

# **Histoire des faits économiques**

De la Révolution industrielle à nos jours



*Maxi*  
 *Fiches*

4<sup>e</sup> édition

# Histoire des faits économiques

De la Révolution industrielle à nos jours

BERTRAND BLANCHETON

DUNOD

**Du même auteur :**  
*Sciences économiques*, 4<sup>e</sup> édition, Coll. Maxi Fiches,  
Dunod, 2020

Le pictogramme qui figure ci-contre mérite une explication. Son objet est d'alerter le lecteur sur la menace que représente pour l'avenir de l'écrit, particulièrement dans le domaine de l'édition technique et universitaire, le développement massif du photocopillage.

Le Code de la propriété intellectuelle du 1<sup>er</sup> juillet 1992 interdit en effet expressément la photocopie à usage collectif sans autorisation des ayants droit. Or, cette pratique s'est généralisée dans les établissements

d'enseignement supérieur, provoquant une baisse brutale des achats de livres et de revues, au point que la possibilité même pour

les auteurs de créer des œuvres nouvelles et de les faire éditer correctement est aujourd'hui menacée. Nous rappelons donc que toute reproduction, partielle ou totale, de la présente publication est interdite sans autorisation de l'auteur, de son éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC, 20, rue des Grands-Augustins, 75006 Paris).



© Dunod, 2016, 2020, 2022

11 rue Paul Bert, 92240 Malakoff

www.dunod.com

ISBN 978-2-10-083374-0

Le Code de la propriété intellectuelle n'autorisant, aux termes de l'article L. 122-5, 2<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup> a), d'une part, que les « copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » et, d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, « toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite » (art. L. 122-4).

Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

# Table des matières

Avant-propos	1
<b>1</b> La Révolution industrielle anglaise (1760-1830)	2
<b>2</b> Les <i>corn laws</i>	6
<b>3</b> La libéralisation commerciale des années 1850-1860	10
<b>4</b> La révolution des transports	14
<b>5</b> Les chemins de fer au XIX <sup>e</sup> siècle	18
<b>6</b> Les fondements de la puissance économique des États-Unis	20
<b>7</b> Le Zollverein et l'intégration allemande	24
<b>8</b> La restauration Meiji au Japon	26
<b>9</b> La hiérarchie des puissances économiques (1820-1913)	30
<b>10</b> La première mondialisation (1850-1914)	32
<b>11</b> L'étalon-or	36
<b>12</b> La loi Méline de 1892	38
<b>13</b> Le paradoxe Bairoch ou « tariff growth paradox »	40
<b>14</b> Le Taylorisme	44
<b>15</b> Le financement de la Première Guerre mondiale en France	46
<b>16</b> Les réparations allemandes	50
<b>17</b> L'hyperinflation allemande	54
<b>18</b> La déflation britannique des années 1920	56
<b>19</b> La stabilisation Poincaré	60
<b>20</b> La Nouvelle Économie Politique en URSS	64
<b>21</b> La crise de 1929	68
<b>22</b> Le <i>New Deal</i>	72
<b>23</b> Le Front populaire	76
<b>24</b> Le système de Bretton Woods (1944-1971)	80
<b>25</b> Le Fonds monétaire international	84
<b>26</b> La Banque mondiale	86

<b>27</b>	<b>Le GATT</b>	<b>88</b>
<b>28</b>	<b>Nationalisations et privatisations en France</b>	<b>92</b>
<b>29</b>	<b>Les Trente Glorieuses</b>	<b>96</b>
<b>30</b>	<b>Le Fordisme</b>	<b>100</b>
<b>31</b>	<b>Le miracle économique japonais</b>	<b>102</b>
<b>32</b>	<b>Le Toyotisme</b>	<b>104</b>
<b>33</b>	<b>Le plan Rueff de 1958 (comité Rueff)</b>	<b>106</b>
<b>34</b>	<b>La relance Kennedy Johnson (1961-1965)</b>	<b>108</b>
<b>35</b>	<b>Les accords de Grenelle de mai 1968</b>	<b>110</b>
<b>36</b>	<b>Les chocs pétroliers de 1973 et 1979</b>	<b>114</b>
<b>37</b>	<b>Le syndrome hollandais ou la malédiction des ressources naturelles</b>	<b>118</b>
<b>38</b>	<b>La relance Chirac de 1975</b>	<b>120</b>
<b>39</b>	<b>La relance socialiste (1981-1982)</b>	<b>122</b>
<b>40</b>	<b>La politique agricole commune</b>	<b>126</b>
<b>41</b>	<b>La construction monétaire européenne</b>	<b>129</b>
<b>42</b>	<b>L'intégration européenne</b>	<b>133</b>
<b>43</b>	<b>La Banque centrale européenne et l'euro</b>	<b>137</b>
<b>44</b>	<b>La seconde mondialisation</b>	<b>139</b>
<b>45</b>	<b>L'intégration financière internationale</b>	<b>143</b>
<b>46</b>	<b>L'émergence de la Chine</b>	<b>145</b>
<b>47</b>	<b>L'organisation mondiale du commerce</b>	<b>147</b>
<b>48</b>	<b>De la crise financière des subprimes à la crise de l'euro</b>	<b>149</b>
<b>49</b>	<b>La résistance du dollar en tant que monnaie internationale</b>	<b>151</b>
<b>50</b>	<b>Le choc du Covid</b>	<b>154</b>
	<b>Glossaire</b>	<b>157</b>
	<b>Bibliographie</b>	<b>183</b>
	<b>Index</b>	<b>185</b>

# Avant-propos

Ce *Maxi Fiches d'Histoire des faits économiques* se présente sous forme de fiches synthétiques de deux ou quatre pages.

Cinquante des principaux thèmes de l'histoire économique contemporaine sont abordés (la Révolution industrielle anglaise, la crise de 1929, les chocs pétroliers, l'intégration européenne...).

Un glossaire de 200 notions clés complète l'ouvrage.

Plusieurs outils pédagogiques sont à la disposition du lecteur :

- La rubrique **Point clé** fait ressortir l'intérêt du sujet et ses principaux enjeux.
- La rubrique **Repères chronologiques** récapitule les principales dates et événements à mémoriser.
- Les **termes surlignés** dans le texte sont définis dans le lexique final.

L'ouvrage constitue un outil efficace de révision des examens et de préparation aux concours.

# 1

## La Révolution industrielle anglaise (1760-1830)

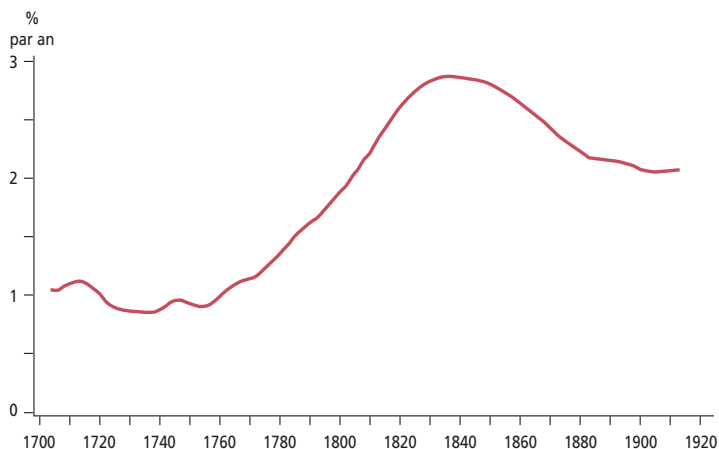
### Point clé

La Révolution industrielle constitue une rupture majeure dans l'histoire de l'humanité, comparable à la « révolution néolithique ». Elle apparaît comme le point de départ de ce que Kuznets appelle la croissance économique moderne à savoir un processus cumulatif d'accroissement simultané de la population, de la production et du revenu par tête. Cette croissance subite a été nourrie par une série de changements simultanés : l'idée qu'il existerait un facteur déterminant (ultime) doit être abandonnée. L'économie anglaise avait atteint un niveau de développement suffisant permettant à l'offre de répondre par la mécanisation à une sollicitation de la demande (alors forte dans le textile).

### 1. LES MANIFESTATIONS DE LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE

Ce phénomène se déroule en Angleterre entre 1760 et 1830 pour reprendre la datation traditionnelle de l'historien Ashton (1959). Il se manifeste par l'apparition d'innovations dans les secteurs du textile (machines à tisser), du « machinisme » (perfectionnement de la machine à vapeur), de la sidérurgie et la métallurgie (diffusion des hauts fourneaux au coke...) et un peu plus tard dans d'autres domaines comme le transport ou la chimie. Le caractère révolutionnaire de ces transformations est certes atténué par le fait que les innovations sont tributaires d'améliorations antérieures, c'est par exemple le cas de la machine à vapeur, dès la fin du xvii<sup>e</sup> siècle Savery crée une machine à pomper l'eau des mines, en 1712 Newcomen améliore la machine... Mais une vraie rupture se déroule bel et bien à partir de la décennie 1760-1770 qui tient à l'ampleur et au nombre des innovations, à l'intensité de leur diffusion, aux inflexions observables dans la croissance des gains de productivité et de la production industrielle.

Trend de la production industrielle britannique (xviii<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> siècles)





L'histoire économique quantitative fait ressortir une nette rupture en Angleterre en matière de croissance de la production industrielle dans les années 1760-1770. Même si les premières décennies du XVIII<sup>e</sup> connaissent déjà un rythme de croissance assez soutenu (de l'ordre de 1 % l'an) fondé notamment sur la protoindustrialisation, c'est un véritable décollage (*take off* pour reprendre la terminologie de Rostow Les Étapes de la croissance économique (1963)) qui se fait jour à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle (voir le graphique très explicite de Crafts).

Plus largement la Révolution industrielle anglaise s'accompagne de transformations radicales dans les domaines démographique, culturel, géopolitique ou encore dans l'organisation du travail. Ces bouleversements participent de l'extraordinaire complexité de ce processus. L'analyse des interactions entre facteurs de demande et facteurs d'offre fournit une grille de lecture de cet épisode.

## 2. LES FACTEURS DE PROGRESSION DE LA DEMANDE : LE RÔLE DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DE LA CONSOMMATION

Au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle la demande adressée en Angleterre au secteur textile et à un degré moindre à la métallurgie est si forte qu'elle entraîne une pénurie de main-d'œuvre. Plusieurs facteurs peuvent concourir à expliquer cette forte demande.

Le commerce international constitue un vecteur potentiel de pression de la demande (demande externe en l'occurrence) en même temps qu'il permet une accumulation préalable de capital. Depuis la fin du XVII<sup>e</sup> siècle la Grande-Bretagne a imposé sa domination maritime et dispose au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle d'importants débouchés coloniaux (en Amérique du Nord, Asie...). Il semble, par exemple, que fin XVII<sup>e</sup> les exportations de laines représentent 30 % de la production anglaise et que cette proportion atteigne 50 % au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. Sans exclure totalement ce facteur, la localisation des principaux foyers de la « Révolution industrielle » ne corrobore pas cette hypothèse : les villes portuaires ne sont pas les premières concernées.

Un fait est solidement établi grâce aux travaux de Wrigley et Schofield (1981) : la population anglaise, après avoir pratiquement stagné depuis le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, progresse à un rythme soutenu à partir de 1740 (entre 1740 et 1760, elle croît à un taux annuel moyen voisin de 0,5 %). La population de la Grande-Bretagne passe de 7,4 millions d'habitants en 1750 à 10,7 millions en 1800 et 20,6 millions en 1850. La poussée démographique pourrait être à l'origine de la hausse de la demande textile. Mais l'influence dynamique de la croissance démographique est contestée : dans une perspective malthusienne, toutes choses égales par ailleurs, elle vient buter sur une insuffisance des subsistances. Elle provoque une hausse des prix et une baisse des salaires réels qui la ramène à son niveau initial (à travers les conséquences de la malnutrition).

Le développement des villes (surtout Londres) et du commerce s'accompagne d'une transformation du mode de vie et des habitudes de consommation. L'anthropologie historique a montré qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle un désir de consommation s'est développé notamment dans la classe moyenne/inférieure. Pour acquérir des objets (tissus à la mode (indiennes), rubans, bijoux...) il a fallu, à productivité constante du capital, travailler plus pour accroître son revenu et assouvir ce désir.

## 3. L'ANTÉRIORITÉ D'UNE RÉVOLUTION AGRICOLE ?

Selon Bairoch dans *Révolution industrielle et sous-développement* (1963) rien n'aurait été possible sans bouleversements dans le secteur agricole. La croissance démographique

est, selon lui, logiquement tributaire de mutations préalables en matière de subsistances et des progrès réalisés dans l'agriculture. Les travaux de Bairoch insistent sur le rôle des interactions entre Révolution agricole et Révolution industrielle. L'auteur part d'abord du constat qu'une explication de la Révolution industrielle ne peut pas faire l'impasse sur l'agriculture (ce secteur représentant 8/10<sup>e</sup> de l'activité humaine à l'époque). Sans gains de productivité importants dans l'agriculture, il n'aurait pas été possible de nourrir une population croissante et plus urbaine.

Bairoch soutient l'existence d'une Révolution agricole en Angleterre fin xvii<sup>e</sup> siècle. Les progrès initiaux de l'agriculture anglaise localisés au sud-est du pays seraient liés à un transfert de techniques nouvelles des Pays-Bas dû à un mouvement important d'émigrés protestants chassés des Flandres par la domination espagnole. À la même époque, le mouvement des enclosures constitue un autre facteur de modernisation de l'agriculture outre-manche.

L'argument d'un solde céréalier anglais positif dans le deuxième quart du xviii<sup>e</sup> siècle et la mise en évidence d'une hausse de la production et de la consommation de fer à usage agricole appuient cette thèse. Sur la même période une détérioration des **termes de l'échange** des produits agricoles vis-à-vis des produits industriels est aussi décelable et paraît témoigner de l'intensité des gains de productivité dans le secteur agricole.

Ces gains permettent à l'agriculture anglaise de libérer de la main-d'œuvre et offre des débouchés à l'industrie. La pression de la demande appelle le **progrès technique**. Les innovations industrielles répondent à cette sollicitation parce qu'un « seuil critique » a été franchi en matière de recherche fondamentale (lois de la physique...).

#### 4. LA RÉPONSE DE L'OFFRE

On constate l'apparition dans la deuxième moitié du xviii<sup>e</sup> siècle de multiples **inventions** et innovations techniques dans un nombre relativement réduit de secteurs industriels principalement le textile (qui occupe alors 60 à 70 % du total des actifs des industries manufacturières), le « machinisme », la métallurgie ainsi que les transports et la chimie.

Dans le textile certaines inventions sont traditionnellement mises en exergue.

- La navette volante de Kay, innovation des années 1730, est diffusée dans le tissage du coton vers 1760 où elle améliore la productivité d'environ 30 %.
- La machine à filer Spinning Jenny (1765-66) de Hargreaves, avec rouet multiplié, est particulièrement adaptée aux petites unités de production (intermédiaire entre travail manuel et machinisme).
- La Waterframe (1767) de Arkwright qui utilise l'énergie hydraulique et exige de lourdes installations est destinée à de plus grosses structures.
- La Mule Jenny (1777) de Crompton est une sorte de croisement des deux précédentes inventions, elle est complètement mécanisée.
- Au cours des années 1780 les métiers à tisser mécaniques de Cartwright remplacent les navettes volantes de Kay et permettent une nouvelle progression de la production de tissu.
- En 1783 Bell met au point la technique de l'impression mécanique des tissus.

Dans le secteur du « machinisme » l'écossais James Watt perfectionne la machine à vapeur, il dépose en 1769 le **brevet** d'une machine à vapeur avec condenseur séparé.

Le secteur de la métallurgie connaît lui aussi des bouleversements techniques à la même époque comme la substitution du **coke** au charbon de bois pour alimenter les hauts fourneaux et produire la fonte. L'abondance de la fonte crée des goulets d'étranglement pour l'affinage (sa transformation en fer), le procédé du puddlage inventé par Cort en 1783 répond à ce défi. La même année Cort remplace le marteau hydraulique par le laminoir pour accélérer la forge du fer. L'extraction du charbon des mines s'effectue par rails d'abord en bois, puis métalliques à partir de 1765 en Angleterre.

Dans les transports le Français Cugnot utilise en 1770 l'action directe du piston sur la manivelle pour actionner une roue motrice mettant ainsi au point un premier véhicule terrestre à vapeur. En 1783 Jouffroy d'Abbans fait naviguer un premier bateau à vapeur. Plus tard, Trevithick effectue les premiers essais de locomotives à vapeur.

Dans le secteur de la chimie le chlore est découvert en 1774 par Scheele et utilisé très vite dans le blanchiment industriel des tissus.

La Révolution industrielle a entraîné des transformations économiques et sociales profondes : travail en usine de grande taille, amélioration cumulative de la productivité manufacturière, urbanisation des sociétés, exploitation intensive des énergies fossiles. Les débats sur la **stagnation séculaire** (le ralentissement de la croissance dans les économies de tête) font entrevoir la possible fermeture au XXI<sup>e</sup> siècle de la « parenthèse » ouverte avec la Révolution industrielle.

#### Repères chronologiques

- 1760 (vers) : utilisation de la navette volante de Kay pour le tissage du coton
- 1765 : mise au point de la machine à filer Spinning Jenny par Hargreaves
- 1769 : dépôt par Watt du brevet d'une machine à vapeur avec condenseur séparé
- 1783 : invention du procédé du puddlage par Cort
- 1785 : métier à tisser mécanique de Cartwright

## 2

# Les *corn laws*

### Point clé

Les *corn laws* (lois sur les blés) sont à l'origine d'une controverse dans l'Angleterre de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle sur les avantages et les inconvénients du protectionnisme agricole. Ricardo et Malthus posent, à cette occasion, l'essentiel de l'argumentaire contemporain sur la politique commerciale. Ce débat traverse la société anglaise et structure la vie politique. L'épisode montre que la politique commerciale d'une nation est notamment le produit des rapports de forces entre groupes sociaux.

## 1. L'HÉRITAGE PROTECTIONNISTE, PRIVILÈGE DE L'ARISTOCRATIE FONCIÈRE

### a) Une pratique ancienne

Des *corn laws* existent en Angleterre dès 1436, elles autorisent alors l'exportation de céréales uniquement si les prix locaux tombent en deçà d'un certain seuil. Des lois plus ou moins rigoureuses perdurent jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle exprimant à la fois le pouvoir de l'aristocratie foncière et la force de la doctrine mercantiliste. En 1791 une loi interdit l'importation de blé tant que son prix intérieur reste inférieur à 54 shillings le *quarter* (soit l'équivalent de 291 litres de blé). Ce barème est porté à 66 shillings en 1804. Par la suite, en raison de la fin des guerres napoléoniennes, l'aristocratie foncière anglaise doit faire face à une baisse de ses revenus agricoles. Toujours dominante au Parlement elle obtient en 1815 le vote d'une nouvelle élévation du barème : la libre importation des blés n'est maintenant possible que si le prix du *quarter* dépasse 80 shillings. Un tel prix est particulièrement élevé, il est voisin d'un prix de famine.

### b) Vue d'ensemble du débat

Dans ce contexte d'élévation des prix, avec en arrière plan la symbolique du prix du pain, ces *corn laws* font l'objet d'un débat pendant près de trente ans. La controverse met d'abord en présence les plus grands économistes de l'époque. Ricardo (1772-1823) apparaît comme le chef de file des partisans de l'abolition des lois. Son argumentaire est d'abord analytique : le libre-échange élargit la variété des biens proposés aux consommateurs et éloigne l'horizon de l'état stationnaire. Malthus (1766-1834) est le principal défenseur des *corn laws*, il avance des arguments de nature plus politique.

Ce débat traverse toute la société anglaise et structure la vie politique du XIX<sup>e</sup> siècle. L'épisode illustre le fait que la politique commerciale d'une nation dépend des rapports de forces entre les différentes composantes de la société, essentiellement à l'époque, pour caricaturer, les intérêts agrariens face aux intérêts industriels avec comme « arbitre » un gouvernement dont les recettes douanières constituent environ 45 % des rentrées budgétaires au seuil des années 1840.

## 2. LES TERMES DU DÉBAT ÉCONOMIQUE

Au cours de la décennie 1810-1820 les économistes s'emparent de la question des blés. Partisans et adversaires des *corn laws* s'affrontent dans un débat qui traduit une montée en puissance de l'expertise économique et marque l'histoire de l'analyse économique par sa densité.

### a) Les arguments ricardiens : baisse du prix du blé et des salaires, restauration des profits et éloignement de l'horizon de l'état stationnaire.

D. Ricardo, appuyé notamment par E. West, T. Tooke et R. Torrens, recommande l'abrogation des *corn laws*. Plusieurs arguments sont mis en avant.

Le blé représente, selon Ricardo, une composante importante de la consommation des travailleurs. La hausse du prix du blé pèse ainsi sur les salaires qui oscillent autour de leur niveau de subsistance et tend à diminuer les profits. En 1817 dans les *Principes d'économie politique* et de l'impôt Ricardo affirme : « Si, au lieu de cultiver notre propre blé ou de fabriquer les vêtements ou les autres biens nécessaires aux travailleurs, nous découvrons un nouveau marché qui nous fournit ces marchandises à meilleur compte, les salaires diminueront et les profits augmenteront. » En ce sens le libre-échange à travers la baisse des prix des denrées alimentaires permettrait de restaurer les profits et d'éloigner l'horizon de l'état stationnaire auquel l'économie anglaise lui semble condamnée du fait des rendements décroissants et de la rente différentielle de la terre.

Selon Ricardo et James Mill (père de John Stuart) la mise en place d'un marché céréalier mondial permettrait de lisser les fluctuations des prix du blé. Les prix anglais seraient moins sensibles aux aléas climatiques locaux. Les déséquilibres se compenseraient à l'échelle internationale.

La suppression des *corn laws* est une mesure d'équité sociale, le bas prix du pain profiterait à tous. Pour Ricardo et plus tard pour John Stuart Mill (1827) l'intérêt des propriétaires fonciers ne doit pas passer avant celui de la nation.

### b) Les arguments de Malthus : indépendance alimentaire et stabilité sociale

T. Malthus apparaît comme la figure de proue des défenseurs des *corn laws*, il est appuyé par des auteurs moins connus comme W. Jacob et W. Spence.

Dans ses *Observations sur les effets des lois sur les blés* (1814) Malthus conteste le lien entre prix du blé et prix du travail, la consommation de blé n'est qu'une composante mineure des achats des salariés : « Le prix du blé ne règle pas immédiatement ni généralement les prix du travail et de toutes autres marchandises. » Il fait par ailleurs observer que des situations de pauvreté et de famine apparaissent parfois dans des pays où les prix du blé sont très bas. Le lien entre baisse des prix du blé et augmentation des profits ne lui semble pas établi.

Malthus met ensuite en avant l'importance de la sécurité des approvisionnements en denrées et l'intérêt de l'indépendance alimentaire nationale. L'épisode du blocus napoléonien a rappelé la réalité de ce risque même si grâce à sa domination maritime l'Angleterre s'est alors appuyée sur son empire colonial et a développé ses relations commerciales avec les États-Unis et les pays neutres.

Enfin le maintien des *corn laws* se justifie au nom de la stabilité sectorielle et sociale de l'économie. Il existerait, selon Malthus, une proportion naturelle entre activités agricoles et industrielles. Il s'oppose à l'idée ricardienne d'une division internationale du travail et d'une spécialisation sur la base d'avantages comparatifs en termes de coûts de production qui impliquent le sacrifice de certains secteurs de l'économie.

## 3. LES CORN LAWS : UN DÉBAT DE SOCIÉTÉ

### a) Le mécontentement des industriels

D'emblée, dès 1815, l'élévation du barème suscite des mécontentements : lors du vote le peuple manifeste devant les Chambres qui doivent être défendues par la troupe.

Les industriels sont, eux aussi, mécontents. Ils souhaiteraient l'établissement d'un libre-échange généralisé en Europe afin de s'ouvrir les marchés continentaux. La baisse du prix des denrées alimentaires permettrait alors une réduction des coûts de production à travers la baisse des salaires. Par ailleurs, l'augmentation des quantités à produire pour l'exportation autoriserait une plus grande mécanisation de la production. Les industriels vont dès lors s'opposer aux Landlords en réclamant la suppression de cette loi. L'audience des abolitionnistes grandit progressivement à mesure que le poids de l'industrie progresse au sein de l'économie anglaise. Selon les estimations de Paul Bairoch en 1810 la part de l'agriculture dans le PNB était supérieure de 70 % à celle de l'industrie mais en 1840 l'industrie dépasse déjà l'agriculture de 60 %.

Dès 1820, une « pétition des marchands » contre les *corn laws* est remise à la Chambre des Communes, rassemblée à l'initiative de l'économiste Thomas Tooke et le soutien officieux du Political Economy Club de Ricardo. Ce dernier meurt en 1823 mais le poids et l'audience des industriels continuent de grandir à mesure que le pays se développe. Les industriels sont rejoints par des propriétaires fonciers éclairés qui parfois ont diversifié leurs activités en investissant dans des affaires industrielles et commerciales.

En 1828, l'instauration de l'échelle mobile des droits de douane assouplit *de facto* les *corn laws*. En 1832, la réforme électorale améliore la représentation politique des industriels en redistribuant les sièges et en doublant le corps électoral qui passe à 800 000 votants.

#### **b) L'amplification du mouvement anti-corn laws autour de la ligue de Manchester entre 1838 et 1846**

En 1838, une association de patrons est créée à Manchester, animée par John Bright et surtout Richard Cobden. Cette ligue de Manchester va alors faire école. Un an plus tard la National Anti-Corn Law League (ligue contre les lois céréalières) est créée sous forme de fédérations d'associations locales. Le groupe de pression est très actif, distribue des brochures, organise des conférences (800 pour la seule année 1840), rassemble des pétitions.

En 1843, *The Economist* – nouvel hebdomadaire – appuie les tenants du libre-échange en utilisant notamment des arguments « sociaux » : la suppression des *corn laws* permettrait la baisse du prix du pain et du coût de la vie.

Le mouvement qui cristallise par ailleurs divers mécontentements et conteste les privilèges établis voit sa popularité grandir. Le parti Tory de Robert Peel est de plus en plus sensible aux thèses libres échangistes.

En 1842, la politique commerciale anglaise connaît une inflexion, le Premier ministre Peel réduit de façon substantielle les droits de douane et annule l'interdiction d'exporter des machines en vigueur depuis 1774. Mais les *corn laws* ne sont pas réellement modifiées. Il faut attendre les désastreuses pluies de 1845 et la mauvaise récolte de pommes de terre en Irlande pour forcer l'abrogation des *corn laws* le 15 mai 1846. La Grande-Bretagne paraît sacrifier son agriculture sur l'autel de la division internationale du travail.

### **4. LES CONSÉQUENCES DE L'ABOLITION DES CORN LAWS ET DE LA MISE EN ŒUVRE D'UNE POLITIQUE DE LIBRE-ÉCHANGE PAR LA GRANDE-BRETAGNE**

#### **a) Une dépendance alimentaire croissante**

L'abolition des lois sur les blés s'inscrit dans un vaste ensemble de mesures de libéralisation des échanges commerciaux (suppression des actes de navigation en 1849, abrogation de nombreuses taxes douanières entre 1846 et 1852). De manière unilatérale la

Grande-Bretagne adopte une politique commerciale qui peut être qualifiée de véritablement libre-échangiste surtout à partir des années 1860, elle reste en vigueur jusqu'au seuil des années 1930. Quelles en sont les conséquences ?

En ce qui concerne l'agriculture, la production nationale de blé ne s'est pas effondrée à la suite du démantèlement des *corn laws* : entre la période 1831-41 et la période 1849-1859 elle fléchit d'un peu moins de 15 %. Les prix du blé fluctuent sur la période 1850-1878 entre 46 et 70 shillings le *quarter* mais « aucune baisse tendancielle et substantielle » ne peut être identifiée selon A. Clément (2004). L'agriculture anglaise opère une reconversion vers l'élevage qui lui permet de connaître une période faste jusqu'au seuil des années 1870.

Néanmoins les importations de blé progressent et le taux de dépendance alimentaire s'accroît durablement : les importations représentent 13 % de la consommation de blé entre 1830 et 1850, elles atteignent 48 % entre 1868 et 1875 enfin près de 75 % entre 1905 et 1909. Cette dépendance alimentaire croissante jusque dans la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle impose à la Grande-Bretagne de préserver la sécurité des approvisionnements par le maintien d'une domination maritime.

### b) Le renforcement de la domination commerciale britannique

Plus largement la stratégie libre échangiste anglaise semble constituer un succès. Le démantèlement tarifaire permet à l'Angleterre de s'ouvrir des marchés extérieurs en pleine expansion. Les grandes puissances européennes consentent en effet des mesures d'assouplissement de leur politique commerciale à l'instar de la France qui dès le début des années 1850 abaisse le niveau moyen de ses droits de douane. Comme prévu l'avance technique britannique lui permet d'améliorer ses positions commerciales. L'essor des exportations était déjà rapide dans les 10 à 15 ans précédents (environ 5 % l'an) et la tendance s'accélère encore après 1846. De 1843-1847 à 1857-1861 le volume des exportations britannique augmente d'un peu plus de 6 % l'an. La croissance est également exceptionnellement dynamique sur la même période, le taux de croissance annuel en volume du PNB est de 2,4 %. La croissance du PNB par habitant atteint 2,2 %, « ce qui est certainement le record sur une aussi longue période entre 1800 et 1945 » (Bairoch). L'ouverture commerciale paraît ici payante. La suppression des *corn laws* a contribué à renforcer la domination mondiale de la Grande-Bretagne.

Cette séquence historique montre que le libre-échange constitue une politique commerciale pertinente pour une économie dominante, relativement en avance et disposant de spécialisations avantageuses.

#### Repères chronologiques

- 1814 : publication par Malthus de l'ouvrage *Observations sur les effets des lois sur les blés*
- 1815 : élévation du barème de la loi sur les blés
- 1817 : publication par Ricardo de l'ouvrage *Principes d'économie politique et de l'impôt*
- 1839 : constitution de la National Anti-Corn Law League
- 1846 : suppression des *corn laws*

# 3

## La libéralisation commerciale des années 1850-1860

### Point clé

À la suite de la suppression des *corn laws* en Grande-Bretagne en 1846, un mouvement de libéralisation commerciale internationale se crée en Europe continentale dès les années 1850. La signature le 23 janvier 1860 d'un Traité commercial entre la Grande-Bretagne et la France accélère cette libéralisation, et appelle la conclusion d'autres traités commerciaux dans les années 1860 incluant la clause de la nation la plus favorisée.

### 1. L'EXEMPLE BRITANNIQUE, LA PROMOTION D'UN LIBRE-ÉCHANGE UNILATÉRAL RICARDIEN

La stratégie britannique d'un démantèlement unilatéral de toute forme d'un large pan des outils de protection (abolition des *corn laws* et autres taxes à partir de 1846) semble se révéler très vite payante. Au début des années 1850, le développement du commerce extérieur britannique paraît à l'origine d'une accélération de la croissance. Le choix britannique d'offrir sans contrepartie une libéralisation à ses partenaires semble valider la vision ricardienne du libre-échange.

Dès les années 1850, sur la base de cette pédagogie de l'exemple, un mouvement progressif de libéralisation des échanges s'enclenche en Europe. Pour l'Autriche-Hongrie, économie de grande taille, Eddie (1989) souligne que la réduction des tarifs débute dès 1851. Pour l'Allemagne, Dedinger (2006) fait un constat similaire. À une échelle plus globale, selon Accominotti et Flandreau (2008), les progrès de l'ouverture furent plus importants avant 1860 qu'après. En France aussi, certains entendent imiter cette stratégie. Depuis son exil en Grande-Bretagne, Louis Napoléon Bonaparte s'est converti à la doctrine de la liberté du commerce international. Au début des années 1850 le nouveau Régime Bonapartiste semble trop faible pour promouvoir une réforme tarifaire d'envergure. Cela étant, entre 1853 et 1855, le gouvernement abaisse - par décret - les tarifs sur des produits primaires (charbon, laine, acier...). Dès cette époque, un véritable décollage de l'ouverture commerciale est perceptible (les rapports exportations et importations de marchandises à prix courants sur PIB passent en moyenne entre 1849-51 et 1857-59 respectivement de 7,3 % à 10,7 % et de 5,3 % à 9 %). En 1856, le gouvernement tente d'abolir les prohibitions sur des articles manufacturés et les remplacer par des droits de douane. Mais il doit reculer devant l'opposition du Parlement et promet de ne pas conduire de réforme douanière avant 1861.

Le pays est majoritairement opposé au désarmement tarifaire (voir les travaux de D. Todd). Les industriels redoutent la concurrence britannique et les bienfaits de la libéralisation apparaissent flous. La position libre échangiste est résumée par l'économiste Michel Chevalier en termes assez lyriques : « L'adoption par la Grande-Bretagne du principe de la liberté commerciale est un des grands événements du siècle. Quand une nation aussi puissante et éclairée donne l'exemple de l'application d'un grand principe et qu'il est notoire qu'elle a lieu de s'en féliciter, comment les autres nations, ses émules, n'entreraient-elles pas dans la même voie ? » Les arguments théoriques et les spécificités structurelles de l'économie française sont passés sous silence.



## 2. VERS LE TRAITÉ DE 1860 : DE LONGUES NÉGOCIATIONS CONDUITES DANS LE SECRET

Néanmoins les proches de Napoléon III (Chevalier, Persigny) pensent qu'il est possible de réformer les droits de douane en utilisant les pouvoirs que confère à l'Empereur le Senatus Consulte du 25 décembre 1852 pour conclure des traités commerciaux internationaux sans l'aval du Parlement. Des négociations s'engagent avec la Grande-Bretagne. Après un échec en 1856, elles reprennent, toujours de manière très officieuse, en octobre 1859. Par précaution, très peu de personnes y participent. Côté anglais, sous le patronage de Gladstone, Cobden conduit les négociations avec Lord Cawley. Côté français, en dehors de l'Empereur, seuls cinq personnes semblent impliquées (Rouher, Baroche, Fould, Chevalier et Persigny). Ses discussions secrètes aboutissent finalement à la signature d'un Traité commercial le 23 janvier 1860.

Son annonce surprise suscite un véritable tollé en France. Le gouvernement évite un vote devant la Chambre et certains notables évoquent un nouveau coup de force de Napoléon III, l'historien Dunham parle d'un « coup d'État douanier », Becuwe, Blancheton et Meissner y voient une « révolution ». Les industriels sont particulièrement mécontents, ils craignent de ne pouvoir affronter une concurrence anglaise rendue plus vive par un nouveau désarmement douanier. Les anglais disposent *a priori* d'avantages comparatifs dans un grand nombre de secteurs industriels (textile, métallurgie...).

Le Traité commercial (conclu pour une période de 10 ans) s'accompagne en France d'une réduction immédiate et très substantielle du taux moyen de prélèvement douanier 11,8 % en 1859 contre seulement 5,3 % en 1861 (pour l'ensemble des importations). Il marque également une volonté d'éliminer les pics de protection car il interdit de dépasser un prélèvement *ad valorem* de 30 % (puis 25 % en 1864) sur les produits manufacturés les plus sensibles.

## 3. L'ACCÉLÉRATION DE LA LIBÉRALISATION DES POLITIQUES COMMERCIALES EN EUROPE VIA LES TRAITÉS

Le Traité commercial impose, aussi et surtout, la clause de la nation la plus favorisée aux deux partenaires. Il ouvre ainsi la voie à un large abaissement négocié des barrières ailleurs en Europe. Ce Traité en appelle en effet d'autres ; dès 1861, la France signe avec la Belgique et la Turquie, avec le Zollverein (1862), l'Italie (1863), la Suisse (1864), la Suède, la Norvège, les Pays-Bas, l'Espagne (1865)... De son côté, l'Angleterre signe avec la Belgique (1862), l'Italie (1863), le Zollverein (1864), l'Autriche (1865)... La durée de ces Traités est limitée en général à une dizaine, ils doivent ensuite être renégociés. Par le biais de la clause de la nation la plus favorisée, la plupart des pays européens entrent dans un véritable réseau de libre-échange, aussi appelé « club de libre-échange ». Il convient de noter l'absence de la Russie au sein de ce club.

La période 1860-1879 est souvent considérée comme une phase de « libre-échange » en Europe, mais rappelons qu'en 1875, le taux moyen de droit de douanes sur les produits manufacturés se situe d'après les calculs de Bairoch à des niveaux malgré tout substantiels comme le montre le tableau page suivante : mieux vaut évoquer sur ces bases, et pour l'Europe seulement, une phase d'assouplissement des politiques commerciales. Par ailleurs hors d'Europe les États-Unis conserve un niveau de protection très élevé (voir [fiche 6](#))

**Taux moyens de prélèvement douanier sur les produits manufacturés dans quelques pays développés en 1875**

Allemagne	Belgique	Espagne	France	Italie	P-B	R-U	Suisse	É-U
4-6 %	9-10 %	15-20 %	12-15 %	8-10 %	3-5 %	0 %	4-6 %	40-50 %

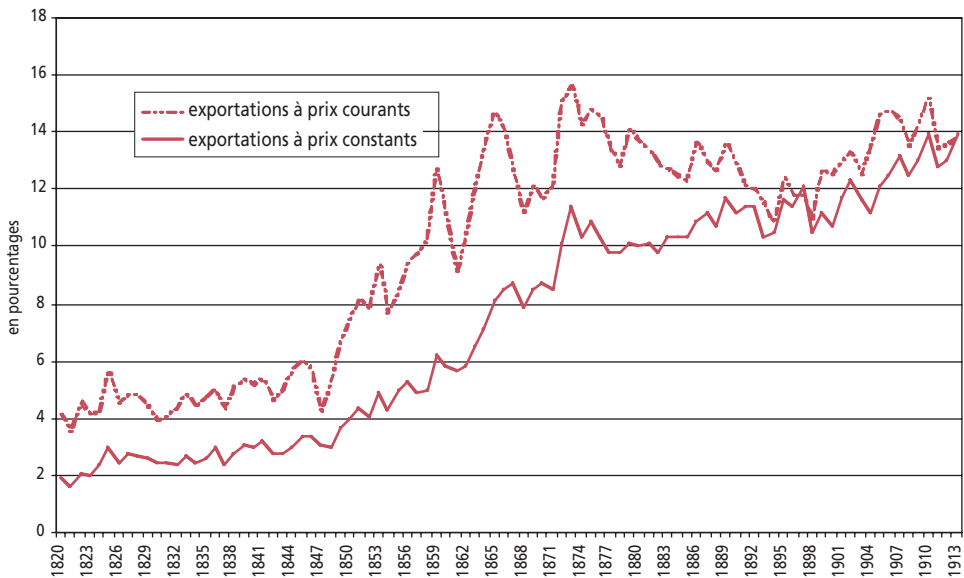
Source : d'après Bairoch (1994)

**4. LES EFFETS DE CETTE LIBÉRALISATION SUR LA CROISSANCE FRANÇAISE : UNE QUESTION OUVERTE**

Dans le cas de la France, la libéralisation des années 1860 prolonge incontestablement l'accélération de l'ouverture commerciale même s'il est difficile de séparer l'influence de la baisse des coûts de transport et celle de la réduction des tarifs. Le graphique ci-dessous fait ressortir une forte progression des coefficients d'ouverture jusqu'au seuil des années 1870. La libéralisation provoque aussi une déconcentration des exportations françaises ainsi qu'une désécialisation notamment concernant les tissus de coton, de laine et de soie. La levée des prohibitions accélère le commerce, dit intra-branche, jusqu'au début des années 1880. Becuwe, Blancheton et Meissner montrent que l'ajustement au choc de 1860 a été assez fluide en raison d'une diversification des exportations et d'une montée en qualité.

La question de l'influence du Traité de 1860 sur l'activité économique reste, quant à elle, relativement ouverte (voir Becuwe et Blancheton, 2013).

**Exportations de marchandises sur PIB à prix courants et prix constants pour la France (1820-1913)**



Source : Asselain J.-C., Blancheton B. (2005)

Paul Bairoch défend (1994) la thèse d'un échec de cette expérience de libéralisation. Il tente de faire le lien entre ralentissement de la croissance du produit agricole et

du produit intérieur brut à partir du début des années 1860 et l'assouplissement de la politique commerciale. Il met en avant la progression des importations de produits manufacturés et de produits agricoles. Dans le secteur agricole, une concurrence plus vive aurait restreint les débouchés internes pour les producteurs nationaux et entraîné une baisse relative et absolue des prix agricoles. La diminution des revenus agricoles (les paysans représentent encore environ la moitié de la population totale) aurait entraîné un freinage de la demande adressée à l'industrie (textile, biens de consommation...) et partant de la production industrielle. Loin de stimuler l'innovation, la compression de la demande l'aurait au contraire freiné si l'on en juge par le « creux » observable dans l'évolution du nombre de brevets d'invention ainsi que le peu d'évolution de la mécanisation de l'industrie.

Selon Jean-Charles Asselain (1994), le Traité n'a d'abord aucune responsabilité directe dans le recul des positions industrielles françaises ni à moyen terme (durant la décennie 1860), ni à plus long terme... ainsi le solde commercial déficitaire – à partir de 1867-1869 et plus encore à partir de 1876 – n'a rien d'anormal pour un pays de vieux capitalisme bénéficiant de revenus extérieurs croissants. La rupture agricole ne saurait être niée, la progression des importations est réelle entre la fin des années 1850 et les années 1880 – mais comment séparer, par exemple - l'influence de la politique commerciale de celle de la réduction importante des coûts du transport maritime (le coût de fret diminue en moyenne de 2,1 % par an entre 1865 et 1885) ?

L'étude des liens entre politique commerciale et croissance économique reste aujourd'hui encore extrêmement délicate. La politique commerciale est un déterminant parmi d'autres des échanges internationaux. Les indicateurs de mesure de l'ouverture commerciale (droits de douane moyens, recettes tarifaires rapportées aux importations, coefficients d'ouverture, etc.) sont peu robustes. Les facteurs de la croissance sont eux-mêmes très nombreux... La question serait-elle condamnée à rester ouverte ?

### Repères chronologiques

- Début des années 1850 : début d'une libéralisation commerciale en Europe continentale
- 1856 : échec des négociations commerciales secrètes entre la Grande-Bretagne et la France
- 1860 (23 janvier) : signature du Traité commercial franco-britannique
- 1861 : la France signe un Traité commercial avec la Belgique et la Turquie
- 1862 : la France signe un Traité commercial avec le Zollverein, la Grande-Bretagne avec la Belgique

# 4

## La révolution des transports

### Point clé

À partir du deuxième quart du XIX<sup>e</sup> siècle l'intérêt pour les transports grandit, les pouvoirs publics et le monde financier soutiennent la mise en place de nombreuses infrastructures. À l'amélioration des traditionnels réseaux fluviaux et routiers, s'ajoute le développement de l'usage de la vapeur sur terre avec le chemin de fer et en mer. L'expression « révolution des transports » désigne ces progrès réalisés au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle en matière de réduction des coûts de transport grâce à l'extension de l'usage de la vapeur. Ces avancées ouvrent alors la voie à une intensification des échanges internationaux.

### 1. L'AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRE

#### a) Une préoccupation ancienne

L'intérêt pour les transports par voies d'eau et de terre est apparu très tôt comme en témoignent en France, pour la seule période moderne :

- le percement du canal du Midi en 1681 ;
- la création de la direction des ponts et chaussées en 1715 ;
- ou encore la création d'une école nationale des ponts et chaussées en 1747.

En Angleterre, le percement de canaux et l'aménagement des voies d'eau connaissent un tournant important suite à la décision en 1759 du Duc de Bridgewater de faire relier ses mines de charbon à la ville de Manchester.

#### b) Le développement des réseaux routiers

Les efforts d'aménagements sont poursuivis au XIX<sup>e</sup> siècle. L'amélioration des voies routières est facilitée par l'apparition d'innovations comme le procédé du macadam vers 1820 et du cylindrage à partir de 1834. Le nouveau système de revêtement est constitué de pierres concassées et de sable agglomérés avec des rouleaux compresseurs : il permet d'augmenter la vitesse des diligences. Le réseau routier continue de se densifier : en Angleterre il atteint environ 50 000 km au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. En France, une loi de 1836 prévoit que chaque village doit être relié par un chemin vicinal à la circulation générale. Le réseau des grandes routes françaises atteint 35 000 km à la même époque. La longueur du réseau « allemand » passe de 25 000 km en 1835 à 115 000 km en 1873. L'Italie du nord poursuit l'aménagement des voies transalpines vers la France notamment.

#### c) Les canaux

Le réseau anglais de canaux, développé à partir des années 1760, est achevé vers 1830 : beaucoup de grands centres industriels sont reliés à la mer par des voies d'eau afin d'acheminer matières premières et marchandises.

Le programme français est élaboré, quant à lui, vers 1820, il tente d'opérer des liaisons entre les grands fleuves. Ainsi le Rhône et le Rhin sont reliés (1822-1834), la Marne et le Rhin (1838-1853), le canal latéral de la Garonne est ouvert, plus tard le canal des Houillères est construit en Lorraine entre 1862 et 1866.

La même politique est conduite dans d'autres pays comme en Allemagne, où des travaux de régularisation des cours d'eau sont réalisés à partir de 1820 : dans le deuxième tiers du XIX<sup>e</sup> siècle le réseau allemand des canaux et des voies canalisées atteint 4 500 km. Aux États-Unis le percement du canal Érié, long de 584 km, qui lie l'Hudson au lac Érié (1817-1825), marque lui aussi un jalon important vers le développement d'un vaste réseau de voies d'eau pour le transport des produits.

#### d) Le chemin de fer

Le XIX<sup>e</sup> siècle est aussi marqué par l'apparition du chemin de fer qui révolutionne les conditions de transport (voir *fiche 5*). Les premiers essais de locomotives à vapeur se déroulent au tout début du XIX<sup>e</sup> siècle. En 1830 une première ligne commerciale régulière est ouverte qui relie les villes de Manchester et Liverpool.

En Angleterre, le rythme de la construction ferroviaire s'accélère dans les années 1840 : la taille du réseau atteint 10 500 kilomètres en 1850. En France, le développement est plus lent, il n'y a que 548 km de voies en 1841. Une loi de juin 1842 cherche à promouvoir le développement d'un réseau de chemin de fer en France. Celui-ci atteint 9 400 km en 1860 et 19 600 km en 1875. En 1879, le **plan Freycinet** lance un programme de densification du réseau, porté à 36 800 km en 1900.

Un peu plus tard des réseaux denses se constituent ailleurs en Europe. La longueur du réseau des chemins de fer passe en Europe de 175 kilomètres en 1830 à 9 200 km en 1845, 104 900 km en 1870 et 362 700 km en 1913.

Le réseau nord-américain se développe lui aussi rapidement, il passe de 37 km en 1830 à 89 200 km en 1870 puis 456 200 km en 1913.

## 2. LES ÉVOLUTIONS DU TRANSPORT MARITIME

### a) L'émergence progressive de la vapeur

Au plan international, les conditions du transport maritime se modifient de façon substantielle du fait de l'apparition d'importantes innovations (au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle). Dans la construction navale, le fer (puis l'acier) se substitue progressivement au bois permettant d'accroître les capacités des navires. En matière de propulsion, la vapeur est installée sur les bateaux, elle évince lentement la voile qui bénéficie elle aussi d'avancées techniques. En 1850 la marine marchande britannique a un ratio des vapeurs aux voiliers qui est encore de 1 à 20. Il faut attendre 1883 pour que le tonnage des vapeurs britanniques soit supérieur à celui des voiliers. En France un dernier pétrolier à voiles (le Quevilly) sort encore des chantiers en 1897.

### b) Une réalisation emblématique : le canal de Suez

À partir du XVIII<sup>e</sup> siècle l'idée de créer une route maritime vers l'Orient se fait jour. Divers projets sont avancés... Pendant la campagne d'Égypte, Napoléon Bonaparte ordonne à un groupe d'ingénieurs et d'officiers d'étudier le principe d'une voie maritime entre la mer Rouge et la mer Méditerranée, un certain J.-M. Lepère projette alors un tracé d'Alexandrie à Suez.

Plus tard, l'ingénieur Linant de Bellefonds montre la possibilité d'un tracé à travers l'isthme de Suez (bande désertique et plate). Les **Saint-Simoniens** créent une société d'études pour le percement de cette voie maritime... Le projet se heurte dans un premier temps à l'hostilité des Égyptiens jusqu'à l'installation de Saïd Pacha comme vice-roi d'Égypte en 1854. Les disciples du conte de Saint-Simon envoient alors un émissaire Ferdinand de Lesseps qui avait été diplomate en Égypte dans les années 1830, se liant

alors d'amitié avec Saïd. Lesseps reprend le tracé de Linan, obtient l'accord de Saïd pour le percement, puis l'exclusivité des travaux et une concession pour 99 ans au profit de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez (1856). Ferdinand de Lesseps parcourt l'Europe pour lever des fonds privés et obtenir des soutiens.

Les travaux commencent en avril 1859. La Grande-Bretagne manœuvre pour ruiner l'entreprise craignant de perdre le contrôle de la route des Indes (vital notamment d'un point de vue alimentaire), les Anglais ont mis en place et contrôlent l'*Overland Road* qui relie Alexandrie et Suez par caravanes. Ils réussissent à bloquer les travaux pendant trois ans (1863-66). La médiation de Napoléon III permet une reprise... Le canal est inauguré par l'Impératrice Eugénie le 27 novembre 1869.

Le canal relie Port Saïd au golfe de Suez. D'une longueur de 162 kilomètres, large de 190 mètres, profond d'environ 20 mètres, permettant le passage de navires à fort tonnage (jusqu'à 400 000 tonnes à vide) le canal révolutionne le transport maritime international. Il évite aux bateaux de passer par Le Cap (Cap de Bonne Espérance). Il réduit la distance de 41 % entre Londres et Bombay. Il engendre de nouveaux flux commerciaux qui n'étaient pas rentables auparavant en particulier de produits pondéreux.

### Le canal de Suez



### 3. LA BAISSÉ DU COÛT DES TRANSPORTS : ÉLÉMENTS QUANTITATIFS

Selon Paul Bairoch, grâce à l'ensemble des innovations le coût du transport terrestre diminue entre 1850 et 1913 dans un rapport de 10 à 1. Mais le rôle du chemin de fer apparaît totalement décisif dans ces progrès, François Crouzet (2000) rappelle qu'en 1865 en Angleterre le coût moyen du transport de minéraux (par tonne et par mille) représentait pour le chemin de fer l'équivalent de 16 % de celui par canaux et l'équivalent de seulement 2 % du coût du transport par route.

Au cours des siècles précédant la Révolution industrielle la moyenne des coûts de transport terrestre est estimée par Bairoch (1997) à 4 ou 5 kg de céréales par tonne-kilomètre. En 1910, il les estime à 0,1 kg par tonne-kilomètre. La baisse est donc de 50 à 1 par rapport au temps des sociétés préindustrielles et apparaît bel et bien révolutionnaire à l'échelle de l'histoire longue.

En matière de transport maritime, O'Rourke et Williamson (1999) estiment que le coût du transport transatlantique à diminuer de 70 % entre 1840 et 1910.

Au total, la baisse du poids relatif des coûts de transports trouve une expression synthétique dans l'écart entre la valeur mondiale des importations CAF (c'est-à-dire incluant les coûts de transport et d'assurance) et la valeur mondiale des importations FOB. Le travail de Bairoch fait ressortir le caractère régulier de la baisse des coûts de transport sur le grand XIX<sup>e</sup> siècle avec néanmoins une accélération du rythme vers 1850.

**Estimation des coûts moyens de transports, assurances et frais annexes  
(en % de la valeur CAF des importations mondiales)**

	1830	1840	1850	1860	1870	1880	1890	1900	1910
En %	17-20	16-19	14-17	13-15	12-14	11-13	10-11	9-10	8-9

Source : Bairoch (1974)

**Repères chronologiques**

- 1804 : premier essai de locomotive à vapeur par l'ingénieur anglais Trevithick
- 1820 (vers) : invention du procédé du macadam
- 1823 : création d'une première usine de locomotives à Newcastle par les Stephenson et leurs associés
- 1825 : première ligne de chemin de fer ouverte au public, elle relie Stockton à Darlington en Angleterre
- 1859 : début des travaux de percement du canal de Suez
- 1869 : inauguration du canal de Suez
- 1869 : achèvement de la première ligne de chemin de fer qui relie l'Est et l'Ouest des États-Unis