

V

COURS ET SUJETS CORRIGÉS

Module I

Les grandes mutations du monde au xx^e siècle (de 1913 au début des années 1990)

■ Partie 1

Un monde entre guerres et crises (de 1913 au début des années 1990)

Chapitre I

Tableau géopolitique du monde en 1913

« Si aujourd'hui, on se demande à tête reposée pourquoi l'Europe est entrée en guerre en 1914, on ne trouve pas un seul motif raisonnable, pas même un prétexte... Chaque État avait soudain le sentiment d'être fort et oubliait qu'il en était exactement de même du voisin. », Stefan Zweig, *Le Monde d'hier*, 1944.

► Prérequis

Ce chapitre réactive des connaissances de l'année de Seconde (Thème 1 – « Le peuplement européen de la Terre ») et de Première principalement (Thème 1 « Croissance et mondialisation depuis 1850 » et Thème 4 « Le temps des dominations coloniales »). La marche à la guerre est connue également avec les débuts du thème 2 de Première sur « les guerres au xx^e siècle » pour la Première Guerre mondiale. Enfin, le concept de « puissance », central en Terminale pour l'étude des « Chemins de la puissance » (Thème 3), se trouve au cœur de ce premier chapitre d'ECS. Le cas des États-Unis depuis 1918 est ainsi connu et réactivé.

NOTIONS CONNUES RÉACTIVÉES

- **Capitalisme** : le capitalisme est une « économie d'entreprises, à base de concurrence... et dont la motivation fondamentale est la recherche du profit » d'après Jean Bouvier. Dans un système capitaliste, les moyens de production et plus largement les biens, la richesse appartiennent à des personnes et ou à des sociétés privées.

- **Conjoncture économique** : Ensemble des facteurs déterminant l'état du marché. L'étude de la conjoncture est fondée à partir du milieu du XIX^e siècle sur l'observation des prix. Ces observations permettent de définir des cycles économiques d'amplitude variable.
- **Économie-monde** : Fernand Braudel, en 1979, dans *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, du XV^e au XVIII^e siècle*, a défini ce concept : il s'agit d'une partie de la planète, économiquement autonome, capable pour l'essentiel de se suffire à elle-même et à laquelle ses échanges intérieurs fournissent une certaine unité. La notion d'« économie-monde » évoque donc un espace dominé par une puissance économique.
- **Libéralisme économique** : doctrine selon laquelle l'État doit intervenir le moins possible dans la vie économique et sociale pour laisser se déployer les forces du marché (offre et demande). Théoriciens du libéralisme : Adam Smith, Ricardo...
- **Première et Deuxième Révolution industrielle** : De la Première (= âge du charbon, du fer, de la machine à vapeur) on passe à la Deuxième (= âge de l'acier, l'électricité, du pétrole et du moteur à explosion). voir I) A. 2. Cours.
- **« Première mondialisation » (1850-1914)** : vaste mouvement de diffusion du capitalisme à l'échelle mondiale reposant sur une mise en relation étroite et permanente des différentes parties de la Planète. Le XIX^e siècle a ainsi été une période d'expansion du commerce, d'intensification des échanges de capitaux et des flux de marchandises, de baisse des barrières douanières sous l'impulsion des grandes puissances européennes, et notamment de la Grande-Bretagne, fer de lance du libre-échange. **Suzanne Berger** la définit comme : « une série de mutations dans l'économie internationale qui tendent à créer un seul marché mondial pour les biens et les services, le travail et le capital ».
- **Protectionnisme** : politique économique interventionniste menée par un État consistant à protéger ses producteurs contre la concurrence des producteurs étrangers, en maintenant notamment des droits de douane élevés.
- **Puissance** : notion appliquée aux États, peut se définir comme la capacité de « faire » (le pouvoir), de « ne pas faire » (l'indépendance) et de « faire faire » (l'influence ou la faculté d'imposer sa volonté aux autres). On peut distinguer plusieurs formes de puissance : la puissance dure (*hard power*), c'est-à-dire l'ensemble des moyens, notamment militaires et économiques, dont dispose un État pour contraindre un autre État à agir comme il le souhaite, au besoin en usant de la force, et la puissance douce (*soft power*), c'est-à-dire l'ensemble des moyens non coercitifs, notamment culturels ou idéologiques, dont dispose un État pour amener un autre État à penser comme lui.
- **Taylorisme, Fordisme** : voir encadré 2. Cours.

REPÈRES CHRONOLOGIQUES

- ▶ **1873-1896** : « Grande Dépression » (voir encadré 3).
- ▶ **1884** : conférence de Berlin, où se décide le « partage de l'Afrique » entre puissances européennes.
- ▶ **1884-1914** : la valeur du commerce mondial est multipliée par 4.
- ▶ **1897** : adoption de la division du globe en un système de 24 fuseaux horaires (avec le méridien de Greenwich en Grande Bretagne).

- **1896-1914** : « Belle Époque », période marquée par les progrès sociaux, économiques, technologiques et politiques en Europe, s'étendant de la fin du XIX^e siècle au début de la Première Guerre mondiale en 1914.
- **1914** : attentat de Sarajevo et déclenchement de la Première Guerre mondiale.

COURS

► Introduction

1913, c'est l'apogée de la suprématie européenne sur les plans politique (les empires coloniaux européens), économique (Première Révolution industrielle), financier et démographique (le peuplement du monde européen).

Cependant, dans le cadre d'une « première mondialisation », les puissances installées européennes que sont la France et la Grande Bretagne sont concurrencées par de nouveaux concurrents européens (l'Allemagne, la Russie) et extra-européens (les États-Unis sont déjà la première puissance économique mondiale, le Japon) dans le cadre de la Deuxième Révolution industrielle. Ces tensions, la montée des périls, laissent présager une guerre qui semble inéluctable, à mettre en parallèle avec une évolution de la Puissance.

► Problématique

L'une des questions possibles est donc : Comment les mutations dans la hiérarchie des puissances contribuent-elles à l'éclatement de la Première Guerre mondiale ?

I. La « première mondialisation » : le retour à la prospérité

A. L'apogée de la Deuxième Révolution industrielle

1. *Modèle économique et conjoncture*

C'est dans le Nord-Ouest de l'Europe que se diffuse au cours du XIX^e siècle ce qui va être appelé la « Révolution industrielle ». La substitution du capital au travail va donner son nom au système capitaliste.

En 1913, la **conjoncture économique** est favorable. Les principales puissances économiques connaissent **une croissance économique soutenue** : le *take-off* (décollage) anglais s'effectue entre 1780 et 1820, le *take-off* français entre 1830 et 1870, le *take-off* allemand entre 1850 et 1880. Or la fin du XIX^e siècle correspond à ce qu'on appelle couramment la **Deuxième Révolution industrielle**.

ÉTUDE DE LA CONJONCTURE ÉCONOMIQUE : LES TRAVAUX DE KONDATRIEV

C. Juglar (1862) est le premier à avoir mis en évidence des cycles de moyenne période, d'une durée de neuf à dix ans, portant sur l'activité et les prix. Les travaux ultérieurs ont illustré d'autres types de cycles généraux. En 1923, J. Kitchin a identifié des cycles mineurs, d'une durée approximative de quarante mois, et compris en quelque sorte à l'intérieur du cycle Juglar.

Les travaux de **Nicolas Kondratiev** (à la demande de Lénine à partir de 1926) ont permis de définir des tendances de moyen terme, où des phases de croissance (croissance économique, visible par l'augmentation des prix) d'environ 25 ans alternent avec des phases B (dépression, baisse des prix). Selon ces observations, une phase A a commencé en 1896 et se poursuit jusqu'à la guerre (1913 : point haut). Elle correspond à une période de reprise puisqu'elle succède à la fin de la Grande Dépression. L'explication de ces tendances fait appel à plusieurs interprétations. On peut retenir celle de Joseph Schumpeter (économiste autrichien), théorie expliquée dans *Le cycle des affaires*, 1939 et *Capitalisme, socialisme et démocratie*, 1942. J. Schumpeter a tenté d'expliquer les cycles longs par des vagues d'innovation et a proposé d'emboîter cycle long, cycle Juglar et cycle Kitchin.

2. La Deuxième Révolution industrielle

La Deuxième Révolution industrielle repose sur l'utilisation de **nouvelles sources d'énergie**. Le **pétrole**, avant de provoquer une véritable révolution des transports, est d'abord raffiné pour l'huile d'éclairage, puis pour ses autres dérivés (goudrons, solvants, essence). L'**électricité**, au terme d'un long processus de découvertes scientifiques (pile de Volta en 1800, lois d'Ampère et de Faraday dans les années 1820, lampe d'Edison, 1879), devient la base d'un nouveau système technique dont les retombées industrielles se révèlent plus importantes encore après que soient résolus les problèmes de transport (transformateur vers 1890; lignes à haute tension en 1908). L'innovation clé est le moteur électrique, mis au point vers 1880.

La **dynamique de l'innovation**, dans le dernier quart du XIX^e siècle, touche d'abord les anciens secteurs: la sidérurgie à la fin des années 1870 (convertisseur Bessemer, accélérant la décarburation de la fonte; procédé Thomas-Gilchrist de déphosphorisation du fer); le résultat est la diminution considérable du prix de revient des aciers (de 100 à 12 dollars la tonne chez Carnegie, de 1870 à 1900); la sidérurgie entre dans l'ère des alliages (au tungstène ou au chrome) et des aciers spéciaux, grâce aux applications de l'électricité (fours à arc, électrolyse).

Les industries phares de la Deuxième Révolution industrielle sont ainsi la construction automobile (premier véhicule en 1890, 1908 Ford T), l'industrie chimique (engrais, colorants, explosifs, premières matières plastiques, textiles artificiels) et la sidérurgie. La plupart des activités développées lors de la Première Révolution industrielle perdurent. Le charbon représente encore les trois-quarts de la consommation mondiale d'énergie en 1913.

3. Une nouvelle organisation du travail

L'électricité donne une liberté nouvelle pour rationaliser l'organisation spatiale des usines de façon strictement conforme à la succession des étapes de la fabrication. Autrement dit, la **taylorisation du travail et les chaînes de montage** – apparues dès les années 1910 – sont en grande partie filles de l'électricité. Alors que l'Europe en reste à des structures dispersées et à une grande variété de modèles, la **première standardisation** du produit automobile et la **première production de masse** sont réalisées aux États-Unis, chez Ford, peu avant 1913.

TAYLOR, LES PRINCIPES DE L'ORGANISATION SCIENTIFIQUE DU TRAVAIL, 1911

Taylor est le principal concepteur de l'OST (Organisation Scientifique du Travail). Ses travaux commencent en 1905 et sont publiés en 1911 (*The Principles of Scientific Management*). Les processus de production doivent être analysés par des bureaux d'étude, afin d'être décomposés en un nombre déterminé de tâches simples, ce qui permet de définir une cadence de production et de rétribuer l'ouvrier en fonction de son respect des normes (illustration dans *les Temps modernes* de Chaplin, en 1936). Cette expérience pionnière affecte le rendement du travail humain (parcellisation des tâches, chronométrage des gestes visant à maximiser leur efficacité, introduction de la chaîne de montage), la répartition des pouvoirs dans l'entreprise et les relations de l'industrie avec ses marchés. Par la standardisation, la diminution des coûts et la banalisation du produit, l'offre suscite et entretient la demande, comme l'avait démontré l'*American manufacturing system* dans la seconde moitié du XIX^e siècle pour certains biens de consommation.

Le constructeur automobile Henry Ford met en application ses principes et constitue un système abouti de production. Il choisit la voie de la standardisation mise en œuvre sur un modèle populaire la Ford T, réalisée grâce au travail à la chaîne: « Je donnerai à tout Américain une voiture de la couleur qu'il voudra pourvu qu'elle soit noire. » L'adhésion de l'ouvrier est obtenue grâce à un salaire élevé « *five dollars a day* », octroyé en 1914 et qui représente une augmentation de 60%. Les gains de productivité sont conséquents: 12 h pour assembler une automobile en 1913, une heure et demie en 1914. Le prix de la voiture diminue rapidement: 950 dollars en 1910, 360 en 1917, soit 2 mois et demi de salaire ouvrier.

B. Des échanges dynamiques

1. L'essor du commerce international malgré certains obstacles

Entre 1800 et 1913, le commerce international par tête est multiplié par 25 alors que la production mondiale par tête ne l'est que par 2,2, selon Paul Bairoch. Il avait été multiplié par 3 au XVIII^e siècle.

Ce mouvement d'ouverture touche tous les pays européens. Le taux d'exportation (ou effort d'exportation) augmente pour tous les pays. Pour l'ensemble de l'Europe, il passe de 4,4% en 1830 à 13,2% en 1910. L'essor du commerce est donc un des moteurs de la croissance économique.

La polarisation des flux est très forte. Selon Rostow, l'Europe réalise en 1780 les ¾ du commerce mondial (la France et le Royaume-Uni principalement grâce au commerce maritime).

Le commerce européen présente deux caractéristiques majeures: la part prépondérante des produits industriels dans les exportations (75 % pour le Royaume-Uni comme pour l'Allemagne) et la balance commerciale déficitaire (à cause des importations de matières premières, mais aussi, à la veille de la guerre, de produits industriels). À l'inverse, la balance commerciale des États-Unis, et plus généralement des pays neufs, est excédentaire.

L'essor des échanges commerciaux a incontestablement été favorisé par les progrès en matière de transports:

- les transports terrestres: entre 1850 et 1914, le chemin de fer a permis de diviser par 10 le prix des transports terrestres. En 1913, les voies ferrées constituent un réseau de plus de 400 000 km aux États-Unis, de 360 000 km en Europe.
- les transports maritimes: la capacité de la flotte marchande double de 1860 à 1913, la marine à vapeur remplace celle à voile faisant diminuer le prix du fret maritime de 7 à 1 durant le siècle. Avec l'ouverture du canal de Suez en 1869 la tonne de marchandise entre Marseille et Saïgon voit son prix de transport divisé par 10. En 1910, il ne faut plus que 5 jours pour relier l'Angleterre à New York (1 mois au début du XIX^e).

Ces progrès ont permis de compenser le frein potentiel représenté par le protectionnisme: en effet un certain nombre de pays ont rétabli des droits de douane durant la « Grande Dépression » (1873-1895) et ne les ont pas abolis avec le retour à la croissance. L'Allemagne est à l'origine du mouvement. Bismarck fait voter en 1879 un tarif protectionniste qui frappe des produits admis au préalable en franchise: céréales, pétrole, fer. En France, la III^e République prend le contre-pied des mesures de Napoléon III. En 1881, un nouveau tarif fut appliqué à l'agriculture. En 1892, la France dénonça les traités de commerce antérieurs et augmenta considérablement les droits de douane (+ 25% sur les produits agricoles). Ils sont fixés à environ 8% sur les produits industriels et entre 5 et 20% sur les produits agricoles. Même les pays sous domination anglaise comme l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le Canada, connurent aussi une hausse du protectionnisme à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle. Seuls le Royaume-Uni, les Pays-Bas et le Danemark vont rester à l'écart du mouvement.

LA « GRANDE DÉPRESSION » (1873-1896)

Remise en cause de la Première Révolution industrielle qui ouvre une nouvelle crise de fin de siècle en 1873.

La croissance diminue de moitié de 3 à 4% par an (1840-1870) à moins de 2% par an (1870-1890). Les taux de profit s'effondrent provoquant de multiples faillites industrielles et bancaires (ex: l'Union générale en France en 1882).

Trois principaux facteurs explicatifs:

- le ralentissement de la demande: 1850-1870: la croissance est tirée par les investissements dans les infrastructures et équipements (chemins de fer, sidérurgie), or, vers 1870, les lignes les plus rentables sont construites, les usines équipées. La rentabilité diminue et la concurrence est au plus haut;
- l'épuisement du modèle technologique de la 1^{re} Révolution industrielle;
- l'épargne se détourne de la sphère productive européenne. Ex: la Grande-Bretagne s'oriente vers les économies émergentes comme les États-Unis, l'Amérique Latine, l'Empire colonial.

La solution passe par la recherche de nouveaux consommateurs et de nouvelles innovations. La « Grande Dépression » accélère donc le passage à la Deuxième Révolution industrielle.

2. Les flux de capitaux

Le moteur de la croissance des flux de capitaux est la recherche d'investissements plus rémunérateurs en-dehors des marchés nationaux : ils financent des infrastructures dans les pays neufs (chemins de fer, téléphone, eau). On peut remarquer qu'il n'y a pas d'entraves à la circulation de capitaux. En 1913, le stock cumulé des placements extérieurs atteint 48 Md\$ dont 90 % venus des pays européens. 80 % de ces investissements sont des investissements de portefeuille (des titres d'emprunts d'Etat, ou des actions et obligations émises par des entreprises). Beaucoup d'entreprises sont déjà internationalisées en 1913, en particulier Michelin, Fiat, Philips, Kodak, Bayer, General Electric.

3. Les grandes migrations

On estime à 100 millions le nombre de migrants dans le monde au début du xx^e siècle, alors que la population mondiale s'élève à 1,6 milliards d'habitants en 1900, soit environ 6 % de la population mondiale. Plus de 50 millions d'Européens ont quitté leur continent entre 1840 et 1913. Le mouvement s'est accéléré à partir du début du xx^e siècle. Le nombre de départs dépasse un million par an dans les années précédant la guerre.

Les origines des migrants ont évolué. Jusqu'en 1880, les principaux pays de départ sont le Royaume-Uni, les pays scandinaves et l'Allemagne. À partir de cette date, ce sont les pays moins développés d'Europe du Sud et de l'Est qui fournissent les plus gros contingents.

2/3 des émigrants européens rejoignent les États-Unis. Les pays d'Amérique latine constituent le deuxième foyer d'immigration (10 millions). Le Canada voit arriver 7 millions d'immigrants. Les autres dominions et les colonies n'attirent qu'un nombre limité d'immigrants. En Inde, avant la guerre, il n'y a que 200 000 Anglais. On peut parler d'un début de marché mondial du travail. La Première Guerre mondiale va casser net ce mouvement.

C. L'étalon-or, un cadre favorable au commerce international

Le système de l'étalon-or n'est pas né d'un accord mais résulte d'une situation de fait, établie empiriquement au cours du xix^e siècle, et il s'est mis en place progressivement. Chaque monnaie nationale est définie par un poids d'or. La mise en place progressive d'une monnaie inspirant confiance (l'étalon-or après les années 1870) permettant de réaliser des transactions internationales, des prêts et des emprunts à long terme. Avant 1914, l'or était le seul étalon monétaire : il servait à définir la valeur des monnaies : chaque monnaie était convertible en or en fonction d'un poids de métal défini par la loi (Gold Standard, ex : franc germinal (1803) = 322,56 mg d'or). Cependant, la monnaie métallique reste très utilisée, bien que la monnaie fiduciaire se développe.

MONNAIES FIDUCIAIRE ET SCRIPTURALE

La monnaie fiduciaire est la monnaie-papier constituée par les billets de banque émis par la banque centrale (Banque d'Angleterre 1694 – monopole d'émission en 1844 –, Banque de France – 1800, monopole 1848 – et *Reichsbank*-1875, aux