

# Les économies-monde successives (britannique, états-unienne, multipolaire) depuis 1850

- **Sujets possibles (autre l'intitulé du chapitre)  
au concours d'entrée de Sciences Po**

L'économie-monde britannique ; L'économie-monde américaine ; L'économie multipolaire actuelle. Cette liste de sujets n'est évidemment pas exhaustive.

## Introduction

- **Définition d'économie-monde**

**Fernand Braudel** fut l'un des pères au xx<sup>e</sup> siècle de la « nouvelle histoire » qui privilégiait l'analyse des « forces profondes » économiques et sociales. Il a créé l'expression d'économie-monde dans sa thèse publiée en 1949 et est revenu sur cette notion dans une conférence de 1977 intitulée « Le Temps du monde » et retranscrite dans l'ouvrage *La dynamique du capitalisme*.

L'économie-monde n'a pas le sens d'économie mondiale. L'analyse braudelienne a principalement porté sur les périodes antérieures au xix<sup>e</sup> siècle, soit avant que l'économie ne se mondialisât. Une économie-monde est un « morceau de la planète » ayant « une certaine unité organique » ou autonomie, avec un espace délimité où on observe des « zones successives » : le cœur, des zones intermédiaires puis des marges. Il peut y avoir plusieurs économies-monde à la même époque. Par exemple, l'Empire romain et la Chine des Han ont chacun constitué une économie-monde. **Immanuel Wallerstein** a d'ailleurs forgé l'expression d'« **empires-monde** » pour Rome et la Chine. Cela n'empêche évidemment pas que ces espaces économiquement homogènes n'aient eu des relations commerciales entre eux.

Fernand Braudel dissociait le capitalisme (« activités économiques au sommet » liées, à ses yeux, à des mouvements de capitaux et des situations de monopole) et l'économie de marché basée sur la concurrence. Le commerce entre économies-monde aurait été un vecteur du développement du capitalisme, ce qui lui fait dire que les économies-monde ont été les « matrices du capitalisme ».

L'économie-monde britannique marqua une étape dans la mondialisation. Contrairement aux économies-monde antérieures (Venise au xv<sup>e</sup> siècle, Amsterdam au xvii<sup>e</sup> siècle), le centre de l'économie-monde britannique n'était pas une ville mais une nation. De plus, il y eut « un dépassement » (Braudel) : l'économie-monde britannique domina l'économie mondiale et tendit à se confondre avec elle.

Puis à l'économie-monde britannique succéda l'économie-monde américaine. Le xx<sup>e</sup> siècle fut surnommé, par **Henry Luce**, l'*American century*.

De nos jours, nous sommes dans un monde multipolaire, les États-Unis se retrouvant avec une puissance économique rivale, la Chine, et un ensemble de pays émergents à l'échelle régionale, le Brésil, l'Inde, etc., sans oublier les autres pôles économiques que sont l'Union européenne et le Japon.

### ● **Problématique**

Mais cette chronologie est trompeuse. Les moments de prédominance économique nette ont été courts : le Royaume-Uni de 1850 jusqu'en 1873, les États-Unis de 1945 jusqu'à la fin des années 1960.

Cela ne signifie pas que ces pays n'aient pas été des puissances économiques majeures avant ou après : le Royaume-Uni a gardé des atouts indéniables dans plusieurs secteurs (l'industrie cotonnière, les finances, le fret maritime, etc.) jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale ; les États-Unis furent la première puissance industrielle du monde dès le début des années 1880, les créanciers du monde à partir de 1918 et ont inventé la société de consommation de masse dans les années 1920. Mais, lors de ces périodes, ces pays ont dû composer, à l'intérieur même de leur zone d'influence, avec d'autres pôles économiques de premier plan.

Il est d'ailleurs intéressant de voir comment l'émergence d'une économie-monde conduit à court terme à un monde multipolaire en mettant en place une nouvelle division internationale du travail qui finit par bénéficier à d'autres pays. Cela a été le cas de 1873 à 1945 et à partir des années 1960. Le monde multipolaire actuel n'est, en effet, pas apparu dans les années 2000 mais dès les années 1960 avec la montée en puissance économique des pays de l'Europe de l'Ouest et du Japon.

Si une économie-monde fait place à un monde multipolaire, l'inverse est aussi vrai et, selon Braudel, le passage à une nouvelle économie-monde se fait le plus souvent douloureusement, après des crises et des guerres.

Peut-on en déduire une sorte de cycle économie-monde / monde multipolaire / guerre ?

### ● **Annonce du plan**

Nous analyserons successivement l'économie-monde britannique, l'économie-monde américaine puis le monde multipolaire actuel.

## Fiche 1

# L'économie-monde britannique

Comment l'économie britannique en vint-elle à devancer toutes les autres économies? Comment l'économie-monde britannique se mondialisa-t-elle? Et quelles furent les causes de son lent déclin?

## A. Des origines à l'apogée de la puissance économique britannique

### 1. Le berceau de l'industrie

La puissance économique britannique des années 1850 s'explique par des faits antérieurs remontant à plus d'un siècle.

Les innovations ont été favorisées par la mise en place, dès le xvii<sup>e</sup> siècle, par le Parlement britannique, d'un système de brevetage qui mettait fin aux monopoles. Pour qu'un brevet fût accepté, il fallait qu'il y ait une « spécification », une nette amélioration. Le brevet tombait, au bout de quelques années, dans le domaine public, ce qui permettait de diffuser l'innovation plus rapidement et stimulait les recherches en vue de nouvelles améliorations. Des concours étaient également lancés par les autorités, notamment par la *Royal Navy*. Au début du xviii<sup>e</sup> siècle, un concours porta sur le moyen d'établir en mer, à un degré près, les longitudes.

Les innovations ont d'abord porté sur les machines. En 1769, l'Écossais James Watt améliora la machine à vapeur de Thomas Newcomen. Cette dernière servait à exfiltrer les eaux qui stagnaient dans les mines de charbon.

Le premier secteur à se mécaniser fut le textile avec des progrès fulgurants dans la deuxième moitié du xviii<sup>e</sup> siècle : entre la « *spinning-jenny* » de James Hargreaves de 1765 et la « *mule-jenny* » de Samuel Crompton de 1779, on était passé de huit broches à quatre cents. La région pionnière de cette industrie fut le Lancashire, dans le nord-ouest de l'Angleterre, avec les villes de Manchester et Liverpool. S'y développa le *sweating system*, le « travail à la sueur ».

La machine à vapeur fut rapidement utilisée pour les bateaux (les *steamers* dès la fin du xviii<sup>e</sup> siècle) et dans un nouveau moyen de transport : le train. La première locomotive à vapeur fut inventée, en 1804, par Richard Trevithick.

En 1830, la domination britannique dans l'industrie naissante était sans appel : le Royaume-Uni possédait 15 000 machines à vapeur, la France 3 000.

## 2. Une industrie née grâce à un contexte particulier

**Fernand Braudel**, dans *La dynamique du capitalisme*, a souligné que le développement du Royaume-Uni fut presque une sorte de miracle. Il n'y eut aucune crise importante, aucun blocage jusqu'en 1873 : « Nulle part, le moteur ne se grippa [...] : les campagnes anglaises se vidèrent de leurs hommes tout en maintenant leur capacité de production ; les nouveaux industriels trouvèrent la main-d'œuvre, qualifiée et non qualifiée [...] ; le marché intérieur continua à se développer malgré la hausse des prix ; la technique suivit [...] ; les marchés extérieurs s'ouvrirent en chaîne. »

Tout cela fut permis par trois modifications majeures. La première concerna le secteur agricole. Au XVII<sup>e</sup> siècle, le mouvement des *enclosures*, soit la fin des droits d'usage des communaux et l'apparition de propriétés privées bien délimitées par des barrières, permit de développer les nouvelles pratiques culturales et d'élevage : un assolement différent, des engrais naturels mieux utilisés, une sélection des graines et des races animales. L'autre dynamique fut démographique : le Royaume-Uni connut une transition démographique fort longue conduisant à un accroissement spectaculaire de la population. Entre 1750 et la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le nombre d'habitants est passé de 8 millions à 40 millions, soit une population multipliée par 5. En vérité, l'accroissement fut encore plus important car des millions de Britanniques émigrèrent. De 1841 à 1915, environ 9,5 millions d'Anglais et de Gallois et près de 5 millions d'Irlandais partirent outre-mer. L'ensemble de ces transformations agricoles et démographiques a été indispensable à l'essor industriel.

L'Angleterre avait aussi des atouts géographiques majeurs : un pays de petites dimensions dont les montagnes sont en position excentrée, ce qui permet un réseau dense de communications (routes, canaux, chemin de fer), un sous-sol riche (une houille d'excellente qualité et facilement exploitable et aussi des gisements de fer) et une situation insulaire avec des façades sur différentes mers et océans.

Enfin, le troisième facteur décisif pour le décollage économique du pays résida dans les institutions démocratiques britanniques qui assurèrent la paix sociale. L'esprit d'initiative parmi les artisans, le fait que les premières inventions ne nécessitaient pas un capital important ont également été déterminants.

## 3. Faut-il parler de « révolution industrielle » ?

Le Royaume-Uni fut le berceau de ce qui a longtemps été appelé la « **révolution industrielle** », expression popularisée par **Arnold Toynbee** lors des années 1870-1880. L'expression avait été inventée, en 1837, par **Adolphe Blanqui**, frère du célèbre révolutionnaire.

Mais cette expression pose problème car elle fait croire à un phénomène rapide et axé uniquement sur l'industrie. Or les dynamiques à l'œuvre furent séculaires et multiples : agricole, démographique et technologique. Et elle s'inscrivirent dans un cadre spatial et des structures sociales et politiques spécifiques.

L'expression de l'historien **R.M. Hartwell**, la « **Grande Discontinuité** », est sans doute plus adéquate que celle de « révolution industrielle » (voir la fiche 1 du chapitre 2).

#### 4. Le *Great Victorian Boom* ou l'apogée de la puissance britannique

La période de 1850 à 1873 fut le moment d'apogée de la puissance économique britannique. Le Royaume-Uni n'avait pas de concurrent. Les Britanniques ont surnommé ces vingt-trois années au cœur du long règne de la reine Victoria (1837-1901) le *Great Victorian Boom*.

**Paul Bairoch** a parlé d'une économie « super-dominante ». En 1860, la part du Royaume-Uni dans le monde était, pour l'extraction de fer et de charbon et la consommation de coton brut, d'environ 50 %, pour la flotte marchande, de 34 %, et, pour les exportations, de 25 %. Ainsi 2 % de la population mondiale concentraient-ils 40 à 45 % du potentiel industriel mondial. Ce pays détenait aussi le réseau ferroviaire le plus dense du monde.

Le Royaume-Uni formait le *workshop of the world*, « l'atelier du monde », ce qui lui permettait de dominer politiquement : *Britannia rules the waves* (« le Royaume-Uni domine les mers »).

Un des moments forts de la suprématie britannique fut la tenue de la 1<sup>re</sup> Exposition universelle à Londres, au *Crystal Palace*, en 1851. Le *Crystal Palace* était en lui-même une prouesse de la nouvelle architecture industrielle : le bâtiment, long de plus de 550 mètres et haut d'environ 40 mètres, formait comme une gigantesque serre ; il avait été assemblé à partir d'éléments préfabriqués. Son architecte, Joseph Paxton, était jardinier de formation et incarnait le *self-made-man*. L'exposition était appelée officiellement : la *Great Exhibition of the Works of Industry of all Nations*. Elle se voulait un moyen d'éducation du peuple britannique. On prêtait alors un véritable culte à l'industrie naissante, à la machine. Le succès fut au rendez-vous : il y eut 6 millions de visiteurs, soit un cinquième de la population du pays. La moitié des exposants étaient britanniques. Le monde prit alors conscience de l'avancée du Royaume-Uni. Et les innovations britanniques se poursuivirent : par exemple, en 1855, le procédé Bessemer de fabrication d'acier fut mis au point.

## B. Les spécificités de l'économie-monde britannique

### 1. Le centre de l'économie-monde constitué non pas par une ville mais par tout le territoire national

L'économie-monde britannique ne saurait se confondre entièrement avec Londres. L'importance des bassins miniers et des différents centres industriels et portuaires dans le pays en a fait une économie-monde dont le centre était la nation britannique.

Manchester fut le berceau de l'industrie textile. En 1780, Richard Arkwright y installa sa première usine de filage de coton. En 1850, on pouvait en compter plus d'une centaine. Manchester était surnommée « *Cottonopolis* » et elle servait aussi d'entrepôt pour la production de toute la région. Elle était alors la ville la plus industrialisée du monde. Sa bourse de commerce fixait en grande partie le prix mondial du coton. Le terme *manchester* était utilisé dans les colonies pour désigner le linge fait en coton. Elle devait cette forte activité à une main-d'œuvre nombreuse et peu chère et à un réseau dense de canaux. La première ligne de chemin de fer au monde reliant deux villes fut entre Manchester et Liverpool, en 1830; la locomotive utilisée était la « *Rocket* » de George Stephenson.

À l'époque victorienne, on disait : « *What Manchester does today, the rest of the world does tomorrow.* » La ville imprima sa marque dans la pensée économique avec ce qu'on appela plus tard « l'école de Manchester ». Richard Cobden et Herbert Spencer, apôtres du libéralisme économique, en furent les penseurs les plus influents.

En 1913, Manchester restait le plus grand centre industriel dans le textile : 65 % du coton du monde y étaient transformés. Le coton était le textile le plus travaillé car l'offre de laine était peu élastique et, pendant longtemps, il n'y eut pas de machines adéquates pour travailler la laine ou le lin.

Dans le Lancashire, l'autre grande ville était Liverpool. Elle abritait, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le deuxième port du monde. C'était à la fois un centre de redistribution (le Royaume-Uni servait d'intermédiaire pour de nombreux pays) et un pôle d'importation de matières premières et d'exportation de produits transformés. Liverpool était considérée comme la « seconde ville de l'Empire ». Son poste de douanes était le plus important contributeur d'impôts du pays.

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, Liverpool restait une cité très active. Elle était surnommée la « *New York d'Europe* ». Le Royal Liver Building haut d'environ cent mètres (c'était le siège social d'une compagnie d'assurances), le Cunard Building (le siège social de la Cunard Line, longtemps la première compagnie maritime au monde) et le Port of Liverpool Building (l'administration du port) formaient les monuments emblématiques de la ville. Liverpool fut également le port d'attache des plus grands navires commerciaux : du Titanic à Queen Mary en passant par la Lusitania.

Si Londres dut composer avec d'autres cités fortement actives, elle n'en fut pas moins la ville la plus puissante. Londres fut la première métropole occidentale à atteindre le million d'habitants à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et elle demeura la ville la

plus peuplée du monde jusqu'en 1920 avec une croissance continue : 2 millions d'habitants en 1845, 3 millions en 1860, 6 millions à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, 7 millions en 1910. C'était une ville cosmopolite : les Irlandais formèrent jusqu'à 20 % de la population et, à la Belle Époque, de nombreux Juifs d'Europe de l'Est y élurent domicile.

Capitale d'un immense empire, Londres se considérait comme le « phare du monde ». Le méridien de Greenwich, borough londonien, fut imposé en 1884 comme la longitude de référence.

Le palais de Westminster reconstruit après l'incendie de 1834, Big Ben, Trafalgar Square, Victoria Station, le Tower Bridge, prouesse technologique de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, furent tous édifiés à l'époque victorienne. La ville tentaculaire nécessita aussi de très importants travaux d'infrastructures : après les épidémies de choléra des années 1840-1850, fut construit un réseau d'égouts gigantesque pour assainir la ville. Pour améliorer la circulation, fut commencée, en 1863, la construction d'un nouveau type de transport : le métro. Le métro londonien fut le premier construit au monde (le métro de Paris ne fut inauguré qu'en 1900).

Londres était aussi une ville culturelle. Lieu de la première Exposition universelle en 1851, elle vit se multiplier les musées : *Albertopolis* constituait un ensemble de lieux dédiés aux arts et aux sciences (Victoria and Albert Museum, etc.) dans le but d'éduquer le peuple. La capitale britannique attirait des artistes du monde entier : Claude Monet fit, au tout début du XX<sup>e</sup> siècle, une série de tableaux du palais de Westminster avec, au premier plan, la Tamise.

La Tamise était la grande artère économique. Son port était le premier au monde en termes de tonnage d'import-export : commerce de houille (l'utilisation massive de charbon était à l'origine du *smog*), denrées coloniales, etc.

La métropole connaissait une ségrégation très forte : à l'est, autour des docks, les quartiers de grande pauvreté ; au centre et à l'ouest, les quartiers huppés comme Belgravia. La misère de l'East End a été dépeinte dans les romans de Charles Dickens et dans les gravures de **Gustave Doré** parues, en 1872, dans l'ouvrage *London: A Pilgrimage* (« **Londres: un Pèlerinage** »). Ces gravures ne doivent pas être considérées comme entièrement réalistes. Elles formaient presque un écho aux scènes de l'*Enfer* de Dante illustrées par le même auteur quelques années auparavant. Cette vision théâtralisée avait été vivement critiquée par les Anglais.

Manchester, Liverpool et Londres formèrent les trois grands pôles de l'économie-monde britannique. La capitale prédominait : la City de Londres concentrait les activités financières qui faisaient du Royaume-Uni le créancier du monde.

## 2. L'économie-monde britannique et sa mondialisation

La 2<sup>e</sup> spécificité de l'économie-monde britannique mise en avant par Fernand Braudel fut sa mondialisation. Elle tendit à englober le monde entier.

La puissance britannique s'était constituée dès l'origine dans une dynamique associant l'essor industriel du Royaume à des importations de matières premières comme le coton. **Braudel** a souligné que « le monde a été le complice efficace, sans le vouloir, de la Révolution anglaise ».

Dans les années 1850, l'économie britannique devint pleinement une économie d'exportation, son marché intérieur ne suffisant plus à absorber toute la production. De plus, le Royaume-Uni, le pays alors le plus riche du monde, avait accumulé plus de capital qu'il ne pouvait investir sur place. Pour poursuivre sa croissance, l'économie-monde britannique devait se mondialiser.

### **Le Royaume-Uni apôtre du libre-échange**

Le Royaume-Uni ne détenait pas sur son territoire toutes les ressources nécessaires. Il les rechercha soit dans l'empire qu'il constitua petit à petit, soit dans le commerce international dont il édicta les règles. Le libéralisme économique fut avancé comme le meilleur moyen de parvenir à une division internationale du travail.

L'école de Manchester fut à la pointe du mouvement pour l'abolition des *corn laws*, lois qui protégeaient le marché britannique des céréales. Les libéraux réunis au sein de l'*Anti-Corn Law League* obtinrent gain de cause en 1846. Leur chef de file était Richard Cobden qui devint, à la fin des années 1850, le négociateur en chef des pourparlers pour un traité de libre-échange avec la France. Après de longues tractations, le traité dit Cobden-Chevalier fut signé en 1860. Le Royaume-Uni supprima les droits de douane pour tous les produits sauf le vin et la France mit fin à toutes les interdictions d'importation et devait, avant cinq ans, baisser à 20 % ses droits de douane sur les produits manufacturés britanniques. Une clause dite de la nation la plus favorisée obligeait les parties contractantes à accorder à l'autre tout avantage qu'elles accorderaient à un État tiers. Entre 1860 et 1870, près de cent vingt accords de libre échange furent signés sur le modèle du traité Cobden-Chevalier (donc avec la clause de la nation la plus favorisée). Cela permit de généraliser les concessions faites. Seuls les États-Unis demeurèrent protectionnistes.

Cette époque marqua l'apogée du libéralisme économique. Les Britanniques ont également fait valoir une libre circulation des personnes : le passeport n'existait pas. Le politologue **André Siegfried** racontait qu'au tournant des XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles, il put faire le tour du monde avec une simple carte de visite.

Le libéralisme permit de renforcer la position centrale de la Grande-Bretagne dans les échanges mondiaux.

### **Le Royaume-Uni au centre des échanges mondiaux**

Dans les années 1850, la Grande-Bretagne était au cœur des échanges commerciaux. Sa part dans les importations mondiales était de 57 %. Elle exportait dans le monde entier ses cotonnades et était le premier fournisseur en équipements (machines,