

## Le développement économique de l'Europe au XIXe siècle. Le rôle de la France

Rondo E. Cameron

---

**Citer ce document / Cite this document :**

Cameron Rondo E. Le développement économique de l'Europe au XIXe siècle. Le rôle de la France. In: Annales. Économies, Sociétés, Civilisations. 12<sup>e</sup> année, N. 2, 1957. pp. 243-257;

doi : 10.3406/ahess.1957.2628

[http://www.persee.fr/doc/ahess\\_0395-2649\\_1957\\_num\\_12\\_2\\_2628](http://www.persee.fr/doc/ahess_0395-2649_1957_num_12_2_2628)

---

Document généré le 13/05/2016

# LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE L'EUROPE DU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE

## *Le rôle de la France \**

**L'**ANGLETERRE A LE PLUS CONTRIBUÉ au développement économique du monde du XIX<sup>e</sup> siècle. Avant 1850 en particulier, les Anglais ont aidé à la mise en place de l'industrie moderne chez leurs voisins du Continent, y compris la France. Mais, à partir de 1850, l'Angleterre se tourne de plus en plus vers les espaces d'outre-mer, laissant aux autres Européens la tâche d'assurer leur propre salut. Si l'on prend le XIX<sup>e</sup> siècle comme un tout, le pays qui a le plus contribué au développement économique de l'Europe, c'est la France. En ce qui concerne les exportations de capitaux, par exemple, les investissements britanniques en Europe (y compris l'Empire Ottoman et l'Égypte) ont atteint leur sommet (environ un demi-milliard de livres, soit 12 1/2 milliards de francs-or) en 1873, pour décliner ensuite fortement jusqu'à moins de 300 millions de livres (ou sept milliards de francs) en 1914 : à cette époque, ils représentent seulement 7 1/2 % des investissements britanniques à l'extérieur. Les Français, vers 1870, ont investi en Europe au moins autant que les Anglais et cet effort n'a fait que croître, pour atteindre un total de 30 milliards de francs en 1914.

### I

On ne peut dire avec certitude si, avant 1789, la balance des paiements de la France était nettement débitrice ou créditrice. La monarchie française de l'Ancien Régime avait emprunté de grosses sommes, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur : à Genève, Gênes, Amsterdam, et probablement ailleurs. Mais d'un autre côté, les capitalistes français, dès cette époque, investis-

\* Conférence faite à l'Université de Harvard, le 15 oct. 1956, ce qui explique qu'aucune référence ne soit citée en note. Les sources, consistant principalement en documents d'archives privées et des Archives Nationales, ont été rassemblées pendant deux séjours en Europe. Pour la documentation et d'autres détails sur la matière de cet article, voir : « The *Crédit Mobilier* and the Economic Development of Europe », *Journal of Political Economy*, LXI, n° 6, déc. 1953 ; — « Founding the Bank of Darmstadt », *Explorations in Entrepreneurial History*, VIII, n° 3, février 1956 ; « Some French Contributions to the Industrial Development of Germany, 1840-1870 », *Journal of Economic History*, XVI, n° 3, sept. 1956 ; — « French Finance and Italian Unity : The Cavourian Decade », *American Historical Review*, LXII, n° 3, avril 1957. Une étude plus ample et plus détaillée sur le sujet traité dans cet article et contenant la documentation complète, paraîtra prochainement en anglais.

saient leurs fonds dans les colonies françaises et les pays voisins d'Europe. Je croirais volontiers pour ma part que la France, dès avant la Révolution, avait une balance légèrement créditrice sur le plan international.

Pendant la Révolution et la période napoléonienne, la France, à quelques petites exceptions près, n'a joué ni le rôle de l'emprunteur ni celui du prêteur : le Directoire, par l'opération du « tiers consolidé », a renié une partie de ses dettes ; et Napoléon a pris par la force, dans les provinces voisines, ce qu'il désirait. L'époque de la Restauration commence par un emprunt en Hollande et en Angleterre, pour payer les indemnités, mais, même à ce moment-là, la France conserva sans doute une balance des paiements favorables, qui lui permit d'accumuler des fonds pour les investir au dehors. En tous cas, vers 1830, elle avait rendu l'argent emprunté pour les indemnités et avait déjà prêté une somme supérieure aux gouvernements impécunieux, ses voisins : en Espagne, en Italie et ailleurs. En gros, je dirai que la France, à l'époque, possédait quelque 500 millions de francs en biens étrangers ; le tout, ou presque, en fonds d'Etat.

Vingt ans après, en 1850, ces investissements à l'étranger dépassaient 2 milliards de francs, dont un quart, en gros, dans des entreprises industrielles, particulièrement en Belgique et en Allemagne Occidentale. Le reste avait été prêté aux gouvernements d'Espagne, aux divers Etats italiens, aux Empires d'Autriche et de Russie et à d'autres Etats, y compris les Etats-Unis.

En 1870, le total des investissements français à l'étranger se montait à environ 15 milliards de francs, moitié en titres gouvernementaux, moitié en capitaux confiés à des entreprises privées (soulignons d'ailleurs qu'aucune de ces estimations ne comprend les investissements directs à l'extérieur ; ils ne manquaient pas, à coup sûr, mais il n'y a aucun moyen d'en estimer le montant).

Juste avant la Première guerre mondiale, les investissements français, à l'étranger et dans les colonies, totalisaient 45 milliards de francs, dont deux tiers investis en Europe et dans les régions méditerranéennes, les colonies françaises non comprises. Un quart seulement de ces investissements consistait en actions des entreprises privées ; les titres gouvernementaux et les obligations industrielles composaient le reste.

En 1914, les Français avaient investi au dehors presque un tiers de leur capital liquide. De 1850 à 1914, c'est entre le tiers et la moitié de l'épargne française qui fut acheminée vers l'étranger. Cette proportion des placements extérieurs par rapport au total des investissements est plus forte encore qu'en Grande-Bretagne à la même époque, — et la Grande-Bretagne, pays par excellence de l'exportation de capitaux, dépendait beaucoup plus que la France de ses relations économiques internationales.

Ces exportations de capitaux sont la contribution la plus évidente de la France au développement économique de l'Europe ; mais ce n'est certainement pas la seule, ni forcément la plus importante. A mon sens, elles ont l'importance surtout d'un agent dans la diffusion de la technique et des autres

facteurs de développement : influences dans le domaine intellectuel, le droit, l'esprit d'entreprise.

Par technique, je n'entends pas ici les inventions et découvertes scientifiques françaises qui prouvèrent leur valeur économique et furent par la suite adoptées en Europe : métier Jacquard, machine à filer le lin de Philippe de Girard, turbine hydraulique de Fourneyron, chaudière tubulaire de Seguin, four pour l'affinage de l'acier de Pierre Martin, procédé Herault d'électrolyse pour la production de l'aluminium, etc. Ces inventions furent naturellement très importantes ; mais en dresser simplement la liste nous aiderait fort peu à comprendre la nature du développement économique. L'important est de savoir *comment* ces inventions et innovations se sont transmises.

De ce point de vue, il est important de noter que, dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, l'enseignement français, spécialement l'enseignement technique, était reconnu comme le meilleur au monde. Dans la seconde moitié du siècle, les laboratoires allemands ont conquis la primauté, mais leur existence ne commença guère avant 1825, lorsque Justus Liebig, qui avait étudié à Paris avec Gay-Lussac, se convainquit de la supériorité des méthodes françaises et les transplanta en Allemagne. Aux Etats-Unis même, le programme d'études des ingénieurs à l'Académie militaire de West Point — le premier collège technique d'Amérique — fut étroitement copié sur celui de l'Ecole Polytechnique.

Mais la France n'était pas seulement un centre passif de technologie avancée où les autres nations pouvaient puiser à leur gré. Les ingénieurs, les techniciens, les ouvriers qualifiés français, s'ils se refusaient généralement à émigrer de façon définitive, voyageaient beaucoup, transportant à leur suite les techniques de construction et d'utilisation des chemins de fer, des hauts fourneaux, des mines, de la verrerie, etc. Leur activité ne se bornait pas aux pays arriérés, comme la Russie et l'Empire Ottoman : au contraire, la Belgique, l'Allemagne et l'Italie en furent les principaux bénéficiaires. Cavour, avant de devenir le premier ministre du royaume de Sardaigne, participa à de nombreuses entreprises économiques, dont la construction du premier chemin de fer du pays cédée à une compagnie privée. Chargé en tant que directeur de choisir les ingénieurs pour la surveillance des travaux, il demanda immédiatement les conseils d'un spécialiste français et, sur sa recommandation, engagea deux ingénieurs du même pays. A propos du choix entre Français et Anglais — dans son esprit, c'était la seule alternative — il écrivait : « Nous avons préféré un ingénieur français à un anglais, par la raison bien simple que les Anglais sont des bourreaux d'argent et encore nous n'aurions pu avoir d'hommes passables qu'à des prix fous. »

En face de cette diffusion de technique *matérielle*, celle de techniques *non matérielles, institutionnelles*, n'a pas eu moins d'importance. Là encore, des Français, comptables, directeurs de banque, hommes d'affaires vaga-

bondant de Lisbonne à Moscou, d'Amsterdam à Constantinople et Alexandrie, — pour ne pas parler de Suez, — se firent les instructeurs des habitants par leur exemple si ce n'est de propos délibéré, en matière de comptabilité industrielle, d'organisation commerciale et des autres techniques indispensables à l'ordre industriel moderne.

Dans les domaines juridique et politique, dans le domaine intellectuel, l'influence française est plus généralement appréciée que dans la diffusion de la technologie, mais ordinairement on néglige d'envisager cette influence dans ses rapports avec les problèmes du développement économique.

Les périodes révolutionnaire et napoléonienne occupent à bon droit une position-clé dans la discussion de ces influences françaises, dont la plus importante sans doute fut la destruction des restes du féodalisme et l'avènement d'un ordre juridique rationnel. Cet ordre fut adopté directement et immédiatement dans certaines parties de l'Europe, notamment celles que s'incorpora l'Empire Français ; mais, indirectement, parfois avec un considérable laps de temps, il fut partout effectif.

A peine moins important fut l'idéal révolutionnaire — ou, plus précisément, l'idéal bourgeois — de la liberté du commerce et des métiers, l'affaiblissement (sinon l'abolition totale) de la pratique des monopoles légaux ou royaux, des droits exclusifs, des privilèges de caste ou de classe qui, partout, accompagnaient le féodalisme décadent et les autres institutions de l'Ancien Régime. Cette notion joua un rôle particulièrement important dans les réformes de Stein et Hardenberg, en Prusse, permettant une agriculture capitaliste, plus rationnelle et drainant le surplus de la population terrienne vers les villes montantes, où elles formèrent une force ouvrière docile et bon marché.

Les codes napoléoniens, spécialement le code de commerce et le code civil, tous deux entrepris avant que Napoléon ne devînt dictateur, constituèrent la base de la loi commerciale de presque tous les pays du Continent européen. Avec le temps, ce code est devenu encombrant, difficile à adapter aux situations actuelles ; mais lorsqu'il fut adopté, il était la forme de législation commerciale la plus progressiste qui existât. C'est lui qui donna à l'Europe contemporaine la société par actions, sous ses deux formes : anonyme et en commandite. Cette dernière en particulier était un grand pas en avant sur le chemin de la libre association économique, beaucoup plus adaptée et souple que les vieilles compagnies à chartes.

Le système métrique et le système français des monnaies décimales furent adoptés par presque toutes les nations d'Europe continentale. Le franc devint l'unité monétaire de référence en Belgique, Suisse, Italie, Espagne, Grèce, Serbie et Roumanie. Il circula comme monnaie légale en Rhénanie jusqu'en 1867 et il avait la faveur de la plupart des milieux allemands économiques comme unité monétaire de l'Empire Germanique. Lorsqu'elle obtint son autonomie, en 1867, la Hongrie frappa de propos délibéré sa pièce de 8 florins sur le modèle de la pièce d'or de 20 francs, l'une et l'autre étant librement interchangeables.

Ces quelques lignes n'épuisent pas la liste des influences françaises, intellectuelles ou juridiques, sur le développement économique du XIX<sup>e</sup> siècle, mais elles donnent une idée de la nature et de l'étendue de cette influence.

## II

J'ai tenté jusqu'ici une sorte de vue panoramique des contributions françaises au développement économique de l'Europe, en termes forcément généraux. Je voudrais maintenant entrer dans plus de détails à propos de trois secteurs cruciaux de l'économie européenne : la finance, l'industrie lourde, les transports.

La France, presque à chaque moment de son histoire, a été un leader dans le domaine des institutions financières. Qu'on pense seulement aux foires de Champagne, ou aux foires et, plus tard, à la Bourse de Lyon. Néanmoins, au XVII<sup>e</sup> siècle, la France avait perdu cette position ; puis, par suite de sa malheureuse expérience avec le système de l'Écossais John Law, au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'institution de la Bourse fut d'abord interdite. Lorsqu'elle fut autorisée à nouveau, ce fut sous un contrôle rigide et en limitant le champ de ses activités. Pendant le demi-siècle qui suivit l'échec de Law, il fut impossible de former une société pourvue du privilège d'émettre des billets et il fallut bien vingt-cinq ans encore pour que le mot de « banque » puisse s'appliquer à une institution de ce genre.

Mais au XIX<sup>e</sup> siècle, la France fut aussi prodigue dans la création de nouveaux types d'institutions financières qu'elle en avait été pauvre précédemment. La Banque de France fut la première de ces institutions et naturellement elle doit beaucoup de sa structure générale à la Banque d'Angleterre. Mais il y a quelques différences importantes ; et, fait significatif, lorsque d'autres pays créèrent à leur tour des institutions similaires — par exemple, les Pays-Bas en 1814, la Bavière en 1834, la Prusse en 1846, la Belgique et la Sardaigne en 1850, et ainsi de suite, jusqu'à la Reichsbank de 1875 — le modèle français fut suivi beaucoup plus que l'anglais.

On peut en dire autant du type de banque appelé en France *comptoir d'escompte*. Les premiers de ces comptoirs furent établis comme une mesure d'urgence pendant les troubles de 1830. Le péril passé, on les laissa mourir. Ils se réorganisèrent en 1848 dans des circonstances analogues. Mais, cette fois, plusieurs d'entre eux, notamment le Comptoir d'Escompte de Paris, échappèrent à la dissolution et furent reconduits comme des sociétés anonymes indépendantes. Finalement, ce type de banque ne se distingua plus dans ses fonctions des autres banques commerciales par actions, mais, dans l'intervalle, il avait été largement imité à travers l'Europe. La fameuse *Diskontogesellschaft*, organisée pour la première fois à Berlin en 1851, fut créée sur ce modèle.

Une autre innovation importante en matière d'institutions financières

fut la banque de prêt hypothécaire, connue en France sous le nom de Crédit Foncier. Elle accordait des crédits pour les améliorations de biens immobiliers, tant ruraux qu'urbains ; elle maintenait des taux d'intérêt faibles en éparpillant les risques sur de nombreux débiteurs, de types divers ; enfin, c'était l'essentiel, elle disposait virtuellement de ressources illimitées, dans la mesure où elle émettait ses propres obligations, sur le marché national, mais, en fait, il était international. Le Crédit Foncier fut imité dans presque tous les pays d'Europe, y compris l'Angleterre, quelquefois avec l'aide ouverte de l'institution française. Le *Preussische Central Bodencredit Anstalt* fut ainsi organisé en 1870, à la veille même de la guerre franco-prussienne, avec un large contingent de capitaux français. Dans son premier conseil d'administration figurent Alphonse de Rothschild et Louis Frémy, gouverneur du Crédit Foncier. Frémy fut également administrateur de banques similaires en Autriche, en Espagne et aux Etats-Unis.

Aussi importantes qu'aient été ces institutions dans le développement général de l'économie européenne, elles n'ont joué qu'un rôle secondaire dans le processus d'industrialisation. Là, le rôle-clé dans tous les pays de l'Europe continentale fut joué par un autre type d'institutions financières : la banque mixte, ou banque d'affaires (cette distinction est d'origine récente ; au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle toutes les banques d'affaires étaient des banques mixtes). Ces banques ne se contentaient pas de fournir le capital initial pour financer de nouvelles entreprises industrielles, mais, dans bien des cas, elles assumaient l'initiative et la direction de l'aventure.

En 1837 Jacques Laffitte, ancien ministre des finances et ancien gouverneur de la Banque de France, forma une société en commandite, la Caisse Générale pour le Commerce et l'Industrie, dans l'intention précise de lancer et financer de nouvelles entreprises industrielles. Laffitte eut bientôt plusieurs imitateurs qui, ensemble, contribuèrent largement au *boom* de l'industrie française avant 1848. Cependant les faiblesses de l'organisation en commandite pour ce genre d'affaires devinrent péniblement évidentes lors de la crise de 1848 ; et il n'en fut plus beaucoup parlé dans la suite.

Laffitte aurait préféré la forme anonyme, mais le Conseil d'Etat, gardien du privilège de la Banque de France, ne donna pas son autorisation (la Banque de France lui interdit aussi de donner le nom de « banque » à sa caisse). C'est pourquoi James de Rothschild, riche aussi d'idées nouvelles, avait suivi dans l'intervalle un chemin légèrement différent ; à la fin de 1834, il s'associa à la *Société Générale pour favoriser l'Industrie des Pays-Bas*, à Bruxelles. Cette banque avait été fondée en 1822 par Guillaume I<sup>er</sup>, roi des Pays-Bas, alors que les provinces belges étaient rattachées à la Hollande, avec le but précis d'y développer l'industrie. Mais elle resta languissante, au moins pour l'exécution des projets initiaux, jusqu'à son alliance avec Rothschild. A partir de cette époque et jusqu'à aujourd'hui, elle a été l'une des meilleures réussites parmi les banques d'affaires.

En 1835, un autre groupe de capitalistes français s'associa à quelques

collègues belges pour former une institution rivale, la Banque de Belgique, qui suivit une ligne d'activité similaire. L'extraordinaire progrès industriel de la Belgique entre 1835 et 1848 est dû, dans une large mesure, aux activités de ces deux banques.

Cependant, la plus spectaculaire de toutes les banques d'affaires et la plus fameuse institution financière de son époque fut la *Société Générale du Crédit Mobilier*, fondée en 1852. Six mois après sa fondation, elle jouait un rôle prépondérant dans l'établissement de la *Bank für Handel und Industrie in Darmstadt*, plus connue sous le nom de *Darmstädter Bank*, la première des grandes banques allemandes. Comme je l'ai montré ailleurs, la *Darmstädter* fut étroitement modelée sur le *Crédit Mobilier*, si bien que celui-ci peut être appelé le prototype des grandes banques allemandes.

En 1855, constatant son grand succès à la fois en France et à l'étranger, le gouvernement autrichien invita le Crédit Mobilier à installer une institution similaire à Vienne, pour stimuler l'industrie dans l'Empire Autrichien. Mais les Rothschild, dont la suprématie financière en Europe avait été rudement ébranlée par la rapide montée du Crédit Mobilier, persuadèrent le gouvernement de poser des conditions que, ils le savaient, le Crédit Mobilier ne pourrait accepter. Le résultat fut la fondation du *Credit Anstalt* autrichien, institution analogue en tous points au Crédit Mobilier, sauf qu'il était contrôlé et dirigé par les Rothschild.

L'année 1856 vit fleurir une véritable manie pour les banques du type Crédit Mobilier. Une liste (non exhaustive) donnerait au moins vingt banques qui furent soit formées, soit projetées ; et il y en eut sûrement d'autres. Le Crédit Mobilier lui-même ne participa qu'à une seule, le *Credito Mobiliario Español*, mais d'autres intérêts bancaires français, y compris les Rothschild, furent moins réservés. L'Espagne seule qui, jusqu'alors, n'avait pas attiré spécialement les financiers ou les industriels, obtint quatre banques, dont trois établies entièrement sur capitaux français. Le Portugal lui aussi eut son institution de création française. Les Rothschild, afin d'écarter les Péreire du prometteur royaume de Sardaigne, persuadèrent Cavour de leur accorder, plutôt qu'à leurs rivaux, le privilège d'un Crédit Mobilier sarde. Au moins deux des neuf banques de type Crédit Mobilier qui furent établies en Allemagne en 1856, la *Berliner Handelsgesellschaft* et l'*Allgemeine Deutsche Creditanstalt* de Leipzig, eurent aussi des capitaux et des directeurs français ainsi que deux banques suisses au moins, sur trois. Et aussi bien la Belgique, déjà bien équipée en banques, que les Pays-Bas, — qui auraient dû l'être mais ne l'étaient pas, — refusèrent des demandes de concessions de banques, dont l'une concernait des capitaux français.

Après la crise de 1857, la rage de fonder des banques s'apaisa quelques années, mais pour renaître en 1863. Cette année-là, le Crédit Mobilier à nouveau entra en lice avec des banques en Italie, en Autriche, aux Pays-Bas, dans l'Empire Ottoman et même en Angleterre ! (La Banque Impériale Ottomane, fondée en collaboration avec des banquiers anglais, servait à la

fois de banque d'affaires et de banque centrale.) Le Crédit Mobilier rencontra une vive compétition dans chacun de ces pays et, chaque fois, ses concurrentes avaient été fondées quelques mois après ses propres filiales, et avec l'assistance d'autres banquiers français.

La courte et tumultueuse vie du premier Crédit Mobilier se termina brusquement en 1867. Mais son œuvre fut poursuivie et sa position en tête de file parmi les banques d'affaires revint à un de ses imitateurs : la *Banque des Pays-Bas*, qui, fondée en 1863 comme une rivale de la filiale néerlandaise du Crédit Mobilier, fusionna en 1872 avec la *Banque de Paris* fondée en 1870. La *Banque de Paris et des Pays-Bas*, comme le Crédit Mobilier, s'occupa surtout de lancer et contrôler des banques et des entreprises industrielles en France et dans les pays sous-développés d'Europe.

### III

L'échec des industries lourdes françaises dans leur effort pour se maintenir au niveau de celles de l'Allemagne et de l'Angleterre après 1870, est sans doute responsable, plus que tout autre facteur considéré isolément, du mythe bien connu : la France économiquement « stagnante ». Or, l'industrie lourde dépend fortement de ressources locales que la France ne possède pas dans les mêmes proportions que ses voisins. Pour comprendre leur rôle dans le développement de ces industries, il est nécessaire de voir ce que les Français ont accompli, là où ces ressources existaient. Les Français contribuèrent plus que les citoyens de n'importe quelle autre nation au développement du « cœur industriel » de l'Europe.

Par « cœur industriel », j'entends l'espace contenu grossièrement dans un triangle dont les extrémités seraient Calais à l'Ouest, Bâle au Sud-Est et Hanovre au Nord-Est. Ce triangle enferme, en France, le district industriel du Nord, la Lorraine et l'Alsace. Il comprend toute la Belgique et le Luxembourg, toute l'Allemagne Occidentale à partir d'une ligne tirée à 50 kilomètres environ à l'Est du Rhin, englobant à la fois la Sarre et la Ruhr. Avant 1914, cet espace fournissait la plus grosse partie de la production européenne en charbon, minerais de fer, fonte, acier brut, zinc et plomb, ainsi qu'une part substantielle des machines, produits chimiques et textiles.

Il est inutile, je pense, de dire quoi que ce soit du rôle des Français dans le développement de leur propre district industriel. Il y a quelques cas de participation étrangère, particulièrement anglaise, mais, pour l'essentiel, ce fut une œuvre française.

J'ai décrit dans un autre article le rôle de la France dans le développement industriel de l'Allemagne, entre 1840 et 1870. J'y ai chiffré l'apport français à environ 5 % du capital total employé par l'industrie allemande, en 1870. Cependant, cet apport a été très concentré, à la fois géographiquement et industriellement, surtout dans les mines et industries métallurgiques

de la Rhénanie et de la Ruhr. J'estime raisonnable de dire qu'un quart au moins du capital investi dans ces industries, avant 1870, fut de source française. Dans la décade de 1860-1870, la part des compagnies sous contrôle français dans la production de l'Allemagne Occidentale représente la totalité de la production du zinc (sauf une infime fraction), 50 % du plomb, 20 à 25 % du cuivre, environ 25 % du fer en gueuses, et peut-être 10 % du charbon. Dans les deux décades précédentes, le pourcentage avait été plus important encore.

Mais les capitaux investis, le contrôle financier ne nous content pas tout : les Français ont également joué un rôle dominant dans le développement de la technique et de l'administration. La première société moderne par actions dans l'industrie houillère de la Ruhr, fondée en 1838, était une affaire exclusivement française. Charles Detillieux, directeur général du Phénix, première société à concentration verticale dans l'industrie fer-acier de la Ruhr (l'affaire la plus importante, et de loin, de cette industrie, avant 1870), eut une large responsabilité dans l'introduction du coke dans la fonte du minerai, dans la Ruhr. Des ingénieurs français ont créé l'industrie du zinc en Allemagne Occidentale ; et même dans la lointaine Silésie, où l'industrie était déjà installée depuis plusieurs décades, ils la réorganisèrent et la modernisèrent à la fois techniquement et commercialement.

En Belgique, il en fut de même. Après la révolution de 1830, la situation était celle d'un petit pays pourvu de riches ressources, d'une main-d'œuvre qualifiée et d'une classe moyenne relativement large et active, qui avait goûté au moins à la prospérité pendant la Révolution française. Mais les capitaux y étaient insuffisants pour permettre le développement de ces ressources. Les liens avec la France étaient forts, géographiques, politiques, culturels, et la France était le débouché naturel d'une bonne part de ses exportations. Dans ces conditions, pas d'étonnement si les capitaux français ont aidé au développement des ressources de la Belgique, particulièrement pour le charbon, le fer et les métaux non ferreux, objets d'une forte demande française.

La *Société Générale* et la Banque de Belgique, à laquelle j'ai déjà fait allusion et dont les opérations étaient en partie inspirées et financées par des Français, jouèrent un rôle prééminent dans le développement de l'industrie belge, bien que de nombreux entrepreneurs et capitalistes individuels, français et belges, y aient considérablement contribué. A la date du 30 mai 1873, la Belgique comptait 103 sociétés anonymes avec un capital nominal de 317 millions de francs, dans les industries minières et métallurgiques (y compris le charbon), et 24 autres avec un capital de 75 millions de francs dans d'autres branches. Il y avait aussi naturellement, dans ces industries, un certain nombre de sociétés en commandite, sans parler d'autres petites firmes. Le capital total investi dans les mines et la métallurgie belges peut s'être monté à 500 millions (bien que 400 me paraissent plus proches de la

vérité). En tout cas, les investissements français y figuraient pour 200 à 250 millions, soit, en gros, 50 % du capital total. Il n'y avait guère, dans ces industries, de firme belge qui n'ait fait appel au capital français, et pour plusieurs d'entre elles cet appel représentait 75 à 100 % de leurs avoirs. Prenons l'exemple de la *Société de la Vieille Montagne*, la plus grande et la plus vieille firme dans l'industrie des métaux non ferreux (elle fournissait entre un quart et un tiers de la production européenne du zinc et possédait des biens en Allemagne, Suède, Espagne et Italie, ainsi qu'en Belgique et en France) : son directeur général et plusieurs membres du personnel de base, technique et administratif, étaient français, français la majorité de ses administrateurs, et 85 à 90 % de ses actions avaient été placées en France.

#### IV

Les chemins de fer français ont bénéficié dans une certaine mesure, avant 1850, d'un afflux des techniques et des capitaux anglais, bien que les tout premiers développements aient été l'œuvre de Français. Peu après 1850, les Français non seulement se chargèrent totalement d'établir leur réseau ferroviaire, mais ils remplacèrent dans une large mesure les entreprises anglaises dans d'autres parties du Continent. Dès 1860, les Français pouvaient dire : « Ce que les Anglais ont fait pour nos chemins de fer, nous nous sommes cru, à notre tour, capables de le faire pour le reste de l'Europe. Il y a aujourd'hui, dans le Continent, très peu de chemins de fer dans lesquels le capital et l'entreprise française n'aient pas joué le plus grand rôle. »

Supposons qu'une ligne soit tracée sur une carte d'Europe, entre Amsterdam et Prague, puis Prague et Leningrad. Au Sud et à l'Est de cette ligne, entre 75 et 90 % de toutes les principales lignes de chemin de fer, construites avant 1914, l'ont été grâce au capital français et, le plus souvent, par des ingénieurs français.

En Belgique et aux Pays-Bas, certaines voies ferrées ont été construites par l'Etat, d'autres confiées à l'entreprise privée. Le capital français contribua indirectement aux constructions d'Etat en achetant des obligations publiques ; il fournit aussi une large contribution aux compagnies privées, dans les deux pays. D'autre part, l'exploitation des chemins de fer néerlandais fut donnée à bail à une entreprise privée, fondée par la filiale hollandaise du Crédit Mobilier. Les chemins de fer du Luxembourg furent aussi construits par une société française, qui, ensuite, les loua à bail aux chemins de fer de l'Est.

La construction des chemins de fer en Espagne, Italie, Empire d'Autriche, Suisse et Allemagne du Sud fut en partie le résultat de la rivalité entre le Crédit Mobilier et la maison des Rothschild. Les deux groupes contrôlaient en France de grands réseaux et, en cherchant à s'étendre vers le Sud et

l'Est, chacun pensait qu'il pourrait construire un réseau continu, indépendant, se suffisant pratiquement à lui-même, capable de répondre aux besoins de régions, tant agricoles qu'industrielles, des types les plus divers. Ni l'un ni l'autre ne réalisa complètement ce but, en grande partie à cause de leur rivalité même.

Les entreprises de voies ferrées n'existaient pour ainsi dire pas en Espagne avant l'arrivée des Pereire et des Rothschild, vers 1855. Quelques années suffirent à transformer radicalement la situation. En 1861, il y avait plus de 5 000 km de voies en exploitation, en construction ou concédées. Et sur ces 5 000 km, plus de 80 % dépendaient de capitaux français : en 1880, 2 250 des Rothschild, et 1 750 des Pereire. La Banque de Paris et des Pays-Bas avait également des intérêts substantiels dans les chemins de fer espagnols ainsi que le Crédit Industriel, qui d'autre part joua un rôle prépondérant dans le lancement des chemins de fer portugais.

Le premier chemin de fer italien fut une courte ligne dans le Royaume des Deux-Siciles, concédée en 1837 à une société en commandite française. La plus grande entreprise privée dans le Royaume de Sardaigne fut le Chemin de Fer Victor-Emmanuel, présidé par Charles Laffitte, neveu du banquier Jacques Laffitte. En 1856 James de Rothschild achetait au gouvernement autrichien les lignes en voie de construction dans ses provinces italiennes et il formait la *Société Lombardo-Vénitienne et de l'Italie Centrale*. Une autre compagnie française se vit concéder tous les chemins de fer à construire dans les Etats du Pape. Cependant, en 1859, la construction des chemins de fer était peu avancée en Italie, du fait de sa division en petits Etats pauvres, opposés les uns aux autres. En 1860, il n'y avait même pas 2 000 km ouverts au trafic, et ils formaient plusieurs segments tronqués. Mais presque tous, à l'exception de 750 km gérés par l'Etat, appartenaient à des compagnies françaises. Le nouveau Royaume d'Italie s'appuya fortement sur le capital et l'entreprise française pour amener son réseau ferroviaire au niveau des autres nations, en créant quatre grands monopoles régionaux. Trois furent donnés aux sociétés françaises les plus importantes alors en Italie, — celle des Rothschild, la Victor-Emmanuel et les Chemins de Fer Romains, — le quatrième à une compagnie créée en 1862, française de fait sinon de nom.

Le rôle novateur des Pereire et des Rothschild dans l'Empire Autrichien ne fut pas le même qu'en Espagne, en Italie, etc. ; mais leur influence fut au moins aussi grande. Le gouvernement autrichien, après avoir accordé des concessions, en 1838, à une compagnie privée contrôlée par les Rothschild de Vienne, revint pour un temps à une politique de chemins de fer d'Etat. Mais la charge financière fut trop lourde pour son système fiscal désordonné et, en 1854, il vendit ce réseau d'Etat, encore inachevé, à un syndicat dirigé par le Crédit Mobilier ; puis, en 1856, les chemins de fer lombardo-vénitiens à Rothschild, malgré les efforts énergiques du Crédit Mobilier pour obtenir la concession. Enfin, en 1858, les Rothschild achetaient

le réseau d'Etat du Sud (*Sudbahn*), entre Vienne et Trieste, également inachevé. Ils obtenaient en même temps, par l'intermédiaire de leur *Credit Anstalt*, la concession de la voie Vienne-Linz-Salzburg, ce qui leur donnait un monopole virtuel sur toutes les voies ferrées au Sud du Danube. Ils complétèrent ce monopole par l'achat au Crédit Mobilier d'une large concession pour le réseau des provinces hongroises et par une option sur toutes les nouvelles lignes que le gouvernement autrichien concéderait dans cette zone. Cependant, le Crédit Mobilier, dont le réseau autrichien s'étendait de la frontière de Saxe et de Prague, au Nord, jusqu'à Budapest et à l'Empire Ottoman au Sud-Est, poursuivit son extension vers d'autres parties de l'Empire et de la Roumanie.

La Suisse, « plaque tournante » de l'Europe, fut la scène d'une des luttes les plus animées de l'histoire du chemin de fer<sup>1</sup>. L'enjeu était le contrôle, âprement recherché par les Rothschild comme par les Pereire, des voies de communication suisses. Mais certains aspects de la lutte devaient affecter profondément la vie politique et sociale, aussi bien que l'économie suisses. Un moment, la question sembla sur le point de se régler par une fusion de toutes les lignes suisses dans une gigantesque *Société Générale des Chemins de Fer Suisses*, — probablement suggérée par Napoléon III. Mais au dernier moment, le grand plan échoua. Le résultat de la rivalité des Pereire-Rothschild fut que la Suisse obtint son réseau ferré, d'une valeur énorme pour le pays, aux frais des capitalistes français. Mais les chemins de fer eux-mêmes ne furent pas rentables et finalement furent nationalisés par le gouvernement suisse ; les premiers actionnaires subirent d'énormes pertes de capitaux.

Le Crédit Mobilier avait aussi cherché à obtenir une concession pour un chemin de fer en Bavière, qui relierait ses lignes autrichiennes et suisses. Mais les Rothschild, qui avaient déjà conquis plusieurs chemins de fer allemands, réussirent à faire attribuer la concession à un groupe allemand dans lequel ils jouaient un rôle important.

Lors de la guerre de Crimée, la Russie avait une seule ligne de chemin de fer, St Petersburg-Moscou, construite pour le compte de l'Etat. Renversant sa politique après la guerre, le gouvernement russe invita les capitalistes étrangers à s'occuper de ses chemins de fer. La première réponse vint d'un grand syndicat international, dont les animateurs étaient en fait les hommes du Crédit Mobilier. La société qu'ils fondèrent en Russie obtint de vastes concessions pour des lignes reliant Moscou à la mer Noire d'un côté, et à Nijni-Novgorod de l'autre ; St Pétersbourg avec Varsovie et la frontière de Prusse ; l'Ukraine avec les ports de la Baltique. Plus tard, la société se chargea aussi de la ligne Moscou-St Pétersbourg. Des Français fournirent le personnel de l'organisation, depuis les comptables et les mécaniciens des locomotives jusqu'aux plus hauts postes de direction. La France fournit aussi une grande partie du matériel roulant et de l'outillage. Finale-

1. Cf. l'article de J. BOUVIER, récemment publié ici même (*Annales*, 1956, n° 4).

ment, les Russes revinrent à la politique des chemins de fer d'Etat, mais là encore, avec des fonds empruntés pour une bonne part aux Français.

L'Empire Ottoman eut plus de retard encore que les Russes en matière de voies ferrées. Il n'en possédait que très peu encore en 1870. Lorsqu'elles se construisirent, ce fut cette fois encore avec l'aide financière et technique française, notamment pour l'important chemin de fer d'Orient reliant Constantinople à l'Europe Occidentale. Même le chemin de fer de Bagdad fut, à l'origine, une conception française.

On ne saurait arrêter le compte des contributions françaises au système des transports européens sans mentionner au moins une autre entreprise, qui a eu la vedette des journaux ces derniers mois. Je pense que nous, Américains, même après les événements de 1956, ne concevons pas jusqu'à quel point le canal de Suez a été une œuvre française. Plus qu'aucun pays, la Grande-Bretagne en a tiré bénéfice, depuis son ouverture en 1869. Or, loin d'apporter la moindre aide à l'aventure, le gouvernement et les hommes d'affaires britanniques utilisèrent tous les moyens en leur pouvoir, — sauf la guerre, — pour empêcher la construction de « *that stagnant ditch* ». En 1874 encore, l'*Economist* de Londres déclarait que le canal était un « échec », bien qu'en 1872 ses recettes eussent déjà dépassé les frais et qu'un premier dividende ait été payé dès 1873, les revenus augmentant ensuite sans arrêt. En 1875, l'*Economist* parlait de l'entreprise comme d'une « société étrangère où les actionnaires anglais ne pourraient pratiquement avoir aucun contrôle ». Six mois plus tard, Disraeli, avec l'accord du gouvernement français, faisait du gouvernement anglais le principal actionnaire.

V

Telles sont, brièvement résumées, quelques-unes des contributions des Français au développement économique de l'Europe au XIX<sup>e</sup> siècle. Ce fut une œuvre remarquable, d'autant plus que les plus fortes exportations des capitaux, entre 1871 et 1914, se situent au moment où le déclin relatif de l'économie française devenait perceptible.

Est-ce que cette faiblesse fut la conséquence des contributions françaises au développement européen ? Plusieurs observateurs, contemporains ou non, ont fait cette déduction, mais leurs explications du mécanisme de cette corrélation sont variées : pour quelques-uns elle résulta de la « grève » des capitalistes français ou de l'organisation défectueuse du marché financier, qui siphonna à l'étranger les fonds qui auraient dû être investis en France. Pour d'autres, plus subtils ou plus prudents, c'est le résultat d'une masse informe de circonstances historiques, psychologiques, sociologiques et cultu-

relles qui détournèrent des affaires les hommes les plus capables et les portèrent vers la politique, l'art, etc. ; ils créèrent une atmosphère hostile aux affaires et alimentèrent l'idéologie du conservatisme protectionniste.

Pour ma part je crois qu'il y a une autre explication plus simple et plus accessible <sup>1</sup> : il faut d'abord spécifier ce qu'on entend par « faiblesse », « déclin relatif », « stagnation économique » et d'autres termes semblables. En termes de revenu réel par habitant, la France était au moins égale à ses voisins continentaux, — certainement jusqu'en 1914. Comparons avec l'Allemagne (comparaison plus usuelle et plus judicieuse) : il semble bien que cet indice fût plus haut en France avant la première guerre mondiale, bien que le taux de croissance en Allemagne fut un peu supérieur. Mais il est évident que le revenu global en Allemagne était beaucoup plus grand qu'en France, à cause de sa population. L'accroissement très faible de la population française, ainsi que la propension peut-être excessive de celle-ci à l'épargne, — voire à la thésaurisation, — ont réduit aussi le marché de consommation.

En outre, la France fut en retard dans le domaine des industries lourdes, métallurgiques et minières (autre que le minerai de fer), pour des raisons géologiques et géographiques. Dans la production de minerai de fer, — la seule ressource naturelle que la France possédât en abondance, — elle l'emportait sur n'importe quel pays. Mais malheureusement la transformation la plus économique de ce minerai en fonte et en acier se faisait sur les mines de charbon, — c'est-à-dire en Allemagne.

Même pour le charbon, dont la production française était inférieure de loin à celle de l'Allemagne, de l'Angleterre, ou des Etats-Unis, le rendement de l'exploitation française était semblable à tout autre. Mais ce charbon, plus coûteux et plus rare en France qu'ailleurs, ne gêna pas seulement les industries métallurgiques, mais aussi toutes les autres dans lesquelles le combustible était un élément important du prix de revient : chimie, transports et même textiles. Pour prouver que les Français ne furent pas en retard en matière de technique dans les industries lourdes, il suffit de citer leurs réalisations en Allemagne et en Belgique.

En somme, le « déclin économique » de la France — si déclin il y a — s'explique par des faits démographiques et géographiques, auxquels l'économie politique et le monde des affaires ne pouvaient remédier. Au reste, on peut admettre qu'une politique plus sage aurait pu améliorer et stimuler l'économie française. Les mesures protectionnistes adoptées dans le secteur agricole et les principaux secteurs industriels (y compris l'industrie lourde)

1. Pour une explication plus détaillée, voir mon article, « Profit, Croissance et Stagnation en France au XIX<sup>e</sup> siècle », *Economie appliquée*, 1957.

## *LA FRANCE ET L'EUROPE AU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE*

avaient pour résultat de retenir ou d'attirer des ressources, tant humaines que matérielles, dans des entreprises où leur productivité réelle était inférieure à ce qu'elle aurait pu être. Le régime fiscal n'était pas très rationnel et la bureaucratie ne fonctionnait pas toujours au mieux des intérêts généraux du pays. Du moins ne tentait-elle pas sérieusement d'empêcher, avant 1914, l'écoulement des capitaux et des ressources humaines vers l'étranger, où ils contribuèrent à la fois à l'accroissement de la richesse française et au progrès du monde.

RONDO E. CAMERON.