυειλ παυτ πλυσ χηερ, θυε σον πριξ αυγμενταιτ.

² Δονχ, αυ ΞΙΞε σι|χλε, ετ μ|με φυσθυεν 1940, λα ηαυσσε δεσ πριξ (εν γ|ν|ραλ διρεχτεμεντ λι|ε ς λα ηαυσσε δε λα μασσε μον|ταιρε, χε θυε λιον αππελλε λεινφλατιον) σιγνιφιαιτ λα προσπριτ|; λα βαισσε δεσ πριξ, λι|ε ς λα δ/φλατιον, σιγνιφιαιτ λα χρισε. Δε 1945 ς λα φιν δεσ ανν|εσ 1980, χεσ πη|νομ|νεσ σε σοντ ινπερσ|σ, πουρ δεσ ραισονσ θυε νουσ περρονσ εν λευρ τεμπος.

³ Εξεμπλε δα|χονομιε δα|χηελλε: θυουν αρτισαν φαβριθυε 10 ου 500 μευβλεσ παρ αν, ιλ α τουφουρσ ς παψερ 1 αβοννεμεντ αυ τ|λ|πηονε, 1 αβοννεμεντ ς λα|λεχτριχιτ|, ετχ. Δονχ ιλ α ιντ|ρ|τ ς προδυιρε πλυσ: απεχ υνε προδυχτιον δε 500 μευβλεσ παρ αν, λα παρτ δεσ φραισ δα|λεχτριχιτ| ετ δε τ|λ|πηονε δανσ λε πριξ δε ρεπιεντ δυ μευβλε εστ 50 φοισ πλυσ ρ|δυιτε θυααπεχ υνε προδυχτιον δε 10 μευβλεσ παρ αν...

D'autres facteurs non monétaires jouaient aussi; certains étaient plus conjoncturels. Ainsi, dans les années 1860, la **guerre de Sécession** élimina provisoirement un concurrent qui commençait à être dangereux.

D'autres étaient plus spécifiquement français; il expliquent non pas le retournement de la conjoncture, mais la vigueur et la durée de la croissance. **Le pays et les entreprises étaient en train de s'équiper**, le premier en voies de communication, les secondes en machines; les villes se transformaient à un rythme accéléré: tout ceci créait des emplois et des commandes, notamment dans les transports et dans le bâtiment, et, par ricochet, dans les nombreux secteurs qui travaillaient pour ces deux activités. Un certain nombre de **progrès techniques** faisaient sentir leurs effets: ainsi le Français Sainte-Claire Deville découvrit l'électrolyse de l'aluminium en 1854; le procédé industriel correspondant fut mis au point en 1857. Le convertisseur Bessemer (qui permet de transformer directement la fonte en acier), inventé en Angleterre, arriva en France en 1861; de la même année date le procédé Solvay de fabrication de soude. Ce fut également à cette époque que l'on inventa la machine à coudre, et l'on perfectionna beaucoup les métiers à tisser. Les entreprises s'équipaient en machines modernes: pour elles cela signifiait des profits supérieurs, et, pour celles qui fabriquaient ces équipements, des commandes. En revanche, bien sûr, cela détruisait des emplois, mais moins qu'il ne s'en créait par ailleurs, par exemple du fait de l'essor des services, lié à l'enrichissement des Français (voyez au chapitre 7): le bilan était donc nettement positif¹. Seul problème grave, quoique mal perçu à l'époque: le manque de dynamisme démographique et la persistance de la pauvreté dans de larges fractions de la population ôtaient du dynamisme à la

¹ Tout προγρ|σ εστ δεστρυχτευρ δαεμπλοισ! Χεεστ μ|με σα φονχτιον πρεμι|ρε. Σειλ νεψ απαιτ πασ ευ δεστρυχτιον δαεμπλοισ παρ λε προγρ|σ, νουσ σεριοισ τουσ, χομμε αυ Μουφεν θ|γε, εν τραιν δε γραττερ λα γλλβε... Περσοννε νε πευτ ρεγρεττερ λε τεμποσ ο| δευξ τιερσ δε λα ποπυλατιον συφφισαιεντ ρ|πεινε ρ| νουρριρ ρ| πευτ πρ|σ λε τροισι|με! Λα ρ|φπολυτιον ινδυστριελλε α δ|τρυιτ δεσ εμπλοισ αγριχολεσ, πευτ προδυχτιφσ, π|νιβλεσ ετ μαλ ρ|μυν|ρ|σ, μαισ ελλε α χρ|φ| δεσ εμπλοισ ινδυστριελσ, θυι οντ περμισ υνε εξπλοισιον δε λα προδυχτιον ετ δυ νιπεαυ δε πιε ρ| ετ λεσ παψσανσ, ου λευρσ ενφαντσ, σοντ παρτισ εν πιλλε ετ σοντ δεπενυσ ουπριερσ. Πυισ λεσ εμπλοισ ινδυστριελσ οντ [τ| δ|τρυιτσ ρ| λευρ τουρ εν γρανδε παρτιε παρ λε προγρ|σ τεχηνιθυεσ (πλυσ δε μαχηνεσ, μοινοσ δεουπριερσ), ετ ρεμπλαχ|σ παρ δεσ εμπλοισ τερτιαιρεσ, μοινοσ π|νιβλεσ ετ μειυξ παψ|σ, θυι φοντ δε λα Φρανχε λευν δεσ παψσ λεσ πλυσ αγρ|αβλεσ ρ| πιπρε δυ μονδε. Αυφουρδεηυι λα μονδιαλισατιον δ|τρυιτ δεσ εμπλοισ, μαισ ελλε εν χρ|ε δεαυτρεσ, εν πλυσ γρανδ νομβρε: παρ μιλιονσ, λεσ παψσανσ ασιατιθυεσ θυιττεντ λα ριζι|ρε πουρ δεσ εμπλοισ ινδυστριελσ ου δε σερπιχε, πλυσ θυαλιφι|σ, μοινοσ π|νιβλεσ ετ μειυξ παψ|σ.

Χεεστ διρε ρ| θυελ ποιנט λα χομπλαιντε πασσιστε δυ προγρ|σ δεστρυχτευρ δαεμπλοισ, φαυτευρ δε χη|μαγε, εστ αβουρδε: δε χε ποιנט δε πιε λεσ αχτυελσ χοντεμπτευρσ δε λα μονδιαλισατιον νε παλεντ πασ μειυξ θυε λεσ αυτευρσ δεαχτεσ δε λυδδισμε δε φαδισ, ου λεσ χηαντρεσ δυ ρετουρ ρ| λα τερρε δε ναγυ|ρε. Ώπιδεμμεντ, χελα νε σαυραιτ φαιρε ουβλιερ λα Βχασσε|θυε χε προχεσσυσ, ποσιτιφ συρ λε λογγ τερμε, εντρα|νε τρανσιτοιρεμεντ ρ| υν τρανσιτοιρε θυι, ρ| λε|χηελλε δευνε πιε ηυμαινε, πευτ ρεσσεμβλερ ρ| δυ δ|φινιτιφ. Αυφουρδεηυι λα μονδιαλισατιον χρ|ε δεσ εμπλοισ... εν Ασιε, ετ εν δ|τρυιτ εν Φρανχε: χεεστ υν δραμε πουρ λεσ χη|μευρσ φραν|αισ. Δε μ|με θυε λε προγρ|σ α [τ| υν δραμε πουρ λεσ σιδ|ρυργιστεσ δεσ ανν|εσ 1970, θυι νεαπαιεντ πασ [τ| φορμ|σ πουρ εξερχερ δεαυτρε εμπλοι θυε χελυι δεουπριερ νον θυαλιφι|σ; πουρ λεσ πετιτοσ παψσανσ δυ δ|βυτ δυ ΞΞε σι|χλε, ινχαπαβλεσ δε ρ|σιστερ ρ| λα χονχυρρενχε δε λεαγριχυλτυρε μ|χανισ|ε δε λα Βεαυχε ου δεσ Ώτασ-Υνισ, ετ θυι νεαπαιεντ πασ τουσ λα ποσσιβιλιτ| δε τρουπερ υν εμπλοι δανσ λεινδυστριε, νε σεραιτ-χε θυε πουρ δεσ θυεστιονσ δε|γε; πουρ λεσ ουπριερσ ρ| λεανχιεννε|θυε δυ ΞΞε σι|χλε, ενχορε προχηεσ δυ μονδε δε λεαρτισανατ, τουχη|σ παρ λα χονχυρρενχε δυ Βμαχηνισμε|θυε... Τουσ χευξ-λ|ρ| νεοντ πασ ρετρουπ| δεαεμπλοι, χαρ λεσ εμπλοισ νουπεαυξ οντ [τ| χρ|φ|σ αιλλευρσ (εν δεαυτρεσ λειυξ, δανσ δεαυτρεσ σεχτευρσ). Ιλ νε φαυτ πασ ρ|περ δεαρρ|τερ λε προγρ|σ, χεεστ υν ρ|πε ρ|αχτιονναιρε ετ δανγερευξ; μαισ ιλ φαυτ σε σουχιερ δε χευξ θυι εν σουφφρεντ ρ| φυσθυεν 1945, χε νε|ταιτ πασ υνε πριοριτ| δε νοσ γουπερναντσ. Ιλ νε φαυτ πασ ρεφυσερ λε προγρ|σ: ιλ φαυτ σε δοννερ λεσ μουφενσ δε σεψ αδαπτερ.

consommation, et cela risquait de poser problème lorsque l'ensemble du pays serait équipé, et qu'il faudrait trouver un relais pour maintenir la croissance.

L'État était à l'origine d'une part non négligeable de ce dynamisme interne de l'économie: le second Empire a eu de la chance, mais il a su l'exploiter. C'était un régime libéral dans la mesure où il ne remettait pas en cause les structures de la société capitaliste de son temps, où il refusait l'idée d'une nécessaire redistribution de la richesse; mais le pouvoir s'intéressait à l'économie, "cajolait" les entrepreneurs, et l'État dépensait pas mal d'argent pour les chemins de fer ou pour l'amélioration des villes. Le **libre-échange**, brutalement instauré par le "coup d'état douanier" de janvier 1860 et ses répliques (voyez au chapitre 3), favorisa le commerce extérieur¹. Au total, les échanges extérieurs du pays quadruplèrent en vingt ans, de 1850 à 1870². Comme j'ai longuement insisté sur ces thèmes dans le chapitre 3, je n'y reviens pas; mais je répète que cet intérêt du régime pour l'économie fut sans doute un facteur essentiel de la prospérité économique de l'Empire.

L'alliance d'une conjoncture favorable et d'une politique économique dynamique donna des résultats remarquables. La **production agricole** augmenta d'un quart en volume (de 70% en valeur) et la **production industrielle** de moitié. Bref, ce fut l'époque où l'économie française s'industrialisa irréversiblement, ce que les économistes appellent le "décollage" ou le **take-off**; ce fut alors que la France prit place dans le groupe des pays les plus industrialisés du monde, donc les plus riches. Le secteur le plus dynamique était le textile, grâce aux progrès du machinisme, à l'essor de la consommation et à la bonne tenue des exportations, et ce même si une partie de cette industrie demeurait en retard; ainsi que la sidérurgie et les mines, grâce à l'usage accru de la vapeur et à la demande en provenance des chemins de fer. Néanmoins, on constata un début de décélération de la croissance après 1860; il y eut deux crises "décennales" en 1857 et en 1866³.

B) 1872-1896: le marasme.

Par malheur, cet âge de prospérité ne dura guère. Vers **1872-1873**, la conjoncture mondiale se retourna (sans lien avec les événements politiques de 1870-1871 en France); on

¹ Πουρ λες αματευσο δε χηιφφρεσ: λε ταυξ μοψεν δαιμποσιτιον δεσ προδουιτσο ρ λευρ εντρ[ε] συρ λε τερριτοιρε νατιοναλ πασσα δε 17,8% εν 1848 ρ 3,8% εν 1869 (χεττε ανν[ε] μαρθυε λε μινιμυμ ηιστοριθυε, τουτ αυ μοινοσ πουρ λαπααντ-1945).

² Εστιματιον ηαυτε ρ δαυτρεσ ηιστοριενσ δοννεντ λε χηιφφρε δε +150% (ιλ [θυιπαυτ ρ υνε μυλτιπλαχιατιον παρ 2,5).

³ Ελλεσ οντ [τρ] δ[χ]ριτεσ πουρ λα πρεμι[ρ]ε φοισ εν 1860 παρ λα[χ]ονομιστε φραν[αι]σο Χλ[μ]εντ θυγλαρ (1819-1905), θυι α μοντρ[ρ] θυελλεσ ρεπειναιεντ ρ[γ]υλι[ρ]εμεντ αυ τερμε δαυν χψχλε δε 7 ρ 11 ανσ (λε Βχψχλε θυγλαρΒ). Ελλεσ νε δυρεντ θυε θυελθυεσ μοισ ετ νε λαισσεντ πασ δε τραχεσ ρ λογγ τερμε, μαισ ελλεσ πευπεντ |τρε τρ[σ] βρυταλεσ; ελλεσ προποθυεντ δεσ φαιλλιτεσ ετ δυ χη[μ]αγε. Ελλεσ πευπεντ συρπενιρ εν πηασε Α ου Β δε Κονδρατιεφφ, μαισ ελλεσ σοντ δαυταντ πλυσ ρεδουταβλεσ θυελλεσ συρπιεννεντ εν πηασε Β ρ λα χρισε δε 1846 α [τρ] αναλψσ[ε] χομμε υνε χρισε θυγλαρ χορρεσπονδαντ απεχ λε ναδιρ δαυν χψχλε Κονδρατιεφφ.

Ου λες απελλε ενχορε δεσ Βχρισεσ δααφυστεμεντΒ ου δεσ Βχρισεσ χομφονχτυρελλεσΒ; εν εφφετ, δανσ λα τη[ο]ριε [χ]ονομιθυε λιβ[ρ]αλε, ελλεσ χορρεσπονδεντ ρ λα ν[χ]εσσιτ[ρ] χψχλιθυε (π[ρ]ιοδιθυε) δε ρεδ[φ]ινιρ λες ρ[γ]λεσ, δε[λ]ιμινερ λα σπ[χ]υλατιον, δε φαιρε λε τρι εντρε λες εντρεπρισεσ δψναμιθυεσ ετ λες Βχαναρδσ βο[τ]ευξΒ, δε[χ]ουλερ δεσ στοχκο εχχεσσιφσ ρ ρ χαυσε δε χε δερνιερ ασπεχτ, ρ λα[ρ]ποθυε ον παρλαιτ σουπεντ δε Βχρισεσ δε συρπροδυχτιονΒ. Αινσι, τρ[σ] νεττεμεντ, λα χρισε χομφονχτυρελλε δε 1863 σεξπλιθυε παρ δεσ διφφιχυλτ[ρ]σ δεαδαπτατιον αυξ νουπελλεσ χονδιτιονσ δυ λιβρε-[χα]νηγε, νοταμμεντ δανσ λε τεξτιλε. Λεσ χψχλεσ Κονδρατιεφφ, ευξ, ρ[π]ονδεντ ρ δεσ χαυσαλιτ[ρ]σ βιεν πλυσ χομπλεξεσ ετ πλυσ φονδαμενταλεσ, ετ λευρσ εφφετσο σοντ μοινοσ [ψ]ιδεντσο, χε θυι φαιτ θυεον νε λες α ιδεντιφι[ρ]σ θυε σοιξαντε ανσ απρ[σ] λες χψχλεσ θυγλαρ.

entra dans une **phase B de Kondratieff**, dans une période de marasme dont le nadir se situa vers 1896. De la décennie 1865-1874 à la décennie 1885-1894, le revenu national déclina légèrement en francs courants; les prix globaux se mirent à baisser, ce qui eut des effets catastrophiques pour les profits des entreprises (et pour les ouvriers, dont les patrons avaient alors le droit de diminuer librement les salaires). L'entrée dans la crise fut lente, et aucun épisode dramatique du type de celui de 1846-1848 ne vint affoler les Français, qui eurent plutôt l'impression d'un lent déclin — il y eut cependant quelques crises décennales spectaculaires, plus que vraiment graves pour l'ensemble de la population, comme celle de 1882, marquée par le krach de l'Union Générale (voyez au chapitre 5). Cela dit, il n'est pas très difficile de mettre en relation l'apogée du malaise économique avec la crise boulangiste (1888-1889) et même avec l'affaire Dreyfus, laquelle fit rage deux ans à peine après la date que les historiens de l'économie assignent au début du redressement: il devait n'être encore que fort peu perceptible.

Parmi les manifestations essentielles de la dépression: des difficultés croissantes à résister à la concurrence des pays "neufs" comme l'Allemagne et les États-Unis, dans le contexte d'un début d'internationalisation des économies des pays occidentaux et d'un problématique processus d'ouverture de l'économie française au monde extérieur. Le ralentissement économique toucha le monde entier, mais il est frappant de constater que **la France prit du retard** dans pratiquement tous les domaines **sur l'Allemagne**, sa voisine, en retard sur elle (sauf dans le secteur de la chimie) jusque vers 1880: ce fut le cas dans le secteur du textile, de la sidérurgie, etc. En 1900 les États-Unis étaient la première puissance économique du monde, devant l'Allemagne, puis le Royaume-Uni: à cette date, la France avait régressé de la deuxième place en 1870 (derrière le Royaume-Uni), à la quatrième; en 1914, elle était même talonnée par la Russie, grande puissance montante de l'époque.

L'agriculture, en retard et frappée de plein fouet par la concurrence internationale (malgré les efforts du régime pour la protéger), fut sans doute le secteur le plus atteint par la dépression; très touchés furent également le textile (notamment le lin et la soie), la métallurgie, le cuir, le bois. En revanche d'autres secteurs moins soumis à la compétition et plus favorisés par le régime, comme le bâtiment, ne le furent presque pas. La banque non plus ne se portait pas trop mal.

Pour expliquer le retournement de la conjoncture au début des années 1870, il faut incriminer à nouveau les **métaux précieux**. Le rythme des trouvailles se ralentit; les fluctuations de l'or et de l'argent devinrent imprévisibles, comme on l'a vu plus haut à propos de la monnaie, ce qui créa des incertitudes — et en période d'incertitude, on achète moins, on emprunte moins, on prête moins, on investit moins.

Plus complexe à déterminer est le rôle qu'a joué dans ce marasme économique, la **crise du libre-échange** à partir des années 1870. Attention: ce thème ne fait l'objet d'aucun consensus parmi les historiens de l'économie. Certains font du retournement de la conjoncture, vers 1872, une conséquence du libre-échange, et du retour général au protectionnisme à partir des années 1870, une *conséquence* de ces difficultés; d'autres soutiennent que ces réflexes protectionnistes ont entretenu et même aggravé des difficultés passagères, et que c'est le retour au protectionnisme qui est la vraie *cause* de vingt-quatre ans de marasme. Les choses changent aussi selon que l'on tient un raisonnement à l'échelle du monde ou de la France — d'autant que la chronologie du processus varie d'un pays à l'autre; en France même, il est bien possible que les effets aient été contrastés selon les secteurs: ainsi le retour au protectionnisme a certainement été une catastrophe pour l'agriculture, mais il a peut-être été une bonne chose, à long terme, pour l'industrie. Je vais essayer de démêler cette pelote le plus honnêtement possible, mais soyez conscient que le thème est hautement

politique! Mon argumentation s'inspire librement des théories économiques néo-libérales des années 1980.

Le **traité de libre-échange de 1860** a-t-il été, à moyen et long terme, l'une des causes de la dégradation de la croissance en France? On l'a accusé d'avoir trop brutalement exposé l'industrie française à la concurrence étrangère, d'avoir cassé la croissance dans la mesure où les entreprises n'eurent pas le temps de procéder aux modifications techniques nécessaires: elles disparurent avant; d'avoir tué dans l'œuf des secteurs industriels naissants. C'est, en gros, la reprise des arguments qu'avaient développés les adversaires du "coup d'État douanier", les milieux d'affaires traditionnels, en 1860.

Outre que c'est un argumentaire qui vaut pour la France alors que le retournement de conjoncture fut mondial, il me semble que l'argumentation ne tient pas: que les problèmes (indéniables) que rencontra la France pour s'adapter au libre-échange étaient le révélateur, plus que la cause, des retards de l'industrie française. Ces retards, il aurait de toute façon fallu les affronter à un moment ou à un autre, sauf à devenir une autre Espagne. Persister en 1860 à s'enfermer derrière un corset douanier, vue la faiblesse d'un marché intérieur encore très morcelé, très rural et privé de dynamisme démographique (contrairement aux marchés allemand et américain), n'aurait fait que reculer l'échéance et endormir le pays dans le confort des situations acquises et protégées. Le traité de 1860 fut un électrochoc utile — il conforta le dynamisme de cette partie de l'économie française qui sut continuer, même après le retournement de la conjoncture et le retour au protectionnisme, à entreprendre, à produire, à chrecher des marchés (même à l'étranger), à se moderniser. Mais la III^e République tint compte des récriminations des secteurs les moins dynamiques: j'y reviendrai plus bas, elle n'était pas fort sensible aux concepts de dynamisme économique, de compétitivité, de concurrence, de marché.

Toujours est-il que dans les années 1870, après vingt ans de mode du libre-échange, on assista à un **mouvement général de retour au protectionnisme**¹ — l'Allemagne en tête (en 1879): il est vrai que c'était le premier marché d'Europe depuis la naissance du *Zollverein* (l'union douanière née en 1834, et étendue en 1855 à tous les États allemands sauf l'Autriche et les villes libres hanséatiques), un marché dynamique en particulier pour des raisons démographiques, et qui venait de se doubler d'une union politique en 1871; de plus les industriels et les agriculteurs allemands disposaient d'un déversoir privilégié pour leurs produits, l'Autriche-Hongrie... Des conditions très différentes de celles qui prévalaient en France! Dès les années 1870, **la France suivit le mouvement** (les toutes premières mesures protectionnistes datent de 1872; il y en eut d'autres, plus rigoureuses, en 1881 et 1885, à l'occasion de la renégociation des divers traités signés dans les années 1860²), mais elle le fit

¹ Πη[νομ\νε λι], σεμβλε-τ-ιλ, αυ ρετουρ δεσ Δτατο-Υνισ συρ λα σχ\νε ιντερνατιοναλε απρ\σ λα φιν δε λα γυερρε δε σ[χεσσιον, ετ Ϸ λευρ βρυσθυε εσσορ [χονομιθυε Ϸ παρτιρ δε 1870: βρυσταλεμεντ, λα χονχυρρενχε σε φιτ βεαυχουπ πλυσ φορτε, εν παρτιχυλιερ δανσ λε δομαιο νε αγριχολε. Λεσ παψσ ευροπ[ενσ αυραιοεντ ευ λειμπρεσσιον θυεαπεχ λειρρυπτιον δε χεττε νουπελλε γρανδε πυισσανχε, λεσ ρ\γλεσ δυ φευ φιξ[εσ (Ϸ λευρ απανταγε, [πιδεμμεντ) δανσ λεσ ανν[εσ 1850 ετ 1860 απαιοεντ [τ[φαυσσ[εσ, θυε Vθυελθυευν νε φουαιτ πασ λε φευV... Χεττε ρ[αχτιον δε δ[φενσε δυ στατυ θυο νεμπ[χηα αβσολυμεντ πασ λεσ Δτατο-Υνισ δε δεπενιρ λα πρεμι[ρε πυισσανχε [χονομιθυε μονδιαλε δανσ λεσ ανν[εσ 1890. Λε Ευροπε α ευ υν πευ λε μ[με τυπε δε ρ[αχτιον ενπερσ λε Ασιε οριενταλε δανσ λεσ ανν[εσ 1980 ετ αυ δ[βυτ δεσ αννεσ 1990: ελλε Vνε φουαιτ πασ λε φευV □ υν φευ δοντ λεσ ρ\γλεσ απαιοεντ [τ[φιξ[εσ παρ λε Οχχιδεντ, ετ ο] ελλε [ταιτ πρι[ε δε σε χοντεντερ δυ ρ[λε δε προδυχτριχε δε ματι[ρεσ πρεμι[ρεσ, ετ δε δ[περσοιρ πουρ λεσ αχτιπιτ[εσ δοντ λε Οχχιδεντ νε πευτ πλυσ παρχε θυελλεσ σοντ μαλ παψ[εσ, δανγερευσεσ ου πολλυαντεσ!

² Τουσ λεσ τραιτ[εσ δε λιβρε-[χηανγε δυ σεχονδ Εμπιρε απαιοεντ [τ[σιγν[εσ πουρ διξ ου πινγτ ανσ.

avec une certaine timidité; de ce fait, dans les années 1880, l'économie française était moins protégée que celle des autres grandes puissances, Royaume-Uni mis à part, ce qui était indéniablement un facteur aggravant: le libre-échange ne fonctionne que s'il est équilibré!

Dans les années 1890, la France finit par s'aligner sur les autres grandes puissances. En janvier 1892, le ministre de l'agriculture, Jules Méline (1838-1925), rétablit des droits de douane très élevés sur les céréales importées; c'est ce qu'on appelle les **tarifs Méline**. En 1897, la "**loi du cadenas**", due au même Méline, introduisit pour la première fois des tarifs compensatoires (plus le blé importé était bon marché, plus il payait de droits!); de plus, le gouvernement pouvait augmenter immédiatement les droits sur la viande et les céréales, en cas de surproduction en France. Autrement dit, c'était aux étrangers de payer la note des erreurs des agriculteurs français... Il ne fait aucun doute que ces tarifs ont eu **des effets tout à fait lamentables pour l'agriculture** française, même si ces effets ne furent vraiment sensibles qu'après 1918. Ils encouragèrent la routine, ils constituèrent un frein aux innovations (à quoi bon acheter du matériel moderne pour produire à plus bas prix, si tout le monde produisait à prix élevé et s'il n'y avait aucune concurrence étrangère?); ils maintinrent les prix à des niveaux élevés, ce qui pesait sur le niveau de vie réel des consommateurs de céréales (c'est-à-dire de l'ensemble des Français!). Cela ne permit même pas d'empêcher les prix agricoles de baisser à long terme: ils restaient élevés, au désespoir des consommateurs, mais ils diminuaient, au désespoir des producteurs — ceux des céréales notamment finirent, malgré la loi du cadenas, par se ressentir de l'arrivée en Europe du blé américain.

Bien sûr, cela permit de se faire une clientèle électorale, et de maintenir les paysans à la ferme¹; mais ils finirent bien par devoir partir quand même, entre 1920 et 1950 — et alors la France paya la note: agitation sociale et politique, difficultés extrêmes à procéder à l'adaptation d'un secteur économique qui avait pris un demi-siècle de retard... La crise sociale entraînée par l'"euthanasie" du petit paysan² eût-elle été plus grave que celle que la France n'a pu éviter, de toute façon, une génération plus tard? On ne gagne jamais à repousser le moment d'affronter les problèmes!

Le protectionnisme de la IIIe République a peut-être en revanche permis le développement de certaines **industries** à l'abri de la concurrence étrangère; par ailleurs, il est indéniable que la reprise économique suivit de très près (4 ans) les lois Méline, et s'accéléra dans les années 1900 en même temps que les barrières douanières se faisaient plus inexpugnables (il y eut un nouveau tarif, encore plus élevé, en 1910). Mais était-ce durable? À long terme, les mêmes problèmes risquaient de se poser que pour l'agriculture, ne fût-ce que dans la mesure où le marché intérieur français était plus étroit et moins dynamique que les marchés allemand et américain: de ce fait l'industrie française avait un potentiel de croissance inférieur à celle de ces deux pays; faute de concurrence elle risquait, à terme, de s'enfermer dans la routine. La France n'était pas un pays à l'aube de son développement, aux structures industrielles naissantes, qu'il fallait absolument protéger de la concurrence de pays plus industrialisés pour lui permettre de décoller (comme le Japon, que le protectionnisme aida indéniablement à se développer, ou d'une certaine manière l'Allemagne qui avait un important retard de développement en 1871), mais un des pays les plus développés de l'époque, qui produisait et exportait des biens de bonne qualité, à prix élevés; elle avait tout à perdre à laisser échapper les marchés étrangers, ce qui était fatal à terme car on ne ferme pas

¹ Ἐλα μ|με [ποθυε λεσ παψανσ ιταλιενσ [μιγραιεντ εν μασσε εν Αμ[ριθυε... ετ εν Φρανχε (ποψεζ λε χηαπιτρε 7).

² Λεξεπρεσσιον εστ χαλθυ[ε συρ λαϑευθηνασιε δυ ρεντιερϑ παρ λα δ[παλυατιον μον[ταιρε, χη[ρη ρε ϙ Κεψνεσ (ποψεζ αυ χηαπιτρε 11).

ses frontières sans s'exposer à des représailles¹. Il se trouve que la guerre et la prospérité des années 1920, liée à la reconstruction, ont brouillé le tableau; mais dans les années 1930, la crise est venue, et les faiblesses industrielles que je viens de décrire sont alors apparues en plein jour.

À l'époque, surtout après 1895, on se rassurait en prétendant que l'Empire colonial fournirait à notre économie assez de matière premières, de "bras" et de consommateurs pour compenser les étroitesse induites par le protectionnisme; comme je le montrerai dans le chapitre 10, c'était une illusion, et ce **repli sur l'Empire colonial** accentua la routinisation de l'économie française, les liens entre milieux d'affaires et milieux politiques, et la domination de quelques oligopoles qui se reposaient sur les profits assurés par le système pour ne pas entreprendre.

Bref, j'aurais tendance à conclure que **le protectionnisme a été en partie responsable du marasme des années 1870, 1880 et 1890**, ou en tout cas qu'il l'a aggravé; et que la reprise de la Belle Époque s'est faite *malgré* lui, non pas grâce à lui. Que, dans un monde dominé par le protectionnisme, la France n'ait pas vraiment eu d'autre choix que de s'y soumettre elle aussi, est un autre problème: un choix n'est pas bon par le seul fait qu'il est obligé. L'argumentation inverse de celle que je viens de vous présenter est recevable; je crois qu'à partir des paragraphes précédents on peut la reconstituer facilement. On la trouve notamment dans différents ouvrages de Maurice Lévy-Leboyer.

Des facteurs conjoncturels, propres à la France, jouèrent aussi: ainsi l'indemnité payée à l'Allemagne en 1871-1873 pesa lourd sur notre économie (y compris à long terme, sous forme d'investissements perdus). Il faut aussi évoquer **la fin d'un cycle technologique et d'un cycle d'équipement**, celui de la machine à vapeur et du chemin de fer. Vers 1875, le pays était déjà largement pourvu de chemins de fer et les entreprises équipées en machines à vapeur; aucune innovation nouvelle ne venait prendre le relais pour l'instant — l'automobile en était au stade embryonnaire. La demande s'essouffait donc dans ce secteur-clef qu'était le transport et dans tous ceux qui en dépendaient: une ligne de chemin de fer déjà construite représente moins de commandes de matériel neuf qu'une ligne en construction (en matière de traverses, de locomotives, de wagons par exemple: on se contentait de remplacer les plus vieux — et on ne construisait plus de gares). Les économistes disent que **le marché des transports était parvenu à maturité**, que c'était désormais un *marché de renouvellement* et non plus un *marché d'équipement*. On construisit certes beaucoup de nouvelles lignes durant la période 1880-1914, notamment dans les régions montagneuses, grâce au plan Freycinet que j'évoquerai plus bas; mais la plupart n'étaient pas rentables, en fait elles étaient financées par l'État au prix d'un endettement et d'une pression fiscale qui, en dernière analyse, pénalisaient

¹ Δυ ρεστε, χε τυπε δε στρατγιε α ευ δεσ ρ[συλτασ δ[σαστρευξ μ|με δανσ λες παψσ δυ Τιερσ-Μονδε θυι, εντρε 1950 ετ 1970, πουρ προτγερ υν δ[βυτ δαινδυστριαλιοσαιον, οντ χηοισι υν δ[πελοπεμεντ ΒιντροπερτιΒ, χεεστ-◇-διρε προτεχτιοννιστε: δανσ υν πρεμιερ τεμπε, υνε χροισσανχε ραπιδε; πυισ δεσ δ[πενσεσ ινυτιλεσ πουρ σεασσυρερ δεσ φιλι|ρεσ χομπλ|τεσ αλορσ θυευνε παρτιε δεσ προδυιτσ πουπωαιτ |τρε αχηετ[ε ◇ μειλλευρ μαρχη| αιλλευρσ, δεσ πριξ τροπ |λεπ[σ (ετ δονχ υνε ποπυλατιον θυι νε χονσομμαιτ πασ ασσεξ πουρ ΒτιρερΒ λα χροισσανχε); υνε χολλυσιον δεσ μιλιευξ δεαφφαιρεσ λοχαυξ θυι σεεντενδαιεντ, εν λεαβσενχε δε χονχυρρενχε, πουρ ινπεστιρ πευ ετ πενδρε χηερ δεσ προδυιτσ δε μαυπωαισε θυαλιτ[; υνε χολλυσιον απεχ λα χλασσε πολιτιθυε αυσσι... Τουσ χεσ παψσ σε σοντ χονπερτισ αυ λιβρε-|χηανγε δανσ λες ανν[εσ 1980, ετ νε λε ρεγρεττεντ πασ. Βρεφ, λε χασ δε λεΑλλεμαγνε ετ χελυι δυ θαπον σοντ δεσ εξεχπτιονσ πλυτ|τ θυε λα ρ|γλε, λι[εσ ◇ δεσ χιρχονστανχεσ παρτιχυλι|ρεσ (υν χοντρ|λε σοχιαλ εφφιχαχε, υνε |λιτε χονσχιεντε δεσ ενφευξ |χονομιθυεσ ετ σουχλειυσε δε λαιντ[ρ|τ νατιοναλ) δοντ ον νε πευτ πασ διρε θυελλεσ |ταιεντ ρ|υνιεσ εν Φρανχε.

l'investissement industriel et la consommation; et surtout, après les avoir construites, il fallait en financer le fonctionnement: d'un chef-lieu de canton à un autre chef-lieu de canton du massif Central, les wagons souvent étaient vides...

Il faut incriminer aussi le **ralentissement démographique**, dont les effets se faisaient de plus en plus nettement sentir (moins de jeunes, moins de ménages qui s'installaient, une mentalité portée au repli sur soi et à la pingrerie); et enfin **l'insuffisance de l'investissement**: l'épargne était encore trop dirigée vers l'or, la terre, les emprunts d'État, l'étranger aussi, au détriment des entreprises françaises — qui, de leur côté, préféraient la sécurité de l'autofinancement aux risques de la Bourse.

Dernier facteur, le changement de régime. On n'était plus sous le second Empire avec son mélange de libéralisme doctrinaire et d'intérêt affiché des gouvernants pour les problèmes économiques: **la IIIe République était** bien moins proche des milieux d'affaires, c'était **le régime des campagnes et des classes moyennes** urbaines; c'était aussi un régime bien plus intéressé par les combats idéologiques (contre les monarchistes et l'ordre moral dans les années 1870, contre la "calotte" par la suite) que par l'aridité des statistiques (Joseph Caillaux, spécialiste des finances devenu président du Conseil en 1911, fut une exception tardive dans le personnel de la République — et il n'eut pas les moyens d'agir à sa guise: voyez la fin du chapitre 6). L'historienne Madeleine Rébérioux traite la IIIe République d'« endormeu[se] »¹ qui a manifesté sa sollicitude à la paysannerie « par de multiples emplâtres et de menues faveurs » au lieu de s'occuper des choses sérieuses: en orientant la dépense publique vers le sauvetage des campagnes archaïques au détriment des secteurs industriels dynamiques, elle aurait gravement compromis la croissance économique — on retrouve ici un thème déjà abordé à propos du protectionnisme².

La République s'occupa quand même un peu d'économie. Ce fut à elle que l'on dut le retour au protectionnisme. Dans la tradition des régimes précédents elle s'occupa aussi pas mal des infrastructures: en 1878, le ministre des Travaux publics Charles de Freycinet (1828-1923) fit adopter un plan de relance de l'économie (le **plan Freycinet**) qui prévoyait la construction de ports modernes, de canaux, et surtout de 16.000 nouveaux kilomètres de voies ferrées, non rentables pour l'essentiel, nous l'avons vu. Le financement de ce programme était couvert par un emprunt émis directement par l'État (et placé aux guichets du Trésor) à des conditions très avantageuses pour les emprunteurs — autrement dit, l'État se chargeait de la dépense afin de donner de l'emploi aux chômeurs et des commandes aux industriels³.

¹ Ρ[φ]ρενχε ∅ ∇Βριανδ λξενδορμευρ∇ ∏ ποψεζ αυ χηαπιτρε 6.

² Χελα ρεπιεντ ∅ διρε θυε λε προβλ|με νξεστ πευτ-|τρε πασ ταντ λε προτεχτιοννισμε θυε λα μανι|ρε δοντ ιλ α [τ| υτιλις]: αυξ ∏τατσ-Υνισ, πουρ λα ρεχονστρυχτιον απρ|σ λα γυερρε δε Σ[χεσσιον, εν Αλλημαγνε πουρ χοντρυιρε υνε ινδυστριε μοδερνε, εν Φρανχε πουρ σαυπερ υνε αγριχυλτυρε αρχηα|θυε... Πευτ-|τρε; εν τουτ [τατ δε χαυσε, ιλ με σεμβλε θυειλ αυραιτ μιευξ παλυ πασ δε προτεχτιοννισμε δυ τουτ ∏ χελα αυραιτ [πιτ| λεσ τεντατιονσ!

³ Λε πλαν Φρεψχινετ χο]τα 6 μιλλιονσ δε φρανχσ ∅ λξ∏τατ, δοντ λα μοιτι| πουρ λεσ χηεμινσ δε φερ. Λεμπρυντ Φρεψχινετ ραππορταιτ 3% παρ αν συρ 75 ανσ, χε θυι [ταιτ παρτιχυλι|ρεμεντ ρενταβλε: αυσσι αυ δ[παρτ ιλ ευτ υν γρανδ συχχ|σ. Πουρ χονπωινχρε λεσ δ[πυτ|σ, Φρεψχινετ απαιτ [γαλεμεντ μισ εν παλευρ λεσ ν[χεσσιτ|σ δε χε θυεον αππελλεραιτ αυφουρδθηι λξαμ|ναγεμεντ δυ τερριτοιρε: λε χηεμιν δε φερ [ταιτ χενσ| αππορτερ λα προσπ|ριτ| αυξ ρ[γιονσ δεση|ριτ|εσ. Ενφιν, χονχεσσιον ∅ Γαμβεττα, λξ∏τατ σξενγαγαε ∅ ραχηετερ θυελθυεσ λιγνεσ σεχονδαιρεσ δ[φιχιταιρεσ ∏ χε θυειλ φιτ.

Λα ρ[αλισατιον δυ πλαν νε χομμεν|α πασ απαντ 1880. Μαισ ελλε σε ηευρτα τρ|σ πιτε ∅ δεσ διφχιλυτ|σ: δεαβορδ λε κραχη βουρσιερ δε φανπιερ 1882 (λε ∇κραχη δε λξΥνιον γ[ν|ραλε∇), θυι μιτ φιν αυ συχχ|σ δε λξεμπρυντ; πυισ δεσ θυερελλεσ τρ|σ πολιτιθυεσ συρ λεσ μοδαλιτ|σ δεαππλιχατιον χονχρ|τεσ δυ πλαν ∏ παρ ο] δεπραιεντ πασσερ λεσ λιγνεσ νουπελλεσ? Χεεστ-∅-διρε παρ θυελλεσ χιρχονσχιρπιτιονσ? Εν 1883, ιλ φαλλυτ ρεν[γοχιερ απεχ λεσ χομπαγνιεσ, ∅ λευρ απανταγε. Λεσ εφφετσ δυ πλαν Φρεψχινετ χεσσο|ρεντ δε σε

Paradoxalement, il compta avec le soutien des libéraux de l'époque, notamment Léon Say (très lié aux intérêts de la Compagnie des chemins de fer du Nord), contre Gambetta et ses amis qui voulaient aller plus loin et nationaliser le rail — **la France est un pays de très vieille tradition monarchique, où même les plus libéraux en doctrine ont tendance, en pratique, à réclamer sans cesse la protection bienveillante et l'aide de l'État**, et où les milieux d'affaires et les milieux politiques s'interpénètrent. C'est le pays des manufactures royales de l'Ancien régime, en attendant de devenir, après 1945, celui des énarques devenus P.D.G. d'entreprises privées entre deux passages aux cabinets ministériels...

Il y eut d'autres plans du même genre par la suite, plus modestes. Et puis le pays se couvrit de mairies et d'écoles, ce qui était bon pour le bâtiment. Pourtant, **les infrastructures restaient nettement insuffisantes**, notamment les infrastructures maritimes: en 1913 seule Marseille, dont le trafic était la moitié de celui de Londres, comptait parmi les 17 premiers ports du monde — alors que des lignes de chemin de fer coûteuses et sous-employées irriguaient les fiefs électoraux des "radicaux-cassoulets"... Surtout, la **formation professionnelle** accusait un retard évident, et l'**enseignement technique** en général: il n'y avait que 2000 ingénieurs chimistes en 1914, contre 30.000 en Allemagne! L'école de Jules Ferry s'était occupée davantage de forger des laïcs patriotes que de former des spécialistes...

Plus tard, en 1906, L'État intervint encore dans l'économie en rachetant une compagnie de chemin de fer, la compagnie de l'Ouest, en faillite: c'était un début de réseau ferré d'État. Mais cette opération n'était qu'un sauvetage, on n'était absolument pas dans une logique de contrôle des infrastructures essentielles par la puissance publique comme ce fut le cas après 1945; les lignes de chemin de fer nouvellement contruites dans le cadre du plan Freycinet étaient toujours exploitées par des compagnies privées sous le régime de la concession prévu par la loi de 1842.

En revanche, on l'a vu, la III^e République fit très peu de réformes sociales: d'un point de vue économique (qui ne préjuge en rien de l'existence d'autres points de vue!), on peut souligner que les gouvernants de l'époque n'avaient pas compris le caractère déterminant de la consommation dans la croissance dans les économies modernes: plus les gens sont riches, plus ils achètent de biens, plus les industriels ont de clients, plus la production et la croissance progressent... Cette logique, c'est Keynes qui l'a mise en évidence entre les deux guerres (pour aller vite), et ce sont les gouvernements d'après 1945 qui l'ont appliquée. En 1890, il était difficile de la percevoir: une partie non négligeable de la population ne consommait pratiquement rien.

C) 1896-1914: la reprise.

Au contraire, les années 1896-1914 furent marquées par une **reprise économique** (interrompue seulement par un ralentissement passager et limité en 1901-1905), sensible à différents indices: la baisse des prix fut stoppée, les investissements progressèrent, le P.I.B. doubla presque entre 1890 et 1914. La reprise fut d'autant plus vigoureuse que l'on avançait dans le temps. Les secteurs les plus euphoriques étaient les matériels électriques et l'aluminium, dont la production explosa. Cela dit, comme le mouvement de reprise était mondial, le recul relatif par rapport à l'Allemagne ne fut pas stoppé, bien au contraire: ce fut à cette période notamment que la productivité de l'agriculture allemande dépassa celle de

φαιρε σεντιρ απρ\σ χεττε δατε; αυ χοντραιρε, λααρρ|τ δεσ χομμανδεσ προποθθα δευξ ανσ δε μαρασμε δανσ λα σιδ|ρυργιε εν 1884-1885.

l'agriculture française; dans le domaine de la chimie, où l'Allemagne avait toujours eu de l'avance depuis les années 1860, l'écart se creusa vertigineusement.

Je voudrais souligner un peu longuement que cette période a été marquée par un accroissement spectaculaire des échanges internationaux, malgré le protectionnisme général; ceci grâce en partie à l'apparition de puissances modernes extra-européennes (les États-Unis, le Canada, l'Argentine) et au partage du reste du monde par la colonisation; grâce aussi sans doute aux bénéfices d'une longue période de paix et de calme politique pour l'ensemble des grandes puissances après les turbulences des années 1848-1871. Ces évolutions offrirent de nouveaux débouchés à l'économie française — il s'agit en fait d'**une première ébauche de "mondialisation"**, que la guerre de 1914-1918, la révolution russe et la crise de 1929 stoppèrent net pour cinquante ans. Mais on ne la déplorait pas à l'époque: l'économie de la France, malgré tout, restait parmi les plus dynamiques... et il n'y avait pas de problème d'emploi, ou plus exactement on n'en avait pas conscience: le drame du sous-emploi se dissimulait dans les galetas lamentables où croupissaient valets et filles de fermes, dans les chambres de bonnes sordides des quartiers bourgeois, dans des coronas où personne n'entrait jamais... Ces exclus ne votaient guère et il n'y avait pas de débat sur la protection sociale, parce qu'il n'y avait pas de protection sociale!

Ce fut notamment l'époque où les Français commencèrent à investir massivement à l'étranger¹: l'époque des **emprunts russes**, turcs, etc. (en fait, le mouvement avait commencé avant la reprise, vers 1885, mais il s'accéléra après 1896, et encore plus nettement après 1905). Ce n'était pas forcément le signe d'un dynamisme croissant, d'une volonté acharnée de rechercher des opportunités. En fait, il y avait un surplus de capitaux disponibles en France: l'économie n'était pas assez dynamique pour l'absorber, d'autant que les entreprises préféraient l'autofinancement au recours à la Bourse et aux banques... Ce problème de "goulet d'étranglement", déjà sensible dans les années 1880, s'aggrava avec la reprise économique: elle s'entretenait moins qu'elle n'aurait dû².

La France était le troisième créancier mondial en 1914, loin derrière la Grande-Bretagne (avec laquelle l'écart se creusait) et un peu derrière l'Allemagne; ce qui ne l'empêchait pas de se baptiser carrément "le banquier du monde". Notre pays avait alors 45 milliards de francs de créances (contre 5 milliards en 1855 et 17 en 1885); 20 à 25% de l'épargne nationale étaient placés à l'étranger. La France avait été particulièrement présente en Méditerranée occidentale dans les années 1850 à 1880 (notamment en Espagne et en Italie); dans les années 1890 et 1900, avec le passage de l'Italie dans l'alliance allemande et la marginalisation progressive de l'Espagne, la Russie et l'Empire ottoman l'emporta nettement (vers 1914 la première représentait 27% du total des investissements français, le second 10% — en baisse à son tour pour cause d'alliance allemande); les investissements français firent une timide apparition en Amérique latine dans les années 1900. En revanche les Français investissaient peu dans les pays développés — les capitaux français étaient presque complètement absents des États-Unis (ils accueillaient 5% des investissements français, mais c'était sur place une goutte d'eau face aux investissements britanniques); pourtant c'étaient les

¹ Δανσ λεσ παραγραφησ θυι συιπειντ φεμπλοιε χε μοτ αυ σενο δαυφουρδθηι, χεεστ-
◇-διρε ψ χομπρισ λεμπιρε χολονιαλ, μιμε λεΑλγριε.

² Χερταινοσ [χονομιστεσ ποντ πλυσ λοιν ετ δισεντ θυε χεσ πλαχεμεντο ◇ λε[τρανγερ
οντ δ[φ◇ χοντριβυ] αυ ραλεντισσεμεντ δε λα χροισσανχε εν Φρανχε ◇ παρτιρ δε 1860, εν
ρεστρειγγαντ λεσ ποσσιβιλιτ[σ δε χρ[δ]ιτ πουρ λεσ ινδυστριεσ νατιοναλεσ. Ιλ εστ πραι θυε◇
χεττε [ποθυε χελα νε δεπαιτ φουερ θυε◇ λα μαργε. Πυισ δε μαυπαισεσ ηαβιτυδεσ αυραιεντ
[τ] πριεσ: ιλ [ταιτ τελλεμεντ πλυσ φαχιλε ετ πλυσ ρεποσαντ δε πρ|τερ αυ γρανδ Τυρχ ◇ δεσ
ταυξ γαραντισ θυε δε σε χονσιτυερ υν πορτεφευιλλε δααχτιονσ δεεντρεπριεσ φραν]αισεσ,
φορχ[μεντ σουμιεσ ◇ δεσ αλ]ασ...

pays avec lesquels la France commerçait le plus (elle ne faisait que 3% de son commerce avec la Russie; en revanche elle en faisait 50% avec l'Europe occidentale mais n'y dirigeait que 10% des ses investissements). Cela posait des problèmes complexes de balance des paiements, dans lesquels je n'entre pas. Plus étonnant encore, les investissements dans l'Empire colonial sont toujours restés plus faibles qu'en Russie ou même dans le seul Empire ottoman (voyez au chapitre 10).

Bref, **on privilégiait les "pays émergents" de l'époque!** Comme la suite de l'Histoire le montra, ces investissements n'étaient guère moins risqués qu'aujourd'hui, même si l'on n'hésitait pas, à l'époque, à rappeler à l'ordre les débiteurs défaillants au moyen de canonnières. Ils se faisaient surtout dans le secteur des transports (les chemins de fer notamment: un secteur-clef pour le décollage des économies en retard, notamment dans l'immense Russie, et où la France possédait un savoir-faire qu'il était vital d'exporter puisque notre pays était déjà largement équipé¹); dans le secteur bancaire; dans quelques mines ou services publics (notamment dans la distribution d'eau et d'électricité); et aussi, pour un tiers environ, dans les **emprunts publics** (les "obligations à turban" — elles représentaient 80% des emprunts russes et ottomans placés en France). C'était perçu à l'époque comme plus sûr, en particulier parce que l'État français garantissait le risque (sauf pour les pays les moins fiables), et de ce fait c'était l'investissement chéri des petits rentiers; mais en 1917, lorsque la Russie fut défaillante, il ne fut pas possible d'honorer la parole de l'État, et dans le tourbillon des troubles et révolutions de la période 1917-1923, les emprunts d'État se révélèrent aussi risqués que les autres.

Il y avait bien entendu une **collusion** plus ou moins discrète, mais évidente, **entre les milieux d'affaires**, notamment les banques qui plaçaient à l'étranger les économies de leurs clients, **et notre diplomatie**, sans parler des milieux politiques — c'est toujours le cas aujourd'hui, mais on n'en a plus honte: on l'affiche²! Ainsi, en 1903, Henri Schneider fit le siège du gouvernement français pour que notre ambassade à Istanbul obtînt des garanties afin que la Sublime Porte consacraît une partie de l'emprunt qu'elle venait de lancer, et auquel la compagnie du Creusot venait de souscrire, à l'achat de certains des matériels que fabriquait ladite compagnie, propriété dudit Schneider... C'était ce qu'on appelait un "emprunt lié".

Comment expliquer cette reprise des années 1896-1914? J'ai exposé plus haut ce que je pense du facteur "protectionnisme". Il y eut une reprise de la production de métaux précieux, grâce aux gisements nouveaux découverts en Australie et au Canada: cela permit une reprise de la hausse des prix. Je voudrais surtout évoquer, pour terminer cette première partie, **l'entrée dans un nouveau cycle d'innovations techniques**. Il est vrai qu'elles n'eurent d'effets mesurables sur l'économie que quelques années après le retournement de cycle de 1896: elles n'en ont donc pas été la cause; en revanche, elles ont certainement permis à la reprise de durer, de se faire de plus en plus assurée, au lieu de n'être qu'un épisode passager au milieu de la dépression, comme il y en avait eu un ou deux dans la période précédente.

¹ Πενσεξ αυσσι, βιεν σ]ρ, αυξ χαναυξ: Συεξ (υν συχχ\σ ∅ λονγ τερμε), Παναμ(υνε δ[χονφιτυρε). ζοψεξ λεσ χηαπιτρεσ 3 ετ 5.

² Εν ρ[αλιτ[, ∅ λε[ποθυε ον νεεν απαιτ πασ ηοντε ∅ προπρεμεντ παρλερ; δισονσ θυε λεσ μιλιευξ πολιτιθυεσ, μοινσ προχχυπ[σ δε[χονομιε θυεαυφουρδεησι, αφφιχηαιεντ εν προιοριτ[δεαυτρεσ ασπεχτσ δε λευρ αχτιον ∅ λευρ λυττε χοντρε λεϷγλισε παρ εξεμπλε, ου λευρ σουχι δε λα νατιον. Χε φυτ εντρε 1920 ετ 1985 ενπιρον θυεον σε μιτ ∅ αποιρ ηοντε δεινπεεστιρ ∅ λε[τρανγερ, ου θυεεν τουτ χασ λεον φυτ χοντραιντ ∅ πλυσ δε δισχυρ[τιον ∅ εφφετ δε λα πυλγαρισατιον δεσ τη\σεσ δε Α[νινε συρ λειμπ[ριαλισμε, πυισ δεσ ινδ[πενδανχεσ ετ δε λε[χλοσιον συβσ[θυεντε δε νατιοναλισμεσ σουρχιλλευξ υν πευ παρτουτ συρ λα πλαν\τε.

Les innovations techniques essentielles, les inventions de base, datent en fait des périodes précédentes— mais les délais entre une découverte scientifique et son application industrielle étaient encore longs (en particulier parce que la recherche en entreprise était encore balbutiante: beaucoup d'inventeurs travaillaient dans leur coin, puis ils cherchaient un capitaliste amateur de risque...). En fait, ce fut au moment où l'innovation devint plus difficile et moins rentable dans les domaines traditionnels du chemin de fer et de la vapeur, que quelques isolés se tournèrent vers des pistes nouvelles, connues depuis longtemps pour certaines (le fardier de Cugnot, le premier véhicule automobile — à vapeur —, date de 1770!), mais peu rentables jusque-là, ou bloquées par de problèmes techniques (ainsi les véhicules automobiles sur route ne devinrent plus performants que les chemins de fer qu'après l'invention du moteur à explosion).

La reprise du progrès technique s'accéléra surtout à partir de 1890, ainsi que sa diffusion dans l'économie; le grand public s'en rendait très bien compte, que toutes ces nouveautés fascinaient même s'il n'y avait pas accès pour l'instant. Ce fut alors que la France entra dans la "**deuxième révolution industrielle**", celle de l'**électricité** (rendue utilisable grâce à l'invention de la dynamo par le Belge Zénobe Gramme en 1869, et à la mise au point par le Français Marcel Deprez en 1878 d'un système de transport de l'électricité sur de longues distances sans trop de pertes en ligne), et du **moteur à explosion** (inventé par l'Allemand Nikolaus Otto en 1876). C'était un énorme gain de puissance énergétique et, partant, de souplesse par rapport au chemin de fer (plus besoin de rails; plus de problèmes de transport de la gare à l'usine ou au domicile) et par rapport à la machine à vapeur, encombrante, lourde et sale. Cela dit, vers 1905 la majeure partie de l'électricité restait produite... par des machines à vapeur; mais l'hydroélectricité, apparue en 1869, progressait. Comme source d'énergie primaire le charbon dominait plus que jamais; mais le pétrole commençait à apparaître.

Comme on vient de le voir, les innovations techniques de l'époque n'étaient pas toutes françaises, même si **la France restait** alors **très bien placée dans la course à l'innovation**: la deuxième révolution industrielle fut un phénomène mondial. De même la reproduction mécanique de la parole humaine fut mise au point aux États-Unis par Edison; les premières expériences eurent lieu en 1878, il fallut attendre 1894 pour les premiers appareils commercialisés; mais dès 1895, des artistes français (dont Yvette Guilbert) firent le voyage pour se faire enregistrer et des commerçants ramenèrent des **phonographes** en France. Dans certains secteurs comme l'automobile et l'aviation, le bouillonnement d'innovations touchait le monde industrialisé tout entier (la France, l'Allemagne et les États-Unis avant tout; la Grande-Bretagne¹ et, marginalement, l'Italie). Il arrivait même que certaines inventions fussent faites dans deux pays, au même moment et indépendamment: ce fut le cas du **cinéma** (en 1895), où cependant la technique française, mise au point à Lyon par les frères Lumière, l'emporta très vite sur la solution américaine (due à Edison), moins maniable et inadaptée aux projections en salle. Toute cette concurrence entraînait une certaine paranoïa parmi les inventeurs, ce qui explique entre autres qu'on est assez mal renseignés sur les tout débuts de l'aviation.

À intervalles réguliers (en 1855, 1867, 1878, 1889 et 1900 en France), les **expositions universelles** faisaient office de grand-messes internationales de la

¹ Λα Γρανδε-Βρεταγνε, θυι απαιτ [τ] λ'ατελιερ δυ μονδε √ δε 1815 ∠ 1840, [ταιτ δε πλυσ εν πλυσ υνε πυισσανχε φινανχι|ρε ετ χομμερχιαλε, δε μoinσ εν μoinσ υνε πυισσανχε ινδυστριελλε. Ιλ φαυτ διρε θυε λαινδυστριε βριταννιθυε, σε[ταντ δ[πελοππ[ε πλυσ τ|τ, ρενχοντραιτ δεσ προβλ\μεσ πουρ σε μοντερνισερ □ παρ εξεμπλε πουρ σε[λεχτριφιερ: ιλ εστ τουφουρσ πλυσ φαχιλε δε χονστρυιρε υνε υσινε υλτρα-μοντερνε εξ νηιλο θυε δεεν αδαπτερ υνε δ[φ ∠ εξισταντε.

technique et de l'essor industriel (ainsi le gigantesque marteau-pilon des usines Schneider du Creusot fut exposé à Paris en 1878, symbole monumental du progrès en marche¹); elles permettaient aux différentes puissances industrielles de s'entre-jouer. Il y avait aussi une multitude d'autres expositions internationales spécialisées: le progrès se donnait en spectacle². Contrairement à celles du second Empire (voyez au chapitre 3), les expositions universelles de la III^e République laissèrent des traces dans le paysage parisien: la tour Eiffel (en 1889), le Grand Palais, la gare d'Orsay et le métro (en 1900). Elles permettaient au Français moyen d'oublier quelques mois les misères de la politique (le Seize mai, le boulangisme, l'affaire Dreyfus), mais aussi aux socialistes de relancer le combat ouvrier (la II^e Internationale fut fondée durant l'exposition de 1889 — rappelez-vous aussi la fameuse délégation ouvrière à l'exposition de Londres, en 1862).

Les progrès les plus spectaculaires et les plus célébrés se faisaient, déjà, dans le domaine de la **communication**: les transports et les médias, même s'il ne faut pas sous-estimer les effets sur la croissance de la diffusion des nouvelles techniques dans l'industrie (je passe cependant sur les innovations dans le textile et la sidérurgie, qui ne passionnent personne). Ils contribuèrent à faire de la France du président Fallières une contrée qui nous est bien plus proche que celle de Thiers et de Gambetta, une époque (au moins à Paris) de grande presse populaire illustrée, de téléphone, d'automobile et de transports en commun.

L'aventure **automobile** commença dans les années 1870 par la construction de quelques dizaines de véhicules à vapeur, des espèces de locomotives sans rails — certains s'obstinèrent dans cette voie jusque vers 1895, comme Albert de Dion (1856-1946). Tout s'accéléra avec l'invention d'Otto en 1876, et surtout celle du moteur Daimler, plus pratique, en 1889 (celui de Rudolf Diesel suivit en 1897); les initiatives fleurirent, surtout en Allemagne et en France, où des industriels de la mécanique se lancèrent dans l'aventure du véhicule automobile à essence (Peugeot fut parmi les tout premiers, dès avant 1890), ainsi que des ingénieurs comme René Panhard. En 1895, l'invention par Édouard **Michelin** (1859-1940) du pneumatique gonflable (commercialisé en 1898) représenta un progrès décisif; dans les années 1900 les progrès techniques s'accélérent au niveau de la sécurité, du confort, etc.

Dans un premier temps l'automobile demeura réservée à de riches sportifs aventureux, bricoleurs et patients, comme le marquis de Dion: les carrosseries étaient faites sur mesure; on passait plus de temps sous le capot, à réparer, qu'au volant. Elle continua longtemps à inquiéter une partie de la population: dans les années 1890, certains villages exigeaient que dans la traversée des agglomérations ces inventions du Diable fussent précédées de coureurs à pied pour prévenir le bon peuple et garer les oies... Mais cela ne l'empêcha pas de se populariser très vite grâce aux **Salons de l'auto** (le premier date de 1898) et aux **courses** (la première intervilles fut un Paris-Bordeaux en 1895, remportée par Émile Levassor sur une Panhard à 24,6 km/h; la première course internationale fut un Paris-Madrid, en 1903). Tout cela passionnait les foules; il existait déjà une presse spécialisée, notamment la revue *L'Auto*. Dans les années 1900 la voiture devint un moyen de transport véritable, quoique encore réservé à une minorité: il y avait 107.000 automobiles en France en 1914, et l'on estime que l'industrie automobile et les industries connexes (par exemple le caoutchouc) faisaient vivre 100.000 personnes; la France était alors au deuxième rang mondial pour la production

¹ Απρὸς τρεῖς θύαρτος δε σιχλεις δε βονσ ετ λοψαυξ σερπιχες, ιλ α ρετρουπῆ υνε φονχτιον μονυμενταλε: ιλ τρ |νε αυφουρδῆηυι ῶ λῆεντρῆ δε λα πιλλε, οῖ λῆυσινε Σχηνειδερ α φερμῆ. Χε νῆεστ πλυσ λῆεμβλῆμε δε λῆαπενιρ, χῆεστ λε σουπενιρ δῆυν πασσῆ γλοριευξ.

² Λε ρῆγυμε αυσσι παρ λα μῆμε οχχασιον, νοταμμεντ λε σεχονδῆ Εμπιρε, χομμε φῆψ αι δῆφῶ ινισιτῆ αυ χηαπιτρε 3.

d'automobiles. Ce fut en 1909 qu'arrivèrent en France les premières carrosseries "de confection", qui allaient permettre la production en grande série et la démocratisation de la voiture; mais cette fois l'innovation était américaine (elle était due aux ingénieurs de Henry Ford), même si Louis Renault (1877-1944), le leader du secteur, s'y intéressait déjà de près.

Le début du siècle fut aussi l'époque de l'arrivée à maturité technique, et à sa plus grande popularité, de la **bicyclette**: il y avait trois millions et demi de "petites reines" en 1914. Les premières draisiennes étaient apparues en Allemagne en 1817; les premiers vélocipèdes (avec des pédales), de 1861 — et la première course interville attestée (un Paris-Rouen), de 1869! Il existait déjà à cette date un *Vélocipède illustré*, qui sponsorisait la course. Dans les années 1880, on essaya d'améliorer la vitesse en augmentant le rayon de la roue avant: ce fut l'époque des "grands bi"; puis, vers 1891, on inventa la chaîne et les cyclistes retombèrent sur Terre; enfin, en 1891 aussi, on eut l'idée de mettre un bandage de caoutchouc autour des roues. Parmi les passionnés de l'époque: Zola! Le Tour de France a été lancé par le quotidien *L'auto* en 1903; Paris-Roubaix, la première des "classiques", est un peu antérieure. Le premier record de l'heure a été homologué en 1893 (à 35,325 km — on en est à 56,3 aujourd'hui).

Les premiers "pas" de l'**avion** datent de 1890: cette année-là, dans le parc du château des Péreire à Armanvilliers, Clément Ader (1841-1925) décolla sur... 50 mètres. C'était plutôt un vol plané qu'autre chose, en encore: les témoins eurent du mal à déterminer, en se couchant, s'il avait ou non dépassé le niveau de l'herbe¹. Dans les années 1900 on en était toujours au stade de l'expérience et de l'exploit sportif, mais les progrès se faisaient à pas de géant: en 1906 Alberto Santos-Dumont (1872-1936) réussit un vol de 220 m, à 6 m de haut; Louis Blériot (1872-1936) traversa la Manche en juillet 1909; Roland Garros (1888-1918) franchit la Méditerranée en 1912. N'oubliez pas tous ceux à qui cette course au progrès coûta la vie, comme le Péruvien Géo Chávez qui se tua à l'issue d'une traversée des Alpes en 1910... Par ailleurs la technique plus ancienne des "plus légers que l'air" (les montgolfières et les **dirigeables** — cette technique date de 1783), n'était pas encore tenue pour dépassée: voyez à ce sujet le long passage de *Mort à crédit* centré sur le personnage épique de Courtial des Péreire, fanatique du plus léger que l'air²; songez aussi aux grands zeppelins que l'Allemagne s'obstina à construire jusqu'au début des années 1930: seule une série d'incendies spectaculaires finit par en avoir raison. Le premier Salon de l'aéronautique eut lieu au Grand Palais en 1909. Ce fut la guerre, bien sûr, qui donna une impulsion décisive à l'aviation³ — cela dit, le ministère de la Guerre s'intéressait au nouveau moyen de transport depuis 1892, c'est-à-dire depuis les premiers essais d'Ader.

Les dirigeables me permettent de glisser deux mots sur le fait que d'anciennes technologies continuaient malgré tout à progresser. Entre 1903, on lança des locomotives à traction électrique utilisables sur les grandes lignes (celles du métro n'avaient que quelques dizaines de kilomètres d'autonomie) et, en 1906, des

¹ Χε νε φυτ θυεεν 1903 θυε λεσ φρ|ρεσ Ωριγητ, αυξ Ώτασ-Υνισ, ρ|υσσιρεντ λε πρεμιερ πραι πολ, ετ εν 1904 θυειλσ παρπινρεντ ∅ εφφεχτυερ υν πιραγε εν πολ. Εν ρ|αλιτ|, Αδερ νεα ρ|υσσι θυευν σευλ ∇πολ∇, χελυι συσ-μεντιονν|, ρεστ| σεχρετ συρ λε μομεντ; χεεστ πουρθυοι λεσ Αμ|ριχαινοσ χονσιδ|ρεντ θυε λεινπεντιον δε λεαπιον λευρ ρεπιεντ.

² Δανσ λε μ|με ρομαν δε Χ|λινε, λεσ πασσαγεσ συρ λα ρεπυε δε Χουρτιαλ, λε Γ|νιτρον, ρεπρ|σεντεντ υν τ|μοιγναγε εξχελλεντ, θυοιθυε ιρονιθυε, συρ λα φι|ωρε δειννοπωατιον τεχηνιθυε θυι ρ|γναιτ ∅ λε|ποθυε.

³ Χε φυτ εν 1912 θυε λεσ απαρειλοσ μιλιταιρεσ φυρεντ βαπτισ|σ ∇απιονσ∇, εν ρ|φ|ρενχε αυ νομ δε λευν δεσ προροτππεσ δε Χλ|μεντ Αδερ. Λε μοτ υσυελ |ταιτ αλορσ ∇α|ροπλ.ανε∇.

locomotives à essence. Dans le domaine de la construction maritime, on était en pleine course au gigantisme — pour la navigation civile, il faut évidemment citer le *Titanic*, le plus grand bâtiment jamais construit (en Grande-Bretagne): il fut lancé en avril 1912 et coula à son premier voyage.

Dans le domaine de la communication immatérielle, j'ai déjà évoqué le gramophone et le cinéma; mais ce ne fut qu'en 1927 que l'on parvint à synchroniser la parole et l'image. Entre 1875 et 1877, Graham Bell inventa le **téléphone**, qui se répandit après 1900, surtout à Paris pour l'instant (il devait affronter certaines réticences; certains abonnés faisaient répondre par leurs domestiques, pour ne pas avoir à subir dans leur foyer d'intolérables immixtions, d'origine socialement douteuse...). À l'extrême fin du XIXe siècle, entre 1894 et 1896, ce fut la mise au point de la **radio** par Popov, Branly et Marconi: une invention collective et internationale. À l'époque l'usage de la radio n'était pas commercial (la radio commerciale est née en 1920 aux États-Unis); en revanche, il s'agissait d'une innovation décisive pour la navigation — le fameux S.O.S. du *Titanic* retentit longtemps dans les mémoires. Le progrès technique intervint aussi dans le domaine de l'édition: la **rotative** de Bullock date de 1863, la linotype de Mergenthaler de 1884; ces deux inventions débouchèrent sur l'explosion de la grande presse moderne, surtout à partir des années 1880. La **machine à écrire** naquit entre 1864 et 1869.

D'autres révolutions s'annonçaient, dans lesquelles la France avait encore pour l'instant une place essentielle. Henri Becquerel (1852-1908) découvrit la radioactivité naturelle de l'uranium en 1895; en 1898, l'immigrée polonaise **Marie Curie** (1867-1934), avec son mari Pierre (1859-1906), découvrit le **radium** et la radioactivité artificielle... Parallèlement, et en grande partie grâce à toutes ces nouvelles techniques qui permettaient d'aller plus loin et plus vite, l'ère de la reconnaissance systématique du globe, ouverte par les Portugais au XV^e siècle, s'achevait avec l'exploration des pôles en 1909-1911 — voyez le chapitre 10.

II-Quelques aspects de l'évolution économique.

(N.B. Le début de cette partie est en compétition officielle pour le titre de "passage le plus ennuyeux de tout le programme").

A) Structure des entreprises et formation du capital.

Sous le second Empire, la **concentration des entreprises** progressa notablement, notamment dans les secteurs "de pointe" — à l'exception des charbonnages où l'État encourageait une concurrence salubre pour les prix de l'énergie. Le phénomène frappa les contemporains, impressionnés tant par la puissance économique des grandes entreprises que par leurs liens avec le régime et leur puissance politique: on n'avait jamais vu cela à un tel degré, même sous Guizot. Ce fut en 1864 que naquit le mythique **Comité des Forges** de France, association des grands et petits patrons de la sidérurgie et bête noire de la gauche française durant un siècle; il faut dire que le langage des patrons de ce secteur est toujours resté fort peu social. Voici des extraits d'une interview de Henri Schneider, patron du Creusot, réalisée en 1896:

« Au fond, voyez-vous, la journée de huit heures, c'est encore un dada, un boulangisme. Dans cinq ou six ans, on n'y pensera plus, on aura inventé autre chose. Pour moi, la vérité, c'est qu'un ouvrier bien portant peut très bien faire ses dix heures par jour et qu'on doit le laisser libre de travailler davantage si cela lui fait plaisir ». « Je n'admets pas un préfet dans les grèves; c'est comme la réglementation du travail des femmes et des enfants: on met des entraves étroites,

nuisibles surtout aux intéressés qu'on veut défendre, on décourage les patrons de les employer et ça porte presque toujours à côté ». [Les crises conjoncturelles de surproduction] « c'est un mal nécessaire (...) pléthore sur le marché, arrêt dans le travail, chômage, chômage forcé¹, fatal! ».

Depuis 1857 il n'y avait plus que **six compagnies de chemin de fer**, contre 18 en 1848 — fort étroitement contrôlées par l'État, il est vrai, surtout après 1880: la Compagnie des chemins de fer du Nord, le Paris-Orléans, la Compagnie de l'Est, la Compagnie de l'Ouest, le P.L.M. (Paris-Lyon-Marseille) et la Compagnie du Midi, la seule qui n'eût pas de lignes au départ de Paris. Le système resta inchangé jusqu'en 1937, si ce n'est que la Compagnie de l'Ouest, en grande difficulté, fut rachetée par l'État en 1906². **Trois grandes entreprises dominaient la sidérurgie**: la Société des Hauts-Fourneaux et Forges de Denain-Anzin des frères Talabot; la société Wendel, implantée surtout en Lorraine; les usines Schneider, qui étaient implantées au Creusot (et qu'on appelle parfois tout simplement la compagnie du Creusot). Une dizaine d'entreprises, dont Saint-Gobain et Kuhlmann, contrôlaient la **chimie**. Deux compagnies seulement dominaient le secteur de la navigation: la Compagnie Générale Transatlantique (ou C.G.T., fondée en 1855 par les Péreire: elle assurait le commerce avec l'Amérique) et les Messageries Maritimes (fondées en 1851, elles assuraient le trafic en Méditerranée, et après 1869, par-delà le Canal de Suez, avec l'Asie). Par ailleurs il y avait des participations croisées entre les grandes entreprises de différents secteurs, ainsi entre la Société Générale, le Creusot et le P.L.M., et aussi une forte interpénétration entre le milieu des affaires et celui de la politique.

Ce fut à la fin du second Empire qu'apparut une grande **presse** très liée au grand capital: c'était un secteur qui réclamait de plus en plus de capitaux, à cause entre autres du cautionnement, mais aussi des progrès techniques (les rotatives coûtaient cher); mais elle était aussi de plus en plus lue, donc de plus en plus rentable. L'un des premiers représentants de cette presse nouvelle fut *Le Petit Journal*, vendu à 5 centimes. Les Rothschild contrôlaient le *Journal des débats*, le banquier Mirès le *Constitutionnel*. La concentration commençait même à toucher la **distribution**. On vit apparaître les premiers grands magasins: en 1852, le Bon Marché, qui appartenait à Aristide Boucicaut, et servit de modèle à Zola pour *Au Bonheur des Dames*; plus tard, la Samaritaine de Cognacq; le Printemps en 1865. Mais le petit commerce n'était pas près de disparaître: c'était un secteur où il y avait plus de patrons que d'employés. Non plus que la presse régionale, généralement aux mains de capitaux familiaux locaux, ni la presse d'opinion: à l'époque, et cela fut vrai aussi durant toute la III^e République, chaque homme politique ou presque avait son organe, qu'il rédigeait pratiquement seul dans certains cas: l'*Aurore* de Clemenceau, où parut le *J'accuse* de Zola, est le plus connu.

En réalité, c'était vrai de la plupart des secteurs: malgré les progrès mentionnés plus haut l'**activité industrielle était** encore **peu concentrée**, bien moins qu'en Allemagne par exemple. Sous la III^e République, le régime étant moins proche des milieux d'affaires, on vit même les progrès de la concentration industrielle se ralentir, sauf dans le textile. En revanche, l'atelier artisanal recula: l'usine devient la norme dans des secteurs tels que le textile (la confection mise à part), la métallurgie et la chimie. Mais l'atelier avait encore de beaux restes dans les industries de biens de consommation des grandes villes, et même dans certains

¹ Νουσ διριονσ ∆τεχηνιθυε∆.

² Εν ρ[αλιτ], χε χηιφφρε δε σιξ χομπαγνιεσ εξχλυτ υν χερταιν νομβρε δε πετισ λιγνεσ δειντ[ρ]τ λοχαλ, πευ ρενταβλεσ, θυι [ταιεντ εξπλοιτ]εσ παρ δε πετιτεσ χομπαγνιεσ ινδ[πενδαντεσ τρ]σ σουτενυεσ παρ λε∆τατ, ου απαιεντ [τ] ραχηετ[εσ παρ λε∆τατ περσ 1880. Χελυι-χι, παρ αιλλεурс, ιμποσαιτ ∆ λεενσεμβλε δυ σεχτεур υνε πολιτιθυε тариφαιρε χομμυνε: λε ραιλ [ταιτ τραιτ] χομμε υν σερπιχε πυβλιχ ετ νον χομμε υνε αχιπιωιτ [χονομιθυε αστρειντε ∆ λα ρεχηερχηε δε λα ρενταβιλιτ] μαξιμαλε.

secteurs de pointe comme l'automobile (dans ce secteur, les seules vraies "grandes" usines étaient celles de Renault). En 1896, 1,3% seulement des entreprises avaient plus de 50 salariés, et le tiers des salariés de l'industrie travaillait dans des établissements de moins de 10 salariés. En 1906, 189 usines seulement employaient plus de 1.000 personnes. En 1911, les 660.000 entreprises industrielles françaises avaient en moyenne 10 employés. Dans les secteurs traditionnels, c'était encore plus net: on comptait 2,7 employés par entreprise dans le vêtement, 3 dans l'industrie alimentaire, 3,1 dans le bois... En revanche dans la chimie on comptait en moyenne 21 employés par entreprise; dans le secteur de la métallurgie il n'y avait que 173 entreprises, qui employaient en moyenne 425 personnes... Ce n'étaient pas non plus des monstres! Bref, il faut se garder d'imaginer les usines de la Belle Époque sur le modèle de Renault en 1936 ou en 1945, et l'ouvrier d'alors sur le modèle du métallo cher aux communistes des années 1930 à 1950.

Mais de nombreuses petites entreprises évoluaient vers la **sous-traitance**, donc vers la dépendance envers les plus grandes; surtout, dans de nombreux secteurs l'indépendance des firmes n'empêchait pas les ententes, la "**cartellisation**", flagrante dans le secteur des houillères: les chefs d'entreprise s'entendaient pour fixer des tarifs minimaux, pour répartir des tonnages de vente, etc. Cette maîtrise de la concurrence, pour le plus grand profit des entreprises à court terme, était dans sa branche l'un des rôles du tout-puissant Comité des Forges. Mais cela se payait par des prix industriels trop élevés et des salaires trop bas, donc à long terme une perte de dynamisme.

En revanche, **les entreprises françaises gardaient une indépendance jalouse envers les banques**; c'était un problème de culture entrepreneuriale, mais un problème qui ne concernait pas seulement les patrons, réticents à l'idée de devoir étaler leurs comptes sur la place publique: les banquiers ne firent pas grand-chose pour les convaincre de l'intérêt de se financer par l'emprunt. Certes durant le second Empire les banques s'étaient engagées dans un certain nombre de grands projets industriels, mais elles ne s'étaient pas beaucoup occupées du tissu des petites et moyennes entreprises; sous la IIIe République, on assista plutôt à une "désindustrialisation" des engagements des banques (voyez plus bas — et désolé pour le charabia).

Malgré tout, certaines grandes entreprises, confrontées à un besoin croissant de capital, se constituaient en **sociétés anonymes** dont le capital était divisé en actions ou en obligations, cotées en Bourse¹. Ainsi le capital de la Compagnie du canal de Suez était divisé en 400.000 actions qui furent vendues 500 F chacune. Le phénomène est très caractéristique du second Empire, qui l'encouragea, avec toute une propagande destinée à souligner le caractère "démocratique" de la société par action, par opposition à l'"aristocratie" des entreprises familiales². La première loi en la matière date de 1863; à partir de 1867, il n'y eut plus besoin d'une autorisation gouvernementale pour se constituer en société anonyme par actions.

¹ Υνε **αχτιον** εστ υνε παρτ δε χαπιταλ θυι δοννε λε δροϊτ ρ παρτιχιπερ ρ λα γεστιον δε λξεντρεπρισε, μαισ δοντ λε ραππορτ εστ αλ[ατοϊρε (λεσ εντρεπρισεσ νε διστριβεντ πασ δε **διωιδενδεσ** ρ χηαθυε εξερχιχε). Λεσ **οβλιγατιονσ** σοντ δεσ παρτσ δε χαπιταλ δοντ λε ραππορτ εστ γαραντι (δανσ υνε πλυσ ου μοϊνσ λαργε μεσυρε σελον λεσ χασ ρ πασσονσ συρ λεσ δ[ταϊλοσ), μαισ θυι νε δοννεντ πασ δροϊτ αυ ποτε εν ασσεμβλ[ε γ[ν[ραλε. θε πουσ ραππελλε θε λορσθυζον αχη[τε δεσ αχτιονσ ου δεσ οβλιγατιονσ ον εσπ[ρε δευξ τυπεσ δε γαιν: υνε πλυσ-παλυε ρ λα ρεπεντε; δεσ διωιδενδεσ αννυελσ.

² Ελλε τομβαϊτ ρ πλατ. Ώπιδεμμεντ, δ[σ χεττε [ποθυε τουτ λε μονδε σαπαϊτ τρ[σ βιεν θυε λεσ πετιτσ αχτιονναιρεσ νζοντ στριχτεμεντ αυχυν πουποϊρ δανσ λξεντρεπρισε; παρ αιλλευρσ, δεσ αχτιονσ ρ 500 Φ πι[χε [ταιεντ ιναχχεσσιβλεσ αυ πλυσ γρανδ νομβρε. Αυτρε διμενσιον δε χεττε προπαγανδε: ιλ ψ α μοϊνσ δε χονφλιτσ θυοτιδιενσ, δε τιραιλλεμεντσ δανσ λεσ σοχ[ι[τρσ παρ αχτιονσ θυε δανσ λεσ εντρεπρισεσ φαμιλιαλεσ, χαρ λεσ αχτιονναιρεσ νε σε χονναισσεντ πασ: ιλο νε σοντ λι[σ θυε παρ λξεντ[ρ[ιτ χομμυν.

L'apparition des sociétés par actions permettait d'accéder à de nouvelles réserves de capital: cela permit entre autres de commencer à drainer l'épargne des classes moyennes. Cela permettait aussi beaucoup plus de souplesse, par exemple au moment des augmentations de capital... Dans l'ensemble toutefois, relativement peu d'entreprises recouraient à la Bourse pour se financer: le nombre de sociétés cotées sur la place de Paris ne passa que de 118 en 1850 à 307 en 1870 — je n'ai pas trouvé de chiffres pour la IIIe République, mais ils ne doivent pas dépasser un ou deux milliers. Là aussi, il y avait un problème de culture: de nombreux chefs d'entreprises n'aimaient pas l'idée d'être soumis au contrôle d'une assemblée générale, et n'étaient pas prêts à courir le risque d'un retrait brutal de la confiance des actionnaires, donc d'une chute brutale de la valeur des actions et donc de l'entreprise.

Même si le marché parisien était étroit, la spéculation était encouragée par les variations brutales et importantes des cours; aussi le nombre de spéculateurs était-il de plus en plus important, et l'argent affluait à la **Bourse**. Sous le second Empire, l'un des motifs favoris d'indignation de certains socialistes, dont Proudhon, était le "démon du jeu" qui se répandait dans la bourgeoisie. Sous la IIIe République on passa au thème (marqué à droite) du petit épargnant grugé par les capitalistes (ou, dans une autre version, par les hommes de la IIIe République, commanditaires du système, ou par les juifs), et à celui (marqué à gauche) de l'"argent fou"¹ qui circulait en vain, au seul bénéfice des spéculateurs, alors que l'ouvrier souffrait. En tout cas, la spéculation en Bourse était une activité réservée aux fortunes les plus solides, ou aux aventuriers. Elle ne cadrait pas avec les valeurs de l'époque: la stabilité, l'épargne, la lente accumulation du bien, la terreur du risque. Si on achetait des actions françaises, c'était par l'intermédiaire de son banquier, qui gérait le portefeuille, et ce n'en était qu'une faible partie à côté des obligations d'État françaises ou étrangères. La France était un pays de rentiers inquiets, alors même qu'il n'y avait pas d'inflation et qu'il n'y eut plus de crise boursière après 1882 (à l'unique exception des répercussions très affaiblies d'un krach survenu à New York en 1907).

Dans l'ensemble **la France était en retard dans le processus mondial de fusion du capital industriel et du capital bancaire en un "capital financier"**, qui est l'une des caractéristiques du passage du capitalisme du XIXe siècle à celui du XXe siècle. Le capital des entreprises françaises demeurait donc essentiellement un **capital familial** — encore que rares étaient les "dynasties patronales" qui dépassaient la troisième génération: à un moment ou à un autre, il fallait vendre, partager (ne fût-ce que pour des raisons successorales), bref réorganiser. Les entreprises recouraient encore beaucoup à l'**autofinancement**, c'est-à-dire au réinvestissement de leurs bénéfices, ce qui ne suffisait pas, et cette insuffisance, à terme, pesait sur leur croissance; le recours à la **commandite**, qui n'est rien d'autre qu'un type de prêt privé, était encore très répandu².

¹ Αναηρονισμε πολωνταιρε □ εξπρεσιον εμπρυντ|ε ◊ νοτρε φιν δε σι|χλε ◊ νουσ.

² Λε χομμανδιταιρε ινπεστιτ δανσ λε χαπιταλ δε λεντρεπρισε εν [χηανγε δουνε παρτ δεσ προφισ (ιλ σερα ρεμβουρσ| εν φονχτιον δεσ β|ν|φιχεσ). Ιλ νε πευτ ρετιρερ σα παρτ, θυι εστ ιμμοβιλις|ε πουρ υν χερταιν τεμπος φιξ| ◊ λεαπανχε. Ιλ νε πρενδ πασ παρτ ◊ λα γεστιον, μαισ ιλ πρενδ παρτ αυ ρισθυε: χεεστ χεττε πρισε δε ρισθυε θυι εστ ρ|μυν|ρ|ε. Χε σψστ|με εστ ιναδαπτ| αυ χαπιταλισμε μοδερνε, θυι ν|χεσσιτε βεαυχουπ δεαργεντ ετ συρτουτ βεαυχουπ πλυσ δε σουπλεσσε (λα χομμανδιτε εστ ρ|σερπ|ε εν πρατιθυε αυξ γενσ θυι δισποσεντ δευν χαπιταλ ιμπορταντ; ον νε πευτ πασ δεμανδερ ◊ υν [παργναντ μοψεν δε τουτ ρισθυερ συρ υνε σευλε εντρεπρισε).

Dans ce monde, le patron autodidacte, gérant sa propre propriété, était encore le cas le plus courant: le "patron de droit divin", comme disait la gauche. Mais sous la IIIe République les **ingénieurs** commencèrent à jouer un rôle croissant dans la direction des entreprises, au fur et à mesure qu'elles furent gérées de manière moins personnelle et plus rationnelle, qu'elles cessèrent progressivement d'être perçues comme un patrimoine pour être perçues comme un outil. Les "X" (polytechniciens), l'élite de l'élite, se chargeaient en fait plutôt de fonctions de gestion — d'ailleurs, peu d'entre eux se dirigeaient encore vers des fonctions civiles et vers le secteur privé; la plupart faisaient carrière dans l'armée. Cela dit, André Citroën était polytechnicien. Les centraliens aussi faisaient partie de l'aristocratie des ingénieurs: leur rôle fut essentiel dans des domaines comme les chemins de fer, l'électricité, l'automobile. La majorité des ingénieurs était formée par les écoles des Arts et Métiers, émanations des chambres de commerce des principales villes. Plus une industrie était moderne, plus son mode de gestion était technocratique et moins il était familial: tendance confirmée par l'évolution postérieure, mais dont il ne faut pas exagérer la portée pour la période antérieure à 1914. On peut à ce propos opposer le textile, caricature d'industrie restée familiale avec son patronat endogame, véritable aristocratie républicaine en voie de constitution dans des régions comme le Nord et la Lorraine, et la chimie, beaucoup plus tributaire de l'innovation technique, et où les ingénieurs jouaient un rôle bien plus important.

B) Les banques.

L'essor économique du second Empire s'accompagna d'**une révolution financière**. Les besoins d'argent de la société française étaient en pleine explosion, beaucoup plus d'argent circulait, et plus rapidement; du reste, c'était un thème littéraire important de l'époque, de *La fortune de Gaspard* de la comtesse de Ségur à *La curée* de Zola et au *Nabab* de Daudet père.

La haute banque existait toujours, épouvantail de la gauche et des antisémites; elle modernisa un peu ses activités, se mit même à prêter, assez timidement, aux compagnies de chemin de fer; mais elle persistait à s'intéresser avant tout aux emprunts d'État. La Banque de France aussi commençait à se mêler d'activités plus modernes: elle prêtait aux compagnies ferroviaires; elle plaçait leurs actions à ses propres guichets — le nombre de ces guichets augmentait, mais restait peu élevé (il y en avait 74 en 1870). Mais la crise de 1846-1851 avait révélé l'inadaptation aux temps de ces vénérables institutions. Le second Empire vit (et encouragea) la naissance d'établissements d'un type nouveau, moins dépendants de la réputation d'un homme et de sa cassette, qui annonçaient nos banques modernes: constituées sous la forme de sociétés anonymes, elles avaient des activités dans tout le pays — mais ne touchaient pas encore tous les milieux; elles brassaient bien plus d'argent que la haute banque; surtout, une partie d'entre elles se lança dans des activités d'un type nouveau.

Définition capitale: pour la période correspondant au programme (ce n'est plus vrai depuis la fin des années 1980), il fallait distinguer deux grands types de banques en France: les **banques de dépôt** et les **banques d'affaires**. La différence essentielle entre les unes et les autres résidait dans l'*origine des ressources* engagées: les banques de dépôt géraient des fonds confiés à *court terme* par leurs clients (dépôts à court terme ou dépôts à vue¹); les banques d'affaires collectaient

¹ Χεεστ-δ-διρε δεσ δ[π|τσ θυε λε βανθυιε ρ α λαοβλιγατιον δε ρεστιτυερ αυ δ[ποσαντ δ τούτ μομεντ σι χελυι-χι λε σουηαιτε □ ιλσ σοντ μοινσ βιεν ρ[μυν[ρ[σ θυε λες αυτρεσ, [πιδεμμεντ. Λε μοτ σοοποσε δ √δ[π|τ δ τερμε∇ □ λε τερμε πουπαντ |τρε χουρτ (υν μοισ, τροισ μοισ) ου λονγ (χευξ-λ δ σε χομπτεντ εν ανν[εσ).

l'épargne à *long terme*, en partie au moyen de dépôts à long terme qu'elles faisaient "travailler", en partie au moyen de leurs propres actions, en partie au moyen d'obligations qu'elles émettaient régulièrement, de manière presque permanente, et non plus à des occasions précises (elles étaient de valeur individuelle modeste, pour toucher un public plus large, à taux et à échéances fixes — l'équivalent, en réalité, d'un emprunt). À l'occasion elles avaient recours aussi à des emprunts plus classiques.

Cette première distinction s'accompagnait d'une autre différence concernant le type d'activités pratiquées: les banques de dépôt se proposaient principalement de prêter à très court terme aux établissements industriels et commerciaux (autrement dit, elles aidaient la trésorerie des entreprises à "tourner"): elles étaient intéressées par les *profits à court terme*. Les banques d'affaires avaient pour activité principale la prise et la gestion de participations dans des affaires existantes ou en formation, c'est-à-dire d'intervenir, au moyen de fonds placés à long terme, dans le financement des investissements productifs: elles aidaient à lancer des entreprises, elles participaient à des augmentations de capital, au rachat d'une partie du capital à l'occasion, etc.): bref, elles visaient le *profit à long terme*. Cette seconde distinction ne doit pas être exagérée: à l'occasion, les banques de dépôt pouvaient décider d'investir à long terme dans une entreprise.

Les **banques d'affaires** étaient une innovation du second Empire: la haute banque s'apparentait plutôt aux banques de dépôt par la structure de ses fonds. Les banques d'affaires mettaient bien plus nettement l'accent sur les investissements dans les secteurs productifs (chemins de fer, houillères, assurances, immobilier). Pour ce faire, elles **tentèrent de mobiliser l'épargne des particuliers**, même ceux qui n'étaient pas très fortunés, par plusieurs moyens qu'elles furent les premières à mettre au point: l'émission d'actions et d'obligations, nous l'avons vu; mais surtout la **multiplication des succursales et des comptes** de clients. Elles proposaient à leurs déposants des formules nouvelles de dépôt: des dépôts à vue portant intérêt; les premiers comptes courants; les premiers chèques de particuliers à partir de 1865. Par tous ces aspects, elles annonçaient les banques d'aujourd'hui — d'assez loin quand même: il n'y avait pas d'agences à chaque coin de rue comme de nos jours, et la majorité des Français n'aurait même pas eu l'idée d'entrer dans un établissement bancaire.

Les premières banques d'affaires furent le Crédit Foncier, lancé en 1852 et spécialisé dans le financement de l'immobilier¹. Puis ce fut le **Crédit Mobilier**: fondé en novembre 1852 par les frères Péreire, d'anciens saint-simoniens, et l'un des symboles du second Empire: ce fut la première banque pratiquer systématiquement la collecte de l'épargne des particuliers en vue du développement de l'industrie. Le Crédit Mobilier se voulait la banque des chemins de fer: les Péreire possédaient le Grand Central, évoqué au chapitre 3 et qui ne dépassa pas le stade du projet; le Crédit Mobilier tenta aussi de mettre la main sur la Compagnie du Midi. Il s'intéressait aussi à des mines de charbon dans la Loire, aux transports maritimes (il lança la C.G.T.), aux compagnies de gaz et d'omnibus de Paris, aux assurances, aux chemins de fer espagnols, autrichiens, suisses et russes, etc. En quinze ans il investit 4 millions de francs-or, contribuant décisivement au développement industriel du pays. Mais le Crédit Mobilier, toujours à court d'argent pour ses projets grandioses, courant après les emprunts pour se financer, en butte à l'hostilité de la banque Rothschild dont la structure était beaucoup plus

¹ Ἰλ ἐστ μοριβονδ, χαρ δεπυισ λεσ ανν[ε]σ 1980 ἰλ ἐστ φορτεμεντ χονχυρρενχ[] συρ σεσ μ[]τιερσ δε βαση παρ λεσ βανθυεσ ορδιναιρεσ (νοταμμεντ συρ λεσ πρ[]τσ δεαχχεσσιον Ϝ λα προπρι[]τ[], ετ ἰλ αυραιτ δισπαρυ εν 1996 σανσ λα μοβιλισατιον δε σον περσοννελ, θυι α οβλιγ[] λεϷτατ, πεναυδ ετ βιεν εμβ[]τ[], Ϝ προλονγερ λε χομα δ[]πασσ[].

Ces aléas, et l'affaire du Crédit Mobilier, contribuèrent à confirmer les milieux bancaires dans la conviction que les deux métiers devaient absolument être séparés, alors que dans le reste du monde le système bancaire évolua vers une indifférenciation croissante des établissements. Cependant, ce ne fut qu'en 1945 que la distinction entre banques d'affaires et banques de dépôt entra dans la loi — entre-temps, à la suite de l'effondrement du système bancaire américain en 1929-1933, une distinction du même type avait été introduite dans la loi aux États-Unis (entre banques de dépôts et *investment banks*)¹. Cela avait le mérite de limiter les dangers de la spéculation (aux États-Unis dans les années 1920, les banques avaient trop prêté à long terme alors qu'elles vivaient de fonds déposés à court terme) et donc les risques de faillites; mais à terme cette séparation a fini par poser un problème de rigidité excessive dans un monde où les capitaux sont de plus en plus volatils, et cette spécificité franco-américaine a été emportée par la grande vague de libéralisme des années 1980... en attendant le prochain krach, sans doute.

Après 1870, il n'y eut plus de semblables révolutions: l'essentiel du réseau était en place. Les réseaux d'agences s'étendaient peu à peu. Dès 1870, la Société Générale avait une succursale dans chaque département. En 1876, le Crédit Lyonnais avait déjà 6 succursales à l'étranger; en 1913, il en avait 374 dans le monde entier — c'était alors la première banque commerciale du monde... Les dépôts des particuliers s'accroissaient: l'épargne était abondante, à la fois favorisée par la stabilité monétaire et obligée par l'absence de protection sociale. En fait, les banques ne suffisaient toujours pas à drainer l'épargne des Français; il y avait excès de disponibilités par rapport au dynamisme du secteur financier — lequel, de ce fait, n'avait aucun effort à fournir pour s'assurer une croissance régulière, mais qui eût pu être bien plus forte avec un peu plus d'audace. Malgré tout, **l'argent commençait à se détourner des bas de laine et de la terre**, qui n'était plus aussi rentable qu'autrefois. Le total des dépôts bancaires passa de 2 milliards de francs en 1875 à 5 milliards en 1914. Cela n'empêchait pas la persistance d'une grande méfiance, notamment dans les campagnes, où des montagnes de napoléons continuaient à dormir, fourrés dans les pailles ou enterrés sous les salades.

Sous la III^e République, **les banques s'engagèrent plutôt moins dans l'industrie que sous le régime précédent**, faute d'encouragements du pouvoir, et aussi faute de perspectives intéressantes durant la longue période de marasme: les investissements industriels en France étaient nettement moins rentables qu'auparavant, et surtout que les investissements à l'étranger et que la rente (c'est-à-dire les emprunts d'État, "le 5%" et "le 3%", qu'elles se chargeaient de placer). Ainsi on assista à des désengagements spectaculaires après la crise conjoncturelle de 1882, notamment de la part du Crédit Lyonnais et de la Société Générale, qui se reconvertirent dans la gestion d'investissements de tout repos à l'étranger (voyez plus haut). Les engagements dans l'industrie se faisaient avec la plus extrême prudence: tout reposait sur des relations personnelles de confiance, ainsi le plus souvent lors d'une augmentation de capital la banque qui s'en occupait plaçait elle-même l'ensemble des obligations nouvelles auprès de clients triés sur le volet pour leur respectabilité. Tout ceci, évidemment, coûtait fort cher aux entreprises, car les banques se payaient par des commissions très élevées (8% le plus souvent lors d'une augmentation de capital), et le système manquait de souplesse: les délais de paiement étaient très stricts; il était difficile à une entreprise de changer d'établissement de crédit.

¹ Εν Βελγίῳ αὐσοῖ.

C) Les transports.

Les transports représentaient l'un des secteurs de pointe de l'économie: leur essor était à la fois une condition et l'un des facteurs essentiels de l'essor de l'ensemble de la production. C'est pourquoi j'en ai déjà très largement parlé dans la première partie, avec l'évolution de la conjoncture: c'est très largement la bonne ou la mauvaise situation du secteur des transports qui l'explique.

Comme dans la plupart des autres secteurs économiques, ce fut durant le second Empire que les choses bougèrent le plus spectaculairement. La vitesse des transports augmenta nettement: en 1855 le trajet Paris-Lyon se faisait déjà en 10 heures seulement (2 h aujourd'hui, trois ou quatre jours en 1789); de ce fait et aussi du fait que les billets étaient meilleur marché, les Français voyageaient trois fois plus en 1870 qu'en 1850. Le prix de la tonne transportée entre deux grandes villes se trouva divisé par 5 en vingt ans; ce qui faisait que les marchandises voyageaient beaucoup plus elles aussi (le volume de marchandises transportées s'accrut deux fois plus vite que la production). Ce fut la fin des pénuries alimentaires locales; le prix de certains produits pondéreux baissa spectaculairement (ainsi celui du charbon en ville); Ces évolutions continuèrent sous la IIIe République, mais à un rythme plus lent: en particulier, grâce au plan Freycinet, les montagnes sortirent de leur enclavement absolu. Le courrier bénéficia beaucoup également de l'essor des transports. Mais cela entraîna aussi un début de déclin des foires et du colportage; et ce fut dramatique pour certaines activités locales qui jusque-là avaient bénéficié de rentes de situation, comme toutes ces petites unités sidérurgies concurrencées désormais par de l'acier de bien meilleure qualité et beaucoup moins cher, venu d'ailleurs.

Ce fut vraiment l'âge du chemin de fer, avant la grande revanche de la route au XXe siècle: sous le second Empire, il prit le dessus sur la voie d'eau et même sur la route, que ce fût pour le transport de voyageurs ou de marchandises, et il le garda jusqu'à la première guerre mondiale. Pourquoi cette supériorité? Parce que, grâce au système du convoi de wagons tirés par une seule motrice (le "train" — le mot vient de "tirer"), c'était le moyen de transport qui convenait le mieux à la vapeur, source d'énergie abondante, mais volumineuse et peu adaptée des à-coups brutaux. Grâce au rail aussi: pour que des véhicules automobiles pussent aller sans trop de mal sur les routes, il fallut attendre la diffusion du macadam (inventé dans les années 1820, mais il fallut du temps pour groudronner toutes les routes!); celles du XIXe siècle étaient encore pleines de bosses et d'ornières. Au total, avant le macadam et le moteur à explosion le transport ferroviaire était plus rapide, malgré l'inconvénient des ruptures de charge, et meilleur marché si l'on en retirait l'investissement initial lié à la construction des infrastructures — mais cet investissement, rappelez-vous, c'était l'État qui le prenait en charge.

La gare était devenue un lieu stratégique: dans de nombreuses agglomérations un "quartier de la gare" se développa au détriment de la vieille ville (c'était particulièrement spectaculaire dans certaines villes du Midi dont le centre était sur une hauteur, comme Carcassonne dont la partie médiévale se vida complètement de sa population¹) — en même

¹ Πενσεξ αυσι αυ Σ[ριαννε δεσ Βεανξ θυαρτιερσ δθΑραγον: ↔ Δανσ υνε πετιτε πιλλε φραν|αισε, ο] υνε ριπι|ρε σε μευρτ δε χηαυδ αυ-δεσσυσ δθυν βουλεπαρδ... ≈. ↔ Ιλ εστ παρτι πουρ λε Μεξιθυε, λε μαρ|χηαλ-φερραντ, παρχε θυειλ σε σενταιτ μαλ ς σον αισε συρ λε χοτεαυ δε λα χιτ|, πλειν δε δεμευρεσ δ[σερτ]εσ, σουπενιρσ δεσ γρανδευρσ δε φαδισ, θυανδ λεσ ροισ δε Φρανχε, υνε φοισ δανσ λευρ ρ|γνε, σθαρρ|ταιεντ πουρ τouth υν φουρ απεχ λεσ σειγνευρσ ετ λεσ οφφιχιερσ δε λα γαρδε δανσ λα πιειλλε πιλλε ο] λε σολειλ τρουπε διφφιχιλεμεντ ς σε γλισσερ εντρε λεσ τοιτσ φυσθυεαυ σολ βοσσελ| δεσ ρυεσ. Μαισ περσ λα

temps, il arrivait que la présence de voies bloquât le développement d'un quartier en l'enclavant: à Lyon ce fut le cas des quartiers situés au sud de la gare de Perrache, c'est-à-dire séparés du centre-ville par les rails (et par ailleurs coincés à la pointe d'une presqu'île): on y installa essentiellement... la prison Saint-Paul. Il faudrait aussi évoquer ces villes qui ne vivaient que du chemin de fer (comme Draveil en région parisienne, ou bien Oullins en banlieue lyonnaise, qui se développa autour d'ateliers de réparation du P.L.M.); et bien sûr la place capitale qu'occupaient les cheminots dans les luttes sociales de l'époque. Les chemins de fer tiraient d'autres activités, notamment la sidérurgie (d'autant plus, paradoxalement, qu'au début la qualité du métal était médiocre: lorsqu'elle s'améliora, le rythme de renouvellement du matériel se ralentit), le bois, le bâtiment, le commerce.

Le réseau de **chemins de fer** passa de 3.000 km en 1850 à 16.500 ou 18.000 km en 1870, et à 50.000 en 1914 — un maximum historique: depuis, on n'a pas cessé de fermer des lignes non rentables¹. Il était toujours aussi nettement centré sur Paris, malgré le maillage progressif de l'ensemble du territoire (qui était l'un des objectifs du plan Freycinet) et la multiplication de "transversales" à la rentabilité aléatoire dans une économie aussi centralisée. Le matériel se modernisa peu à peu (je crois inutile de faire une liste d'innovations: pour prendre un seul exemple, le freinage mécanique apparut en 1869; auparavant on freinait à la main).

Malgré tout les **routes** se modernisèrent, et surtout le pays se dota d'un réseau de **chemins vicinaux** qui permettaient d'aller à peu près n'importe où dans de bonnes conditions, à pied ou à cheval. En revanche, le réseau de **canaux** marqua le pas à partir du second Empire, malgré, là aussi, des efforts de relance au moment du plan Freycinet et de ses répliques (on construisit encore 1.400 km de canaux dans les années 1890). Ils ne jouaient un rôle notable que dans les plaines du Nord: en effet, pour que ce type de transport, très lent mais très peu coûteux car peu gourmand en énergie, soit rentable, il faut peu d'écluses et surtout peu de distances, ou, si vous préférez, une forte densité d'activité industrielle. Sur les fleuves, la **batellerie** entra en agonie entre 1850 et 1880, sous les coups du chemin de fer. La **marine marchande**, elle, progressait, quoique bien plus lentement que les chemins de fer: c'était l'effet, et le symptôme, d'une insuffisante ouverture de l'économie française. Ce fut l'époque où la marine à voile et les navires en bois cédèrent la place à la marine à vapeur, qui représentait déjà les deux tiers de la marine marchande en 1870, et aux coques en métal. Il faudrait de nouveau évoquer ici l'**automobile**, qui vers 1910 commençait à jouer un rôle non négligeable à l'échelle de l'ensemble du secteur des transports: voyez plus haut.

Le réseau de **télégraphe** électrique commença à se constituer sous le second Empire (il quadrupla en vingt ans); en 1914, toute la France était équipée — et les paysages marqués pour longtemps par les poteaux, comme on le voit bien sur les tableaux des peintres de la "modernité" de l'époque. Pour l'anecdote et pour la littérature, je vous signale qu'à Paris il existait un système très particulier de communications quasi instantanées qui utilisait un système à propulsion pneumatique (c'est-à-dire à air comprimé): on pouvait donc "envoyer un **pneu**". L'exploitation n'en a été abandonnée qu'au début des années 1980!

γαρε, δανσ λα πλαινε, σ[χηλοννεντ λες γαραγες ο] πιεννεντ σ[αρρ|τερ λες ποιτυρες δεσ ποψαγευρσ δε χομμερχε, ετ δεσ ρεσταυραντσ πλεινσ δεηομμεσ πουσσι|ρευξ θυι ρεγαρδεντ, απαλ[σ ς] λα η@τε υνε σουπε γρασσε ετ δεσ ραγο|τσ νοσταλγιθυες, λε δ[βαρθυεμεντ δευν τραιν φεταντ ς] λ[απενυε δισπροπορτιονν]ε υνε δεμι-δουζαινε δε ποψαγευρσ ηαρασσ[σ ≈. Λε ρομαν δατε δε 1936, ετ χεττε δεσχριπτιον ινιτιαλε εστ χενσ]ε σε πλαχερ περσ 1900.

¹ ζερσ 1910, λες δευξ τιερσ δεσ λιγνεσ [ταιεντ δ[φιχιταιρες; μαισ [πιδεμμεντ λα νοτιον δε σερπιχε πυβλιχ φερροπωιαρε ν[απαιτ πασ δυ τουτ λε μ|με σενσ θυ[εν νοσ τεμπσ δεαυτομοβιλε πουρ τουσ.

D) Les autres industries.

Les industries "de pointe" de l'époque étaient donc essentiellement celles liées aux commandes des chemins de fer et du bâtiment sous le second Empire (l'activité de ce dernier secteur doubla en vingt ans), celles liées à l'automobile vers 1914.

Sous le second Empire la production de **charbon** passa de 5 à 13 millions de tonnes; ce fut à cette époque que l'on mit en exploitation le bassin houllier du Pas-de-Calais. La production d'**acier** passa de 300.000 à 1 million de tonnes; celle de fer, de 1 à 3 millions de tonnes. La machine à vapeur se généralisa, remplaçant la force hydraulique et le bois (en 1850 la moitié de la production d'acier se faisait au bois; en 1865, le chiffre n'était plus que de 10%); ce fut ainsi que la petite sidérurgie rurale, avec ses hauts-fournaux à bois, disparut peu à peu devant la concurrence de la sidérurgie "industrielle", celle des grandes usines et des haut-fournaux au coke, dont le type était l'usine du **Creusot**: en 1868 elle s'étendait sur 125 hectares d'ateliers et de mines, assurait 10% de la production de fonte du pays et employait 9.950 ouvriers (c'était la plus grande usine d'Europe): directement ou non, elle faisait vivre la grande majorité des travailleurs du bassin d'emploi du Creusot. En revanche, les autres secteurs de la métallurgie (la fonte notamment) restaient beaucoup moins concentrés.

Cependant le **textile** restait l'industrie prédominante en termes d'emplois, malgré une crise des cotonnades dans les années 1860 (une conséquence de la guerre de sécession: les champs de coton du sud des États-Unis étaient ravagés et les deux camps se faisaient un blocus mutuel qui tourna très vite à l'avantage du Nord), malgré aussi une maladie, la pébrine, qui décima les vers à soie (ou bombyx du mûrier) de la vallée du Rhône. Ce secteur demeurait en partie très traditionnel (les petits ateliers ruraux restaient nombreux, par exemple les magnaneries¹ de la vallée du Rhône) et peu concentré; il commençait cependant à se spécialiser par régions.

Sous la III^e République, le textile représentait toujours le tiers de l'activité industrielle française, mais sa croissance s'essouffait sauf dans les cotonnades, la branche la plus mécanisée. En revanche, le lin (difficile à mécaniser) et la laine (pénalisée par le protectionnisme) régressèrent, tandis que la soie retrouva une certaine prospérité en se "démocratisant" (tout est relatif) après 1885. Les **charbonnages** progressaient, mais l'industrie française avait "faim de charbon", comme on disait: d'excellents gisements étaient passés à l'Allemagne en 1871. On devait donc importer, ce qui pesait sur les prix, le protectionnisme aidant. La **sidérurgie** connut une grave crise consécutive à l'arrêt des effets du plan Freycinet vers 1882-1884; puis elle reprit, et l'acier l'emporta définitivement sur la fonte et le fer grâce à un nouveau procédé inventé en 1879, qui permit d'en abaisser le coût de fabrication. En revanche, l'**aluminium** connut un essor spectaculaire à la Belle Époque, lorsque l'électricité fut devenue bon marché (la production fut multipliée par 7 de 1905 à 1913). Les résultats de l'**industrie chimique** étaient décevants, notamment dans le secteur des colorants où les performances de l'Allemagne semblaient hors de portée.

¹ Χε μοτ δ[σιγνε υνε υσινε δε σοιεριεσ. Λε τραπαιλ ψ [ταιτ τρ\σ δυρ: ιλ φαλλαιτ νοταμμεντ ρετιρερ δε λεαυ βουιλλαντε λεσ βομβψξ [βουιλλαντ[σ δανσ λευρ χοχον □ ον υτιλισαιτ υνε εσπ\χε δε πειγνε θυι περμετταιτ δε νε πασ μετρε λεσ μαινσ δανσ λεαυ, μαισ ιλ ψ απαιτ δεσ αχχιδεντσ, ιλ φαλλαιτ παρφοισ δ[χοινχερ λε πειγνε ◇ λα μαιν (απεχ δε μαυπαισ γαντσ), λεσ περσ ◇ σοιε [ταιτ βρ]λαντσ, ετ ον τραπαιλλαιτ εν περμανενχε δανσ λα παπευρ δε λεαυ βουιλλαντε. Χε[ταιτ υν τραπαιλ δε φεμμε □ ετ λεον ρεχονναισσαιτ λεσ ουπρι\ρεσ δε λα σοιε ◇ λευρσ μαινσ αβ[μ]εσ. Λε τραπαιλ δε τειντυρε δεσ τισσυσ, πλυτ |τ ρ[σερπ] αυξ ηομμεσ, νε[ταιτ πασ μοινσ [προυπαντ: λυι αυσσι σε φαισαιτ δανσ υνε τρ\σ φορτε χηαλευρ, απεχ εν πλυσ λεσ [μανατιονσ δεσ προδυιτσ τοξιθυεσ. Χεσ χονδιτιονσ δε τραπαιλ οντ περσαιτ[φυσθυεαυξ ανν[εσ 1930.

Pour l'ensemble de la période, les grandes **régions industrielles** étaient au nombre de trois. D'abord le Nord et le Pas-de-Calais, la région plus industrielle de France, et de loin; ses points forts étaient les mines, la sidérurgie et le textile. C'était aussi la seule région à majorité ouvrière: on y trouvait 62,1% d'ouvriers dans la population active en 1896. Puis la région parisienne et la basse vallée de la Seine: c'était la première région industrielle de France pour le nombre d'ouvriers employés, de loin la plus diversifiée, et elle était en essor continu: on y trouvait beaucoup d'industries de transformation, de l'artisanat traditionnel aux industries de pointe comme l'automobile¹). Enfin la région lyonnaise, en déclin relatif malgré sa position avantageuse de carrefour: elle aussi s'appuyait sur les mines, la métallurgie et le textile. Il faut ajouter qu'après 1890, le triomphe de l'acier fit la fortune de la Lorraine, dont la "minette" (un minerai de fer à forte teneur en phosphore) devenait intéressante à exploiter dans les nouvelles conditions techniques. Mais cela se passait pour l'essentiel en Allemagne...

Il faut ajouter à ces quatre régions une "écharpe" de petits bassins industriels qui allait en gros d'Épinal à Alès, en passant par des centres comme Roanne (où l'on travaillait le coton) ou Saint-Étienne (où l'on extrayait la houille et où l'on fabriquait des armes, notamment dans la fameuse Manufacture des Armes et Cycles dont la diversification, et le catalogue délirant de variété, étaient célèbres²: c'était l'un des pionniers de la vente par correspondance). Il faut citer aussi Grenoble (où l'atout essentiel était l'hydro-électricité, la "houille blanche": l'industrie de l'aluminium, gourmande en électricité, s'y développa beaucoup); La Ciotat et ses chantiers navals, Marseille et toutes les activités liées au commerce colonial en pleine expansion, etc., etc. Tout ceci était assez nettement concentré à proximité d'un axe Rouen-Paris-Lyon-Marseille; en revanche, tout l'Ouest, sauf la vallée de la Seine, était en recul, ainsi que le Languedoc: un recul déjà sensible sous le second Empire pour le massif central et le sud-ouest, mais qui se généralisa par la suite, à quelques exceptions très localisées près (je pense par exemple à Lavelanet, en Ariège, qui demeura un petit centre textile jusque dans les années 1960). On assista à **une concentration dans l'espace de l'activité industrielle**: dans un certain nombre de régions où l'activité industrielle était diffuse en 1850, elle tendit à se concentrer dans les agglomérations les plus importantes — ainsi en Champagne, dans la vallée du Rhône et sur les rives de la Méditerranée (l'Hérault, la Provence occidentale). Dans le sud-ouest, Toulouse concentrait de plus en plus l'essentiel de l'activité industrielle, amorce d'un processus de "macrocéphalie régionale" très frappant aujourd'hui.

Dans l'ensemble, il faut insister sur les **contrastes** qui subsistaient entre des régions modernes, qui se développaient spectaculairement, et d'autres qui demeuraient très archaïques; ils étaient tout aussi grands entre secteurs, ou même d'une entreprise à l'autre selon le dynamisme des dirigeants (notamment dans le textile). De ce point de vue **il faut se méfier de Zola**: amoureux du progrès et du modernisme, il décrivit de préférence les secteurs les plus en pointe du IInd Empire, c'est-à-dire ceux qui annonçaient son temps à lui, la III^e République, et même les aspects les plus novateurs de celle-ci. *Le ventre de Paris*, ce sont les Halles, qui venaient de sortir de terre en 1870 et demeuraient de loin l'"entreprise" la plus moderne du secteur de la distribution en gros en 1900; *Au Bonheur des Dames*, ce sont les premiers grands magasins, et la petite boutique n'y est présente que pour être moquée; *La bête humaine*, c'est le chemin de fer; *La Curée*, c'est la spéculation dans l'immobilier parisien, mais

¹ Πενναυλτ [ταιτ δ[φ]ϙ] ινσταλλ[ε] σур λ[ε]λ[ε] Σ[γ]υιν, ϙ Βιλλανχουρτ; ιλ ψ απαιτ δε νομβρεϙ αυτρεσ φαβριχαντσ υν πευ παρτουτ εν βανλιευε. Θυαντ αυξ υσινεσ Χιτρο[ν], ελλεσ σεινσταλλ[ρεντ] εν 1915 δανσ λε θυαρτιερ θαπελ, δ[φ]ϙ] χ[λ]βρε πουρ λ[ε]ΒεαυΒ θυε λ[ε]ον ψ φαβριθυαιτ δεπυισ 1777; μαισ φυσθυ[εν] 1918 ελλεσ φαβριθυ[ρεντ] δεσ ματ[ριελ]σ δε γυερρε: χε νε φυτ θυ[εν] 1918 θυ[ε]Ανδρ[] Χιτρο[ν] σε λαν[]α δανσ λα προδουχτιον δ[ε]αυτομοβιλεσ.

² Χε σοντ λεσ συρρ[α]λιστεσ θυι, δανσ λεσ ανν[]εσ 1920, εν οντ ασσυρ[] λα ποστ[ριτ] χυλτυρελλε ινπολονταιρε.

toutes les villes ne se trouvèrent pas à ce point bouleversées par les grands travaux "haussmaniens"; quant aux ouvriers de *Germinal*, ils ne sont pas du tout représentatifs de leur époque: ils annoncent plutôt la classe ouvrière des années 1890-1910, et même en fait celle des années 1920. Néanmoins Zola décrit aussi le monde rural dans *La Terre*, et une petite ville de province endormie dans *La conquête de Plassans*. La même remarque vaut pour les romans d'Aragon qui se passent à la Belle Époque, et où l'auteur décrit plutôt les années 1930, qui sont celles où il écrit le cycle du *Monde réel*... Cette partie de son œuvre est très démonstrative, et, quoique de qualité, c'est une démonstration rétrospective, avec tous les dangers du genre!

Sous le second Empire, et encore dans une certaine mesure sous la IIIe République, le monde de Zola coexistait avec le monde de Balzac ou de la Comtesse de Ségur. En réalité, la France devait ressembler fortement à l'un de ces pays "émergents" de notre fin du XXe siècle, comme l'Inde où des centres ultramodernes de recherche spatiale coexistent avec des ateliers textiles quasi médiévaux et des campagnes aux rythmes millénaires...

E) L'agriculture.

Sous le second Empire, la situation de l'agriculture était encore assez confortable, même si ce secteur croissait moins vite que l'industrie: la **production** agricole totale augmenta de 25%. L'agriculture entra véritablement en crise vers 1880, ou plus exactement dans une longue période de stagnation qui ne s'acheva qu'après 1960; elle ne bénéficia pratiquement pas de la reprise économique de l'avant-guerre (vers 1892, le revenu agricole national commença même à diminuer légèrement, bien que la production continuât à augmenter). La meilleure preuve de la réalité de cette crise, c'était que la **rente foncière**, c'est-à-dire le prix auquel on louait des terres, déperissait — elle s'effondra même franchement après 1880: les propriétaires qui ne cultivaient pas leur terre, mais se contentaient d'en percevoir les revenus, s'appauvrirent; certains devaient vendre à leurs exploitants, à des prix en baisse.

Bonne affaire pour les assoiffés de terres — mais qui les détournait d'autres investissements plus rentables à long terme, par exemple en matériel: ce "**complexe du propriétaire**" est tenu aujourd'hui pour l'une des causes ultimes du retard que l'agriculture était en train de prendre. Et puis cela aboutissait à **des exploitations trop petites**, difficilement viables. En 1911, les exploitations agricoles disposaient en moyenne de 8,65 hectares de terres cultivées. 30% d'entre elles faisaient moins de 5 hectares; la moitié en faisaient plus de 40 (en réalité, la grande propriété se maintenait; la redistribution des terres se faisait à l'intérieur de la petite et moyenne paysannerie, en particulier par rachat des toutes petites exploitations, non viables, dont les propriétaires partaient en ville). En revanche les loyers des terres (c'est la même chose que la rente foncière) suivaient le mouvement à la baisse, ce qui profitait aux fermiers, c'est-à-dire à ceux des paysans que la faim de terres n'avait pas affolés.

Peu de gens étaient déjà conscients de ces difficultés, et surtout ils les analysaient mal, préférant y voir une conséquence de **la concurrence déloyale de l'industrie**, génératrice de pauvreté aussi bien en ville (directement) qu'à la campagne (par l'effet, notamment, de la baisse des prix agricoles afin de pouvoir nourrir les ouvriers). Le thème de l'hostilité à la ville et à l'industrie s'étendit de l'extrême-droite légitimiste à une partie de la mouvance républicaine, notamment les "progressistes" des années 1890, ainsi nommés par antiphrase involontaire: l'ineffable Méline, dont on a vu le dynamisme et la vision d'avenir en matière de commerce extérieur, prônait le **retour à la terre** et pronostiquait qu'« avant peu l'exode urbain succèder[ait] à l'exode rural »: un homme d'intuition. Un autre thème à la mode à la

Belle Époque était que **l'agriculture "manquait de bras"** (à cause de l'industrie, mais aussi, dans d'autres versions, du service militaire obligatoire); or le problème des campagnes était exactement l'inverse, c'était un problème de surpopulation. Mais comme tout le monde répétait le contraire... (Et comme, par ailleurs, un début d'allègement de la pression démographique commençait, vers 1914, à destabiliser les exploitations les moins rentables qui jusque-là n'avaient survécu qu'en exploitant une main-d'œuvre pléthorique et famélique, sans investir... C'était cela que l'on prenait pour une menace pesant sur l'agriculture!). Quant à la gauche socialiste, pour elle l'affaire était entendue: le paysan était un rustre réactionnaire, suppôt des pouvoirs successifs, et il n'y avait rien à en attendre en matière de progrès, ni social, ni économique.

Parmi les **progrès** qui eurent lieu malgré tout, car l'immobilité n'est jamais totale, il faut noter une augmentation des **surfaces cultivées**, surtout sensible sous le second Empire notamment par le biais de l'aménagement de régions jusque-là très insalubres comme les Landes et la Sologne (voyez le chapitre 3); par la suite, on toucha les limites de ce qu'il était humainement possible d'exploiter, et dès avant 1914, la pression démographique ayant commencé à diminuer à cause de l'exode rural, certains terroirs difficiles commencèrent à être abandonnés, notamment les plus pentus; cela dit, le paysage rural était infiniment moins boisé qu'aujourd'hui, comme le montre n'importe quelle comparaison avec des cartes postales ou des photos anciennes. La jachère se marginalisa définitivement, dès le second Empire, dans les régions de plaine, notamment en Picardie et en Beauce, au profit des plantes fourragères (luzerne, etc.); mais elle restait pratiquée sur les terroirs les plus pauvres et là où les **engrais** étaient financièrement inaccessibles — une partie de la paysannerie vivait pratiquement en-dehors de toute économie monétaire. L'usage de ces produits, cependant, se répandait (le chemin de fer y joua un rôle décisif, avec les subventions de l'État), notamment celui du guano du Chili dès le second Empire et, surtout à la fin de la période, celui des phosphates du Maroc; les premiers engrais chimiques apparurent dans les années 1870. Grâce aux travaux de Pasteur, dans les années 1880 on apprit à lutter contre le **charbon**, maladie du bétail ovin.

Les techniques de **sélection** permirent d'améliorer les races (bovines notamment) et les variétés de céréales, cependant que les vieilles races et variétés régionales régressaient: une activité fortement encouragée par les régimes successifs, comme le montre l'institution séculaire et intouchable des comices agricoles, avec leur inévitable concours du plus beau taureau — mais c'était celui du châtelain ou de quelque laboureur prospère: dans les fermes les plus pauvres, la Mignonne, étique et cagneuse, avait la mamelle flasque, mais on la gardait par tradition, par affection, et surtout parce qu'il n'y avait pas d'argent pour acheter des génisses au marché: il fallait bien se contenter de ce qui naissait à l'étable. Il y avait peu d'écoles d'agronomie, et elles ne touchaient pas la paysannerie traditionnelle: le métier s'apprenait à la ferme, en famille.

Le développement du **machinisme** fut lent: il n'y avait que 9.000 moissonneuses en 1862; les batteuses, cependant, se multiplièrent dès le second Empire. Vers 1914, ces deux engins étaient devenus familiers (dans les régions de petite propriété, elles passaient d'exploitation en exploitation au moment des récoltes), ainsi que la faux pour la moisson; la diffusion des faucheuses mécaniques s'accrut après 1890. Une nouvelle charrue, faite uniquement de métal, la charrue Brabant, se répandit. Mais dans certaines régions, notamment en Lozère, en Savoie et en Corse, on voyait encore des faucilles ou des araires (charrues primitives) pratiquement inchangées depuis la Gaule romaine¹. Partout la force de travail

¹ Μαισ ινδισπενσαβλεσ δανσ χειρταινεσ χιρχονστανχεσ: λεσ φαυχιλλεσ, πουρ φαυχηρ δεσ προσ εν πεντε, δε πετιτε ταιλλε ου δε φορμε βισχορννε, ου πλεινσ δε πιερρεσ; λεσ αραιρεσ, πουρ λαβουρερ δεσ σολσ τρ\σ μινχεσ θυε λεσ χηαρρνεσ μοδερνεσ αυραιεντ [πεντρ]εσ τροπ

humaine restait prédominante: l'été, la journée de travail durait 14 heures et les enfants désertaient l'école au moment des récoltes... Dans la Beauce, la logique était (depuis longtemps déjà) celle de la rentabilité, mais en Lozère la rentabilité comptait moins que l'**autosuffisance**: on a calculé qu'élever deux cochons coûtait deux fois le prix de vente, compte tenu du ramassage des châtaignes, de leur préparation et du minimum de soins à donner aux bêtes. Mais c'était que la force de travail était tenue pour gratuite (c'était celle des enfants, des vieux, des femmes) et surtout qu'en fait on ne vendait pas ces cochons; on les égorgeait à Noël et "on avait pour l'hiver", sans avoir besoin de rien acheter — on ne pouvait pas faire autrement vu qu'on ne vendait rien faute de rendements suffisants...

C'était un cercle vicieux: on travaillait beaucoup pour des rendements désastreux, donc on ne pouvait rien faire d'autre, donc on n'avait pas d'argent, donc on ne pouvait pas acheter tout ce qui aurait permis de travailler moins pour des rendements supérieurs, on ne pouvait pas faire autre chose que survivre. La seule solution pour rompre ce cercle, c'était le crédit populaire à taux très bas, aidé par l'État; mais lorsqu'il commença à se mettre en place dans l'entre-deux-guerres, l'exode rural était déjà irrémédiablement entamé.

Bref, **un rythme de modernisation très inégal selon les régions** et les types d'exploitations: à la Picardie, à la Brie et à la Beauce dynamiques, auxquels on peut ajouter par exemple la Normandie laitière, le Morvan (où l'élevage s'était modernisé, encouragé par la proximité du P.L.M., donc l'accessibilité des marchés des grandes villes) et les régions de primeurs (la basse vallée du Rhône) et de vignoble de qualité, s'opposaient le sud-ouest et la plupart des montagnes, en retard et repliées sur elles-mêmes. En moyenne nationale, les **rendements** n'augmentaient que très lentement.

Sous le second Empire, les **céréales** étaient la production dominante: la récolte de blé augmenta de 30%; celle de pommes de terre augmenta d'autant, celle de vin de 40%, celle de betterave à sucre quintupla. Cela dit, même pour les céréales la production restait très inégale d'une année sur l'autre (pour le blé, les variations interannuelles atteignaient les 20% dans les années 1850, les 10% encore vers 1900). La céréaliculture devint de moins en moins rentable par la suite malgré une amélioration de la productivité, très inégale d'ailleurs selon les régions, et malgré le protectionnisme forcené qui la protégeait (mal) de la concurrence américaine. Les prix baissaient malgré tout, et puis la demande n'était pas élastique: la population ne croissait que lentement, et l'on pouvait difficilement manger plus de pain qu'on le faisait à l'époque. Aussi le niveau maximum de production de céréales fut atteint en 1874; par la suite, elle ne fit que stagner.

Certains secteurs allèrent de crise en crise. La pébrine entraîna la ruine de l'exploitation des mûriers dans la vallée du Rhône¹; lorsque l'industrie de la soie reparti, ce fut avec des matières premières importées d'Extrême-Orient. Plus lent, mais tout aussi

βρυταλεμεντ. Δανσ λεσ δευξ χασ, χελα δεμανδαιτ, προπορτιοννελλεμεντ ∠ λα θυαντιτ| φιναλεμεντ ρ|χολτ|ε, υνε δ|πενσε δα|νεργιε θυι νε πουπαιτ |τρε πουρπωυε θυε δανσ λε χαδρε δε χαμπαγνεσ συρπευπλ|εσ, αυ πριξ δδυνε τρ|σ γρανδε μισ|ρε (εν |χριπαντ χεχι, φε πενσε αυσσι ∠ χεσ παψασανσ δεσ χοντραφορτσ οριενταυξ δυ μασσιφ χεντραλ θυι, οβστιν|μεντ ετ φυσθυε περσ 1950, οντ ρ|χολτ|ε λεσ πιερρεσ θυι ενχομβραιεντ λεσ χηαμπος πουρ μοντερ δεσ μυρετσ ετ δεσσινερ, μοινσ πεντυεσ, δα|τροιτεσ παρχελλεσ εν τερρασσε, λεσ √χηαλετσ∇). Εν ρ|αλιτ|, χεσ τερρεσ νε σοντ φαμαιοσ πασσ|εσ ∠ δεσ φορμεσ πλυσ μοδερνεσ δε μισε εν παλευρ: ελλεσ οντ |τ| αβανδονν|εσ, τουτ σιμπλεμεντ ∏ ετ λα Φρανχε προδουιτ βιεν πλυσ αυφουρδδηυι θυε ποιχι χεντ ανσ, συρ υνε Σ.Α.Υ. βιεν πλυσ ρ|δυιτε.

¹ Ιλ νεψ απαιτ πασ δε πλαντατιονσ, μαιοσ πλυτ |τ υν ου δευξ μ|ριερσ παρ εξπλοιτατιον, εν γ|ν|ραλ δανσ λα χουρ δε λα φερμε ο| ιλσ δονναιεντ δε λζομβρε. Ιλσ φυρεντ αβανδονν|σ ∠ λευρ φονχτιον ορνεμενταλε; λεσ δερνιαερσ, χεντεναιερσ, αχη|πεντ δε χρεπερ.

inélucltable, fut le déclin des plantes cultivées pour l'industrie textile (le lin, le chanvre) et des oléagineux (colza, olivier): dans les deux cas, c'était un problème d'incapacité à s'adapter à la concurrence internationale; les tarifs Méline ne firent que retarder l'échéance.

La **vigne** fut d'abord touchée par l'**oïdium** (un champignon unicellulaire: repéré dès 1850, il fit des ravages vers 1855, mais fut assez vite contrôlé grâce au recours au soufre), puis elle fut atteinte par le **phylloxéra**, un puceron importé d'Amérique et aux larves gourmandes: identifié en 1863 dans le Gard, il commençait à inquiéter sérieusement les viticulteurs dans les dernières années de l'Empire. À partir de 1876, l'affaire prit un tour si catastrophique qu'il n'y eut plus qu'un seul remède: tout arracher, et replanter en greffant les plants français sur des ceps américains naturellement résistants au phylloxéra, puisqu'originaires de la même région du monde. Mais le replantage fut long et coûteux, et souvent les paysans, faute d'aide matérielle de l'État ou de prêts des banques, le retardèrent autant qu'ils pouvaient: il faut 3 à 7 ans à un plant de vigne pour produire des raisins... En 1889, la production était tombée à 23 millions d'hectolitres, contre 60 à 70 millions dans les années 1860, et le vignoble à 1.600.000 ha, contre 2.600.000 — il fallut recourir à des importations massives, et subventionnées.

La crise du phylloxéra entraîna la disparition des vignobles les moins rentables, notamment dans le nord du pays (dans le Jura¹, en Lorraine, dans l'Aube); en revanche, elle contribua à l'établissement d'une monoculture viticole dans les plaines du Languedoc, car l'on crut un moment que l'inondation de la base des plants permettait d'éviter la maladie (malheureusement ces plaines donnent un vin de qualité exécrable: la vigne a besoin d'un sol pauvre et sec!). Vers 1900, le vignoble occupait 47% des terres cultivées dans l'Hérault... Dans les **années 1900** le phylloxéra n'était plus qu'un mauvais souvenir, mais désormais la **surproduction** régnait, d'autant plus que dans le sud du pays tout le monde s'était précipité pour faire du vin (en particulier les anciens producteurs de vers à soie ruinés par la pébrine), et que la production des grands domaines modernes d'Algérie faisait une concurrence sévère aux vins du Midi. Au total le prix de l'hectolitre s'était effondré de 40 F en 1881 à 15 F en 1905 (avec un creux conjoncturel à 8 F en 1901 à cause de trois bonnes récoltes successives)... D'où la très grave crise sociale et politique de 1907, que j'ai évoquée au chapitre 6. Seule l'exécrable récolte de 1910 fit remonter le prix de l'hectolitre à 30 F environ.

En revanche, la culture de la pomme de terre et de la betterave continua à progresser durant toute la période, ainsi que l'élevage (sauf celui des ovins, concurrencé par la laine des pays neufs) et les plantes fourragères qui lui étaient liées, toutes **activités tirées par l'augmentation de la demande en ville** et dont les prix baissaient moins vite.

La **spécialisation régionale** progressait lentement; comme je l'ai noté au chapitre 7 à propos de la consommation de vin et de ses conséquences en matière de santé publique, ce phénomène était lié avant tout au progrès des transports. Dès le second Empire on assista à un début de conversion à l'élevage des régions montagneuses et bocagères; certaines régions de Bretagne expédiaient déjà leurs produits maraîchers jusqu'à Paris et à Londres. Ce fut encore plus net sous la IIIe République — d'où parfois un véritable bouleversement du paysage rural, par exemple dans le Poitou et les Charentes, où l'on pallia le déclin du vignoble par une spécialisation accélérée dans les produits laitiers: dès 1913, les producteurs regroupés en une fédération de coopératives faisaient acheminer leur beurre à Paris par wagons frigorifiques. Nous l'avons vu à l'instant, entre 1855 et 1890 la vigne recula dans le nord et se concentra dans le midi. Toujours grâce aux chemins de fer et à la demande urbaine, la Provence et la partie la plus moderne de la Bretagne continuèrent à se spécialiser dans les cultures

¹ Σαυφ εν Αρβοισ, ρ χαυσε δαυν μιχρο-χλιματ πλυσ χηαυδ ετ ενσολειλλλ].

maraîchères et fruitières. Mais le sud-ouest, le massif central ou l'intérieur de la Provence continuaient à pratiquer la **polyculture traditionnelle**: deux chèvres et puis quelques moutons, une année bonne et l'autre non, un carré de pommes de terre et trois poiriers, quelques ceps pour la piquette, un peu d'orge et puis les poules, et des châtaignes pour passer l'hiver avec le cochon, le tout invendable, peut-être dix paniers de cerises pour trente sous et un aller-retour au marché, donc pas d'argent pour acheter autre chose qu'un peu de sucre et l'édition dominicale du *Petit Journal*, et l'absinthe dominicale, tant de travail pour si peu, et sans vacances, et sans sorties...