Histoire de la mondialisation capitaliste

Si le terme de « mondialisation » n'est apparu qu'en 1953, et si c'est seulement dans les années 1960 que sa signification s'est élargie aux domaines économiques et culturels, le phénomène est bien plus ancien. L'histoire de la réalité que recouvre aujourd'hui ce terme se confond avec l'histoire du capitalisme.

Comment le capitalisme a-t-il tissé des liens entre les quatre coins de la planète, par les échanges, les migrations, les guerres, en faisant de l'économie mondiale un tout ? Voilà l'objet de cet ouvrage.

Le présent tome décrit l'expansion du capitalisme marchand européen à ses origines, pour aboutir à cette période de 1880 à 1914, que d'aucuns ont présenté comme celle de la première mondialisation – le partage de la planète entière entre un nombre restreint de grandes puissances, et qui déboucha sur la débâcle de la Première Guerre mondiale.

La collection **Éclairage** a pour ambition de contribuer à la compréhension de la marche de l'histoire et d'apporter son éclairage sur les éléments du passé, lointain ou proche, dont l'influence se propage dans l'actualité politique ou sociale.

ISBN 978-2915727-23-4

Prix TTC : 8 €

Illustration de couverture
Détail d'un planisphère portugais, attribué à Pedro de Lemos, vers 1590.
© BNF

www.lesbonscaracteres.com

Éclairage

La mondialisation capitaliste – 1

3

Éclairage

Histoire



Histoire de la mondialisation capitaliste

1. 1492-1914

Édouard Descottes

les bons caractères

Éclairage
Histoire

– n° 3 –

Histoire de la mondialisation capitaliste

1. 1492-1914

Édouard Descottes

LES BONS CARACTÈRES
6, rue Florian – 93500 Pantin

Dans la même collection

1 Proche-Orient 1914-2010, les origines du conflit israélo-palestinien

2 La Première Guerre mondiale, dix millions de morts pour un repartage du monde

Tous droits réservés
Imprimé par IMS – 93500 Pantin
ISBN 978-2915727-23-4
Dépôt légal 2e trimestre 2010

Introduction

Le terme de *mondialisation* a été utilisé pour la première fois en 1953 afin de décrire l'extension à l'échelle de la planète de conflits militaires.

Depuis les années 1960, l'usage du mot s'est ensuite élargi aux domaines économique et culturel. Aujourd'hui, la « mondialisation capitaliste » pourrait se résumer à la généralisation, à l'échelle des cinq continents habités de la planète, des migrations humaines, des échanges marchands de biens matériels (matières premières et produits manufacturés) et de biens immatériels (capitaux et informations).

Ce phénomène n'a pourtant rien de nouveau. Depuis qu'il existe, « *le capitalisme a toujours débordé son espace d'origine, villes puis États* », car « *il ne peut pas fonctionner dans un seul pays. La tendance à la mondialisation est nécessaire à sa survie*. » (Charles-Albert Michalet).

C'est de la fin du XV^e^ siècle que les historiens datent la genèse de cette mondialisation : comme l'écrit l'historien Immanuel Wallerstein, « *le capitalisme s'est ensuite étendu progressivement dans l'espace, jusqu'à couvrir l'ensemble du monde vers la fin du XIX^e^ siècle, et aujourd'hui encore il s'étend à l'ensemble de la planète.* »

Pendant ces cinq siècles, on peut distinguer deux grandes phases : de 1492 à 1815, une amorce de la mondialisation générée par un capitalisme essentiellement commercial. Puis de 1875 à 1914, la première mondialisation, c'est-à-dire l'ère des impérialismes, qui débouche sur la Première Guerre mondiale de l'Histoire.

Première partie

L'amorce de la mondialisation

Chapitre I

Grandes découvertes, conquêtes et puissances européennes

L'Espagne et le Portugal

La découverte de l'Amérique par Christophe Colomb en 1492 est la plus célèbre des grandes découvertes. Elle constitue en effet, comme l'écrit l'historien Paul Bairoch, *« une rupture mondiale, […] puisqu'elle n'a pas seulement eu des répercussions capitales en Amérique et en Europe, mais également en Afrique et, dans une moindre mesure, en Asie.* »

Cette découverte est le produit, direct et indirect, de plusieurs siècles d'une lente expansion de l'Europe et d'un développement autonome du capitalisme marchand et usuraire à l'intérieur de l'économie européenne du Moyen Âge.

Les pionniers de cette expansion, depuis au moins 1415, furent les marins du petit royaume du Portugal, qui cherchaient avec beaucoup d'opiniâtreté une route maritime vers l'Orient en longeant le littoral du continent africain. Mais ils n'atteignirent le sud de l'Afrique, qu'ils baptisèrent cap de Bonne-Espérance, qu'en 1487.

C'est dans ce contexte que Christophe Colomb fut l'artisan de la découverte par les Européens du continent américain (ce n'est que

quinze ans plus tard, que le nom d'Amérique lui fut attribué, en l'honneur d'Amerigo Vespucci qui avait affirmé qu'il s'agissait d'un continent). Mais c'est bien Christophe Colomb que les « Indiens » ont découvert en premier.

Comme l'écrit Michel Lequenne, un de ses biographes, Colomb n'est pas « *un météore* », mais un homme qui résulte de son temps. « *Et le prendre ainsi, sans diminuer son mérite propre, permet de saisir le basculement du monde mental qu'entraîne sa découverte comme le produit du développement général de l'Europe. En sa personne, il cumule les principaux de ses apports : Génois – donc Italien – […] ; Portugais […] ; Espagnol […] Français ; […]. Pour que Colomb existât, il avait fallu que la Renaissance commençât en Italie, que Marco Polo fît son voyage et dictât son livre, que le Portugal eût commencé ses méthodiques explorations et que le problème de la "route de l'ouest" enfiévrât Lisbonne, que les royaumes d'Espagne en voie d'unification brûlassent de rattraper leur voisin dans la conquête des voies du commerce international ; il fallait que l'imprimerie eût été inventée ; que, dans les États en cours de centralisation politique, la relève de la science gréco-arabe, en particulier de la cosmologie, fût en cours. Il fallait tout cela et leur combinaison en termes de progrès des idées et des techniques.* »

Quand Colomb mourut à 55 ans, en 1506, après quatre voyages, il était, semble-t-il, convaincu d'avoir découvert un prolongement de l'Asie, des « Indes ». Et si le monde des savants européens a saisi immédiatement, dès 1493, l'importance de ces découvertes, il a fallu néanmoins quelques années pour réaliser que c'était un nouveau continent, un monde en soi.

Nouveau continent ou pas, quelques milliers d'Espagnols et d'Européens, dans l'élan de la Reconquête (*Reconquista*) de l'Espagne

qui venait juste de s'achever, se ruèrent dès 1493 sur ces nouvelles terres au-delà de la « mer Océane », à la recherche assoiffée de l'or et des épices, du royaume de l'Eldorado. Pendant près de cinquante ans – deux générations –, une véritable nuée de sauterelles s'abattit sur le Nouveau Monde. Ces *conquistadores* exterminèrent les populations indigènes des Caraïbes et de la Terre Ferme par leurs exactions et les mauvais traitements qu'ils leur infligèrent mais aussi, bien involontairement, en apportant avec eux des maladies contagieuses du Vieux Monde comme la variole, le rhume, les « pestes », contre lesquels les indigènes n'étaient pas immunisés. Toute une économie de simple prédation, de pillage des perles, de l'or, du bois *brasil* (qui donne une poudre de teinture rouge) ravagea la région. Jusqu'à sa mort en 1566 (à 88 ans), le moine dominicain Bartolomé de Las Casas n'aura de cesse d'en dénoncer l'horreur et la barbarie.

L'État monarchique espagnol chercha aussitôt à prendre les rênes de cette conquête anarchique du Nouveau Monde. D'ailleurs, pour la faciliter, les deux monarchies ibériques, portugaise et espagnole, s'étaient « partagé » le monde, découvert ou à découvrir, par un traité conclu sous l'égide du pape catholique de Rome en 1494, à Tordesillas en Espagne. La ligne verticale de partage était tracée à 370 lieues (environ 1 500 km) à l'ouest des îles du Cap-Vert portugaises. L'est pour le Portugal, l'ouest pour l'Espagne.

Le décor était planté. Les Ibériques partaient à la conquête du monde : Espagnols en Amérique et en Asie, Portugais en Afrique, au Brésil et en Asie. Au XVI^e^ siècle, « *la conquête et l'exploitation des Nouveaux Mondes restent à 95 % l'affaire des Ibériques* » (Pierre Chaunu).

***

Le 10 août 1519, le portugais Fernão de Magalhães (Magellan) quittait Séville avec cinq navires et deux cent soixante-cinq hommes de toutes nationalités, au nom du jeune empereur et roi d'Espagne Charles Quint. Poursuivant le rêve de Colomb, il voulait trouver le passage vers l'ouest, vers les Moluques d'Asie et leurs épices. Le 6 septembre 1522, après trois années d'aventures inimaginables (Magellan avait été tué aux Philippines en 1521), un seul bateau et dix-huit hommes accostaient à San Lucar, en Espagne, avec soixante-quinze tonnes de clous de girofle. Ces marins étaient les premiers Européens à traverser le détroit « de Magellan », l'océan « Pacifique » et à faire le tour du monde en bateau.

Six mois auparavant, le 10 février 1519, l'espagnol Hernan Cortès avait quitté Cuba avec onze navires, moins de six cents hommes, dix-sept chevaux et dix canons de bronze. Ils ne savaient pas encore qu'ils allaient affronter une confédération aztèque de vingt millions d'habitants, sur un territoire grand comme l'Europe occidentale ! Le 13 août 1521, Mexico (*Tenochtitlan* dans la langue des Aztèques) tombait aux mains des conquistadores…

Le 16 novembre 1532, l'espagnol Francisco Pizarro et ses cent soixante-huit compagnons d'armes capturaient l'empereur Inca Atahualpa au Pérou. Ils s'emparaient ainsi d'un empire qui dominait l'Équateur, le Pérou, la Bolivie et le nord du Chili actuels.

De 1520 à 1540, en vingt ans – une « explosion » jusqu'alors unique dans l'Histoire –, la *Conquista* s'empara d'un territoire de 2,5 millions de km² qui formait l'axe des hauts plateaux d'Amérique centrale et d'Amérique du Sud, centre de la culture intensive du maïs ou de la pomme de terre, peuplé de cinquante-cinq millions d'êtres humains, soit un dixième de l'humanité de l'époque.

L'élan américain fut parachevé en 1565 par la route maritime aller-retour entre Acapulco au Mexique et Manille aux Philippines (cité fondée en 1571) grâce à Lopez de Legazpi et Urdaneta. Dorénavant, le « galion de Manille » reliera l'Amérique à l'Asie une fois par an.

Sur le continent asiatique, les Espagnols se retrouvèrent en concurrence directe avec les Portugais qui eux, depuis 1498, empruntaient la route de contournement de l'Afrique vers les Indes. En 1529, un traité de partage similaire à celui de Tordesillas avait été signé à Saragosse, contre un prêt de 1,232 tonne d'or : les Portugais conservaient les Moluques du poivre et les liens avec le Japon, laissant les futures Philippines aux Espagnols. Les Portugais, contrairement aux Espagnols, avaient limité leur *conquista* à la fondation de comptoirs commerciaux sur les littoraux.

De l'autre côté de l'Atlantique, en Europe, un concours de circonstances aboutit à l'élection en juin 1519, du jeune Charles d'Habsbourg (il avait 19 ans) à la tête du Saint Empire romain germanique. Charles V – Charles Quint – régnait alors sur une bonne partie de l'Europe occidentale et centrale, dont le royaume d'Espagne. Son fils et successeur, Philippe II, ajouta à sa couronne en 1580 le royaume du Portugal et toutes ses possessions outre-mer (comptoirs en Afrique, en Inde, en Insulinde (Indonésie), en Chine, au Japon, colonies au Brésil…). C'était la naissance d'une « planète philippine », où « *le soleil ne se couche jamais* ».

Il n'est pas exagéré d'affirmer qu'en cette fin du XVI^e^ siècle Séville et Lisbonne étaient les centres du monde… vus de l'Europe.

En Europe toujours, en juillet 1519, en Allemagne, la rupture de Martin Luther avec l'Église catholique de Rome était consommée depuis la publication de ses quatre-vingt-quinze thèses en 1517.

Réforme protestante ; Contre-Réforme catholique ; rôle créateur autant que dévastateur des moines franciscains, dominicains, jésuites ; persécutions de l'Inquisition catholique… Guerres de religion et guerre de Trente ans (1618-1648) ont bouleversé l'Europe et ses colonies pendant les XVI^e^ et XVII^e^ siècles. Il ne faut jamais oublier cette toile de fond religieuse sanglante dans ses implications avec la conquête et l'occidentalisation du Nouveau Monde par les Européens.

En effet la Réforme protestante a été globalement un facteur de progrès économique, dans la mesure où ses idées correspondaient aux besoins d'une bourgeoisie marchande alors en plein essor.

C'est une des raisons, parmi bien d'autres, qui ont fait basculer le « centre du monde » de l'Espagne vers l'Europe du Nord : vers Amsterdam la protestante.

Les Pays-Bas

Dès le XVI^e^ siècle, des marins venant d'autres pays d'Europe de l'Ouest avaient tenté de suivre l'exemple des Ibériques. Ainsi, Jacques Cartier (à partir de 1534) et Nicolas de Villegagnon (1555) pour la France ; les Italiens Jean et Sébastien Cabot (1497 et 1547) et Francis Drake, premier Anglais à effectuer un tour du monde en bateau en 1578, pour l'Angleterre ; Guillaume Schouten, de la ville de Hoorn qui donna son nom au cap Horn tant redouté par les marins (1616), pour la Hollande.

Mais toutes ces entreprises étaient trop isolées. Il fallut attendre la fin du XVI^e^ siècle et le début du XVII^e^ pour que les nations d'Europe du Nord-Ouest se lancent résolument dans la concurrence avec les

Ibériques. Ce fut d'abord un petit pays, les dix-sept Provinces-Unies, dont la province de Hollande, qui s'y tailla la part du lion.

Les ports d'Anvers, puis d'Amsterdam, se sont imposés comme centres du capitalisme marchand et bancaire de toute l'Europe de l'Ouest, notamment parce que les neuf dixièmes des consommateurs d'épices vivaient dans le nord de l'Europe. Les réseaux capitalistes hollandais étaient à la pointe des techniques commerciales, bancaires et d'assurances maritimes de l'époque. Ils furent notablement renforcés par les familles juives persécutées et chassées d'Espagne en 1492 et du Portugal en 1496, et par des milliers de familles issues de l'exode de 200 000 protestants français contraints à l'exil après la révocation de l'édit de Nantes par Louis XIV en 1685.

Ces réseaux redistribuaient l'essentiel des richesses coloniales affluant d'Amérique, d'Afrique et d'Asie, surtout l'or et l'argent espagnols. Les intérêts hollandais ont même tenté de remplacer les Ibériques : au Brésil de 1624 à 1654 ; en Amérique du Nord-Est avec la colonie de la Nouvelle-Hollande autour de la Nouvelle-Amsterdam (la future New York) à partir de 1609[1] ; en Afrique du Sud avec la colonie du Cap occupée progressivement de 1602 à 1652 ; en Insulinde (Indonésie), avec la fondation en 1619 de Batavia (Djakarta), dont la colonisation fut particulièrement brutale. Au Japon, les Hollandais brisèrent même le monopole des Portugais qui en avaient été expulsés en 1611 et ils y aidèrent le généralissime (*shogun)* à écraser une révolte de catholiques japonais en 1638. Mais leur monopole commercial se limitait dorénavant à un îlot devant Nagasaki.

Cette suprématie néerlandaise se reflétait dans les progrès réalisés par les cartographes hollandais, qui prirent dans ce domaine le

1. L'île de Manhattan fut achetée 60 florins aux « Indiens ».

relais des Portugais. Et, pour l'anecdote, c'est à Anvers, en 1605, que parut le premier vrai journal de l'histoire européenne. Une *gazette*, à partir du prolongement d'un bulletin commercial, se mit à circuler parmi les marchands d'Anvers et de Venise. Elle rapportait des nouvelles d'Europe, et parfois même des Indes Orientales[2].

Le « miracle » hollandais s'appuya sur trois piliers.

D'abord, la V*ereenigde Oost Indische* C*ompagnie* (Compagnie hollandaise des Indes orientales). Cette compagnie à charte avait été fondée à Amsterdam en 1602, disposant d'un capital initial de 6,5 millions de florins. Dirigée d'une main de fer par les *Heren XVII*, les dix-sept directeurs du Conseil d'administration, véritable État dans l'État, sa puissance s'est étendue aux trois autres parties du monde. Dès 1606, elle distribuait 75 % de dividendes à ses actionnaires. Fait remarquable, elle avait réussi à s'immiscer avec profit dans le commerce d'« Inde en Inde », c'est-à-dire dans la sphère asiatique.

Ensuite, la Banque et la Bourse. La Banque d'Amsterdam avait été fondée en 1609 afin de sécuriser et d'optimiser les mouvements de capitaux. On peut facilement s'imaginer, en ce début du XXIe siècle, l'ambiance hystérique de la Bourse d'Amsterdam, où les courtiers empruntaient ou prêtaient, achetaient ou vendaient en quelques secondes des produits venant ou à venir des quatre coins de la planète, et qui connut le premier krach boursier de l'Histoire avec la spéculation sur le bulbe de tulipe.

Enfin, la flotte. « *C'est le véritable outil de la grandeur hollandaise. Elle est équivalente, à elle seule, à l'ensemble des autres flottes européennes* », selon l'historien Fernand Braudel, qui en évalue la

2. Ce premier journal de l'Histoire s'appelait *Nouvelles affaires du temps* (*Nieuwe Tydinghen* en néerlandais).

puissance à 600 000 tonnes et 48 000 marins – chiffres énormes pour l'époque. Car c'était bien évidemment la maîtrise des mers qui conditionnait, depuis la fin du XVe siècle, et pour longtemps, celle du commerce international.

Mais dès la deuxième moitié du XVIIe siècle ce fut le crépuscule pour Amsterdam, ce qui clôt « *l'ère des villes à structure et vocation impérialistes* ». L'énergie et les ressources d'une seule ville et de son arrière-pays, fussent-elles importantes, ne suffisaient plus. Les villes-ports, comme Amsterdam, Gênes, Venise, n'étaient que des îlots de commerce international, interconnectés certes, mais émergeant à peine d'un continent européen toujours rural et agricole.

Afin de développer leur insertion dans le commerce mondial, les marchands bourgeois avaient alors besoin des moyens d'États centralisés puissants, et surtout de leur marine de guerre.

Deux États monarchiques européens se portèrent alors candidats à l'hégémonie sur le contrôle du commerce international : l'Angleterre et la France.

Le Royaume-Uni

Pour l'Empire des Ibériques, la déroute navale de l'Invincible Armada en 1588 dans la Manche face au petit royaume d'Angleterre avait annoncé le déclin. Puis ce fut le tour de la Hollande, battue à l'issue de quatre guerres navales ou terrestres par les concurrents anglais et français aux XVIIe et XVIIIe siècles. Ceux-ci étaient dorénavant seuls en lice pour la domination du monde.

Débuta alors, en 1688, une deuxième guerre de Cent ans, terrestre et surtout navale. De gigantesques efforts industriels et humains furent déployés pour être en mesure de s'imposer sur tous les

océans, à l'image du vaisseau français *L'Océan*, en 1790, qui jaugeait 5 500 tonneaux pour 63 mètres de long, 118 canons, 1 092 hommes d'équipage et 3 000 m² de voilure !

Royal Navy contre Royale française. Il est impossible de résumer ici les souffrances incommensurables, l'héroïsme et la détermination de plusieurs générations de marins, des deux côtés de la Manche. L'épilogue de ce long combat de titans fut la défaite française à Trafalgar, le 21 octobre 1805. Le Royaume-Uni britannique devint, pour longtemps, le maître incontesté des mers et océans du globe.

Les colonies ou les comptoirs outre-Atlantique, en Asie, en Afrique, en Amérique, avaient changé de main au fil des guerres – comme par exemple la guerre de Sept Ans de 1756 à 1763 – et des traités de paix. Au XVIII^e^ siècle, le commerce transatlantique était devenu prépondérant en volume et en valeur par rapport aux autres commerces transocéaniques. Certes, la France y avait triomphé progressivement comme premier fournisseur de l'Europe continentale en produits coloniaux. Mais ce fut pourtant le Royaume-Uni qui remporta la course pour l'hégémonie mondiale.

Depuis le XV^e^ siècle, les interventions des États dans les productions et les commerces coloniaux étaient permanentes. Au XVIII^e^ siècle, elles se renforcèrent et furent même systématisées sous la forme de ce qu'on a appelé plus tard le « mercantilisme ». Colbert, notamment secrétaire d'État à la Marine de Louis XIV depuis 1669, en résumait la formule : « *Il n'y a que l'abondance d'argent dans un État qui fasse la différence de sa grandeur et de sa puissance* ». D'après l'historien Jean Meyer, « *pour Colbert, la France ne disposant pas de mines (d'or et d'argent), ce sont les exportations qui les remplacent. D'où l'utilité des colonies, ainsi que la mise sur pied d'une*

puissante flotte de commerce et, par voie de conséquence, d'une flotte de guerre […]. Les colonies apparaissent comme les compléments "naturels" de la métropole, aptes à produire "ce qui lui manque" et auxquelles il est interdit de concurrencer la métropole avec laquelle elles doivent faire la totalité de leur commerce. Fournisseuses de matières premières, elles doivent être, d'autre part, le débouché des industries métropolitaines, au point de ne pas fabriquer elles-mêmes les produits de première nécessité que la "mère patrie" est capable de leur vendre.»

On retrouve des traits similaires de cette politique en Angleterre où, plus tôt qu'en France, l'État avait délégué son monopole à des compagnies à charte très puissantes comme la *South Sea Company* (Compagnie des Mers du Sud) ou l'*East India Company* (Compagnie des Indes Orientales) dont les bateaux, les lourds *Indiamen,* pouvaient ramener de 400 à 500 tonnes de marchandises d'Asie. Cette compagnie, fondée en 1600, distribuait en 1640 à ses actionnaires 100 à 200 % de bénéfices ! Sa puissance lui permit d'être l'organisatrice de la colonisation britannique de l'immense sous-continent indien à partir de 1757 et ce, malgré les seize mois nécessaires à l'époque pour un échange de courrier entre Londres et Calcutta.

Entre 1700 et 1780, le commerce extérieur britannique fut multiplié par trois.

Tous ces négoces pouvaient s'appuyer sur une Banque d'Angleterre fondée dès 1694, et des sociétés d'assurance maritime puissantes. En 1717, les travaux de l'anglais Isaac Newton, en poste à l'Hôtel des Monnaies de Londres (et physicien de génie par ailleurs), définirent une *livre sterling* à 7,99 grammes d'or fin.

Ces interventions des États, directes ou par l'intermédiaire des compagnies, n'allaient pas toujours dans le sens des intérêts des grands colons et des grands négociants anglais ou français, tels les « Messieurs de Saint-Malo ». D'où le développement de tout un commerce dit « interlope », voire de contrebande (dont le volume et la valeur sont, par nature, difficiles à chiffrer). D'où également des relations ambivalentes, parfois hostiles, entre les États monarchiques et les bourgeois petits ou grands.

Bien évidemment, la puissance anglaise ne pouvait dominer en Amérique et en Asie qu'au détriment des Ibériques. Par les traités de lord Methuen en 1703 et d'Utrecht en 1713, les Anglais s'imposèrent même dans le gros de l'exploitation des colonies du Nouveau Monde ibérique en obtenant l'*asiento* (les contrats de transport) des trafics, notamment la traite négrière, avec les Indes occidentales.

Par ailleurs, à partir du début du XVII^e^ siècle, des persécutés religieux anglais rejoints par des réprouvés de tout acabit fondèrent les premières colonies de peuplement en Amérique du Nord. Par exemple à Jamestown en Virginie dès 1607, ou à Plymouth (Massachusetts) en 1620, les *Pilgrim Fathers* (Pères pèlerins) du navire *Mayflower*. Ces implantations furent les prémisses des treize colonies qui virent affluer, au seul XVIII^e^ siècle, 1,5 million d'immigrants européens à dominante britannique. Rapidement, dès la deuxième moitié du XVIII^e^ siècle, ces colonies américaines jouaient dans la « cour des grands » français et anglais, puisqu'elles formaient une puissance maritime et navale commençant à compter sur les océans et les mers du Nouveau Monde.

À la fin du XVIII^e^ siècle, les dés étaient jetés. Le centre de gravité de l'économie européenne s'était résolument déplacé vers Londres, pour plus d'un siècle.

Chapitre II

L'amorce de la mondialisation des échanges

Les échanges humains

Les Grandes découvertes de la fin du XV^e^ et du XVI^e^ siècles, leur exploitation par les Européens aux XVI^e^, XVII^e^ et XVIII^e^ siècles, ont nécessité des efforts « *à la limite des possibilités humaines, techniques et économiques de l'époque* ». Sur le théâtre désormais mondial, on retrouve toujours, jusqu'au XIX^e^ siècle, les mêmes trois acteurs européens : le marin ou le militaire, le missionnaire, le marchand ou le colon.

En première ligne, les marins : comme l'écrit Pierre Chaunu, « *pour les habitants des autres continents, l'Européen est d'abord un marin.* »

Les innombrables récits de voyage et journaux de bord donnent une idée des conditions de travail et de survie extrêmes, de la surmortalité et des naufrages endurés par ces quelques centaines de milliers de marins européens qui écumèrent les mers et océans du globe. Quelques exemples : le premier tour du monde en bateau de 1519 à 1522 dont l'initiateur, Magellan, fut lui-même victime ; les cinq cents navires du « galion de Manille » qui ont relié l'Amérique

à l'Asie par l'océan Pacifique de 1570 à 1815. Les pertes y furent sévères : un navire sur cinq n'est pas rentré. La faim et le scorbut (maladie mortelle due à une carence en vitamine C), véritables plaies des voyages au long cours, provoquèrent la disparition de six cents marins d'une escadre anglaise en 1744 : les deux tiers des équipages !

Les Portugais et les Espagnols avaient annexé un espace maritime de 70 millions de km². À la fin du XVI^e siècle, un aller-retour de Lisbonne au Japon en passant par Goa, ou de Séville à Manille demandait cinq ans. Pour le Nouveau Monde proche, les Antilles ou le Brésil, les allers-retours avec l'Europe demandaient environ six mois en moyenne. En 1598, l'annonce de la mort de Philippe II d'Espagne mit quatre mois pour parvenir à Mexico. Ces chiffres semblent astronomiques quand on les compare aux dix-neuf jours qu'un navire transportant 8 500 conteneurs met, de nos jours, pour relier la Chine au port du Havre en France.

Le voyage maritime effectué à leurs risques et périls, quelques dizaines de milliers d'aventuriers de tout poil, *conquistadores* (5 000 au maximum) ou soldats réguliers, faisaient et défaisaient des empires. Mais le coût humain était effrayant[3].

Mention spéciale aux nombreux corsaires et pirates qui participèrent à la curée de toute la manne extraite de l'exploitation des nouveaux mondes, à l'instar de Robert Surcouf, corsaire de Saint-Malo contre les intérêts anglais dans les années 1800 dans l'océan Indien, et négrier à ses heures. Au XVII^e siècle, la « course » et la piraterie, notamment dans la mer des Caraïbes, connurent leur apogée.

3. Au XVI^e siècle, sur 200 000 à 300 000 Espagnols impliqués dans la grande entreprise de découverte et de conquête du Nouveau Monde, il y a eu 6 à 7 % de pertes à cause des tempêtes et de la piraterie. En 1764, 80 à 90 % des effectifs des immigrants lorrains ou alsaciens moururent de paludisme et de fièvre jaune en Guyane.

Mais, vu l'ampleur des richesses en jeu, elles restèrent endémiques jusqu'au XIXe siècle,

Sur les traces des conquérants, suivaient les missionnaires chrétiens. Moines ou prêtres catholiques, franciscains, dominicains ou jésuites, comme François Xavier qui arrive au Japon en 1549, ou bien puritains et quakers protestants. Une gigantesque entreprise de christianisation, latine ou anglophone, bouleversa profondément les cultures et les sociétés des peuples colonisés. Au Mexique, chaque religieux espagnol baptisait ainsi en moyenne 100 000 indigènes. Dans ce domaine, les exactions de l'Inquisition catholique, les autodafés, l'intolérance religieuse l'emportèrent largement sur le combat pour les Indiens du moine Bartolomé de Las Casas, ou sur les communautés organisées par et pour les Indiens au Brésil et au Paraguay, les « Réductions », à l'initiative et sous la protection des Jésuites.

Commencèrent aussi à affluer par milliers, puis par centaines de milliers, des immigrants européens, des marchands, des engagés plus ou moins volontaires, des colons. Ils apportaient avec eux leur économie, leur civilisation matérielle, leur culture. D'après les estimations de l'historien Bouda Etemad, vers 1760, près de cinq millions de personnes constituaient les communautés d'origine européenne installées dans les principales colonies d'Amérique, d'Asie et d'Afrique. Rien que pour la péninsule ibérique, entre 1506 et 1600, près de 250 000 émigrants rejoignirent le Nouveau Monde. Quand on sait qu'en 1527 le Portugal abritait 1,4 million d'habitants et l'Espagne 7 millions, on comprend qu'avec 3,5 millions d'émigrants en moins de trois siècles (du XVIe au XVIIIe siècles) les Ibériques furent en tête de liste des peuples européens migra-

teurs – avec 10 % de la population totale pour le Portugal. Venaient ensuite les Anglais.

Face à ces immigrants européens, les populations indigènes avaient été cinquante à cent fois plus nombreuses. Pas pour longtemps.

Le génocide amérindien

Dès la fin du XV^e^ siècle, un cataclysme s'est abattu sur le Nouveau Monde. Las Casas estimait ainsi en 1542 dans sa *Très brève relation de la destruction des Indes* : « *Au cours de ces quarante ans, plus de douze millions d'âmes sont mortes.* »

Haïti (Hispaniola), première touchée par la « ruée vers l'Amérique » européenne, passa de 1,3 million d'autochtones en 1492 à 11 000 vers 1502. Au Mexique vivaient 25 millions d'« Indiens » en 1519, 2 650 000 en 1568, 1 million vers 1640. Au Pérou, la population andine de 9 millions d'individus en 1532 n'en regroupait plus que 1,3 million en 1570. En un siècle et demi, 90 % des habitants du Nouveau Monde disparurent – effondrement démographique sans précédent dans l'histoire de l'humanité.

Pourquoi une telle hécatombe ?

D'abord, un choc microbien et viral inédit extermina des populations américaines isolées du Vieux Monde et de ses maladies depuis des millénaires. Ainsi le Mexique des Aztèques, en 1520, fut frappé par la variole : « *On vit se propager parmi nous une peste effroyable, une épidémie générale. […] C'était un mal fort destructeur. Bien des gens en moururent. Personne, désormais, n'avait la force de marcher, on demeurait couché, allongé sur son lit […]. Bougeait-on tant soit peu, c'était des cris sans fin. Il y eut des morts victimes*

de cette contagion sans trêve et sans pitié qui éclate en pustules.» Comme la maladie et la guerre contre les Espagnols entravaient les travaux des champs, voici la famine : « *Beaucoup succombèrent à la seule famine […] : il y eut des morts de faim ; nul désormais n'avait soin de personne ; nul ne se préoccupait des autres.* »[4] Toutes ces nouvelles maladies étaient évidemment incompréhensibles pour les populations touchées.

Vint ensuite la désorganisation complète des structures économiques, sociales et culturelles des peuples envahis, comme ce fut le cas pour le système agraire inca des Andes.

Il faut y ajouter les massacres, les mauvais traitements, le travail forcé, les exactions des Européens et de leurs chiens, en terrain conquis.

Enfin, les conditions effroyables de l'extraction de l'argent, en Bolivie depuis 1545 dans les mines du Potosi, surnommées la « Bouche de l'Enfer », ou du mercure dans les mines de Huancavelica, achevèrent des populations déjà très affaiblies.

D'après Marcel Mazoyer, « *ce que la "destruction des Indes" occidentales a coûté de détresse aux peuples andins, et ce qu'il leur en coûte encore chaque jour de mal vivre dans une société défigurée et rongée de tant de maux, est sans prix. Ce que l'humanité a perdu par ce cataclysme historique, qui l'a privée des richesses culturelles qu'aurait pu lui apporter le développement d'une si originale civilisation, est proprement inimaginable. […] Mais il est certain que les coûts collectifs de la colonisation et de ses suites seront en fin de compte infiniment plus grands que les bénéfices indus qu'en auront tirés quelques-uns.* »

4. Cité par P. Chaunu, *Conquête et exploitation du Nouveau Monde*.

En fait, les Européens reproduisaient partout où ils arrivaient le même type de comportements, en Amérique du Nord, en Indonésie, en Nouvelle-Zélande avec les Maoris ou en Australie avec les Aborigènes[5]. Et la liste n'est pas exhaustive.

Les traites négrières

Les populations amérindiennes exterminées, les Européens durent trouver une main-d'œuvre en mesure de survivre et de travailler sous des climats souvent tropicaux. Les 300 000 « engagés » blancs aux XVII^e^ et XVIII^e^ siècles, sous contrat de trois ans et demi ou sept ans, travaillant dans des conditions parfois proches de l'esclavage, ne suffisaient pas. Les Européens s'immiscèrent alors de plus en plus massivement, dès le XV^e^ siècle, dans un trafic vieux de plusieurs siècles : les esclaves noirs d'Afrique. Ce trafic a provoqué la plus importante déportation organisée d'êtres humains de tous les temps. La traite négrière avait permis dès le VII^e^ siècle l'exploitation de grandes plantations de canne à sucre (déjà) au Moyen-Orient, dans le monde islamique en formation. La traite dite orientale, à partir de ports comme Zanzibar, aurait concerné 17 millions d'esclaves noirs du VII^e^ siècle à 1920 !

Quinze à vingt esclaves capturés en Afrique valaient un cheval au XVI^e^ siècle. À la fin du XVIII^e^ siècle, à l'apogée de la traite atlantique, une « pièce d'Inde » (nom donné aux esclaves sur les livres de comptes des navires négriers) pouvait atteindre la valeur de 300 livres sur la Côte-de-l'Or, c'est-à-dire moins d'une année de

5. Les Aborigènes d'Australie étaient environ 300 000 lorsque le premier millier de forçats britanniques a débarqué en 1788. En 1991, ils sont 17 000 (et 240 000 métis). En Océanie, chez les Kanaks de Nouvelle-Calédonie, les effectifs humains ont chuté de 70 % durant la seconde moitié du XIX^e^ siècle.

salaire d'un ouvrier maçon en France, à Clermont-Ferrand, vers 1784. Les navires armés « à la traite », par des armateurs privés ou par les Compagnies des Indes, partaient surtout de six grands ports européens : Liverpool, Londres, Nantes, Bristol, Bordeaux, Amsterdam. Leur périple durait en moyenne dix-huit mois. Les bateaux négriers devaient rester parfois entre trois et cinq mois sur les côtes de l'Afrique pour remplir leurs cales. Les intermédiaires africains acceptaient des capitaines européens, en échange des esclaves, environ cent quinze types de produits différents, parmi lesquels surtout des textiles (les « indiennes » en coton, d'abord importées d'Inde puis manufacturées en Europe), des métaux en barre (plomb, fer), des armes blanches et à feu. À tout ce trafic, il faut également ajouter la traite portugaise, d'Afrique au Brésil.

En moyenne, les navires négriers chargés de 350 à 450 esclaves mettaient 66 jours pour parvenir aux Antilles, au Brésil, en Virginie, sur la façade atlantique de l'Amérique. Les conditions de la traversée étaient indicibles. Maladies, suicides, révoltes : du XVI^e^ au XIX^e^ siècle, 1 463 000 esclaves auraient péri au cours de la traversée de l'Atlantique. Hécatombe à laquelle il faut ajouter les 17,8 % de pertes parmi les équipages de marins européens.

Arrivés en Amérique, les survivants étaient vendus aux enchères aux colons sur les marchés aux esclaves (jusqu'à 45 à 55 ducats « pièce » au XVI^e^ siècle, c'est-à-dire 170 à 208 g d'or), puis marqués au fer rouge. Au total, sur onze millions de déportés pendant près de quatre siècles, 9 599 000 devinrent esclaves au Nouveau Monde. Un des chapitres les plus dramatiques de l'histoire de l'humanité y fut écrit. Exploitation forcenée, humiliations, mauvais traitements dans les plantations mais aussi affranchissements, marronnage (révoltes collectives d'esclaves, surtout sur le continent) et révoltes

individuelles, la *décharge* : « *Les vieux esclaves connaissaient cela.* […] *On allait désarticulé par une impétueuse présence en soi. La voix prenait un autre son. Une vibrée religieuse vous tremblait les paupières et les joues.* […] *La décharge vous prenait à n'importe quel moment. On l'évoquait pour expliquer ces attaques désespérées que subissaient les commandeurs. Ces mains esclaves* […] *s'accrochaient à leur gorge.* […] *La décharge vous précipitait surtout dans les bois, en une fuite éperdue.* » (Patrick Chamoiseau, *L'esclave vieil homme et le molosse*)

À la fin du XVIII^e^ siècle, dans certaines régions d'Amérique comme les Antilles, la supériorité numérique des Noirs sur les Blancs était écrasante. Ainsi en Martinique, où en 1804 il y avait 79 754 esclaves pour 96 578 habitants, dont 10,5 % de Blancs. Ainsi à Haïti où, avec 450 000 habitants, il y avait vingt Noirs pour un Blanc en 1789. Ainsi au Brésil, où Bahia, Recife, Rio de Janeiro (capitale en 1763) sont des grandes villes à substance africaine.

Un des aspects de l'intervention des États européens dans la traite négrière – parmi d'autres trafics coloniaux – fut l'édiction de codes visant à réglementer, et donc à institutionnaliser, l'esclavage des Noirs dans les années 1680. En France, sous Louis XIV, le Code Noir fut promulgué en 1685. Il continuait à considérer les esclaves noirs comme des biens meubles et ne leur accordait aucune protection contre les brutalités physiques de leurs maîtres[6].

Il faut attendre le XIX^e^ siècle pour que la traite puis l'esclavage soient définitivement abolis par les États européens : à partir

6. Article 2 : Tous les esclaves qui seront dans nos îles seront baptisés et instruits dans la religion catholique, apostolique et romaine […]. Article 12 : Les enfants qui naîtront des mariages entre les esclaves, seront esclaves et appartiendront aux maîtres des femmes esclaves […]. Article 15 : Défendons aux esclaves de porter aucune arme offensive, ni de gros bâtons, sous peine de fouet […].

de 1807 et 1833 pour le Royaume-Uni ; 1817 et 1848 pour la France (contre indemnisation des maîtres) ; 1808 et 1865 pour les États-Unis ; 1850 et 1888 pour le Brésil (ce qui n'avait pas empêché la traite « illégale » de continuer quelque temps).

L'humanité paye toujours la lourde facture de cette histoire sous la forme de la question noire aux États-Unis, de la misère effroyable à Haïti, ou du racisme ailleurs.

Tout cela pour produire surtout du sucre.

Les échanges de marchandises

La révolution sucrière

« *Pour produire 150 tonnes de sucre, il faut 200 esclaves.* », estime l'historien Jacques Meyer. Des millions d'hommes et de femmes ont donc souffert pour ce simple produit, extrait à 15 % de la canne à sucre, dont la culture était originaire de Nouvelle-Guinée depuis 1500 avant notre ère.

Au Moyen Âge en Europe, le principal produit sucrant restait le miel. Le sucre de canne, jusqu'au XVII^e^ siècle, était un produit de luxe, une « épicerie », voire un produit pharmaceutique. « *Le XVIII^e^ siècle sera le grand siècle sucrier et esclavagiste par excellence, l'ère des îles désenchantées par le commerce des hommes et le dur labeur servile des plantations.* » Son apogée au XVIII^e^ siècle a été dû à la consommation plus massive en Europe des confitures de fruits, des sorbets et des nouveaux produits dopants d'origine coloniale comme le café, le thé ou le chocolat. En France, c'était la mode du café au lait sucré et, à Paris, il y avait un « café » – comme le café Procope qui existe toujours – pour 361 habitants !

Le sucre de canne est donc devenu la matière première majeure du grand commerce international. Il a même été, « *de 1742 à 1815, l'objet des guerres, le but à peine dissimulé, et plus encore l'occasion directe de quelques-unes des plus grandes batailles navales* ».

Après le « banc d'essai » des exploitations sucrières aux îles Canaries ou à Madère à partir du XV^e^ siècle, les Portugais en avaient introduit la plantation au Brésil vers 1570. Ils réduisirent d'abord les Indiens en esclavage, puis ils importèrent de plus en plus massivement des esclaves africains. Au XVII^e^ siècle, le modèle de la grande plantation esclavagiste de canne à sucre autour de son moulin s'implanta surtout aux Antilles, devenues pour la plupart françaises et anglaises depuis le XVII^e^ siècle. Le système y atteignit son apogée au XVIII^e^ siècle. Le capitalisme marchand le plus évolué du temps redonnait ainsi naissance et destin à l'esclavage de l'Antiquité…

C'était le monde de « l'habitation », comme ici, à la Martinique : « *Les champs de cannes à sucre cernent l'Habitation qui possède cent soixante-sept esclaves, femmes et marmailles compris. Deux commandeurs mulâtres y régentent les travaux quotidiens. Elle est propriété d'un Maître-béké dont le patronyme vibre d'une particule. Ce dernier revêt sa toute-puissance d'un lin blanc et d'un casque toilé qui lui confère l'allure de quelque conquistador tombé d'un pli du temps. […] Son épouse et ses quatre enfants vivotent dans les senteurs d'acajou de la Grand-case, à l'ombre de ses colères imprévisibles. […] Durant son peu de temps libre, le Béké mignonne un molosse redoutable destiné à traquer les foubins qui fuient les servitudes. Nul, jusqu'alors, n'a pu déjouer l'effrayante traque de l'animal.* »[7]

7. P. Chamoiseau, *L'Esclave vieil homme et le molosse*.

Haïti-Saint-Domingue, à elle seule, produisait 86 000 tonnes de sucre de canne sur une production « mondiale » de 500 000 tonnes en 1788-1789.

Le sucre de canne fut le fil conducteur du « commerce triangulaire » Europe-Afrique-Amérique-Europe. Comme l'écrivait Bernardin de Saint-Pierre, l'auteur de *Paul et Virginie*, en 1773 : « *Je ne sais pas si le café et le sucre sont nécessaires au bonheur de l'Europe, mais je sais bien que ces deux végétaux ont fait le malheur de deux parties du monde. On a dépeuplé l'Amérique afin d'avoir une terre pour les planter ; on dépeuple l'Afrique afin d'avoir une nation pour les cultiver.* »

Pourtant le trafic du sucre n'a atteint ni le volume des échanges de céréales ni la valeur des métaux précieux.

L'or et l'argent

À la fin du Moyen Âge, au XV^e^ siècle, l'économie européenne avait de plus en plus soif d'or et d'argent pour son fonctionnement. Les Grandes découvertes arrivèrent donc à point nommé.

Or et argent furent d'abord pillés par les Conquistadores, tel Pizarro qui extorqua en 1532 à l'Inca du Pérou Atahualpa une « rançon » de 5 720 kg d'or et 11 tonnes d'argent, c'est-à-dire un demi-siècle de production européenne.

Puis l'extraction de l'argent fut organisée à partir de 1545-1546, au Potosi en Bolivie ou à Zacatecas au Mexique, grâce au procédé de l'amalgame, rendu possible par l'exploitation des mines de mercure de Huancavelica à partir de 1564. La production d'argent du Potosi fut multipliée par huit entre 1573 et 1582. De petit village en 1545, Potosi devint une ville minière de 120 000 habitants en 1580. Le Brésil portugais, sous domination économique britannique, n'était pas en reste. Vers 1700, dans la région des *Minas Gerais* (Mines

générales), on parle de pépites d'or de 3 kg. Une découverte fournit d'un seul coup près de 300 kg d'or ! On assista alors à un des premiers *rushes* (ruées) vers l'or américain.

Tout cet or et cet argent étaient ensuite transportés notamment par la *Carrera de Indias* (la Route des Indes occidentales), convoi annuel de bateaux, les galions, à partir de Carthagène des Indes en Colombie vers Séville ou Cadix. Là, l'État espagnol percevait le *quinto real,* le cinquième de la valeur. On peut facilement imaginer l'attrait que cette route régulière exerçait sur les autres Européens, notamment les corsaires et autres pirates…

Ce sont 2 708 tonnes d'or et 72 825 tonnes d'argent qui ont été ainsi arrachées au sous-sol amérindien entre le début du XVI^e^ siècle et 1800 ! Ces masses de métaux précieux ont bien évidemment contribué au développement économique de l'Europe. Surtout, elles ont permis d'y accroître la monétarisation des rapports sociaux.

Depuis les derniers siècles du Moyen Âge, la formation d'États monarchiques centralisés en Europe de l'Ouest, avec des armées permanentes dotées d'artillerie et des administrations, avait nécessité la mise en place d'une fiscalité monétarisée, c'est-à-dire d'impôts payés en monnaie « sonnante et trébuchante ». Par exemple la taille, impôt royal direct en France à partir de 1355, en pleine guerre de Cent Ans. Dans le même temps, les échanges commerciaux entre villes marchandes et entre foires temporaires, eux aussi, demandaient une masse monétaire toujours plus importante.

Si l'afflux soudain de métaux précieux du Nouveau Monde a étanché partiellement la soif de l'économie européenne, elle a aussi contribué à y provoquer une hausse des prix généralisée, une inflation qui eut des conséquences jusqu'au fin fond de régions rurales et agricoles très reculées. C'est un exemple de l'insertion, superficielle

certes mais tout de même remarquable, des masses paysannes dans le commerce mondial dès cette époque.

Par contre, avec l'Asie, le commerce de l'Europe resta inégal jusqu'au XVIII^e siècle. Il nécessitait de fortes exportations d'argent par les marchands européens, pour payer notamment les étoffes précieuses de soie, de coton et autres produits de luxe. La balance des comptes avec l'Europe resta alors longtemps bénéficiaire au sous-continent indien. Ainsi, vers 1770, le déficit anglais avec les Indes orientales s'élevait à 1,1 million de livres sterling.

Si on voulait illustrer cette histoire monétaire du monde, il serait intéressant de retracer le parcours d'un atome d'or et d'un atome d'argent extraits du Brésil ou de Bolivie aux XVI^e, XVII^e ou XVIII^e siècles. Ils ont sans doute beaucoup voyagé : de São Paulo ou de Carthagène jusqu'à Lisbonne ou Séville. Puis Amsterdam ou Anvers. Puis Londres. Puis New York aujourd'hui…

Produits de luxe et produits de grande consommation

Tout au long du Moyen Âge, la cannelle, la noix muscade, le clou de girofle, le gingembre, le poivre des Moluques avaient été des produits de luxe très recherchés en Occident. Longtemps, Venise et Gênes s'en étaient faits les importateurs presque exclusifs. Là encore, les Grandes découvertes, dont la recherche des épices fut d'ailleurs un des moteurs, changèrent la donne. Dès 1501, un navire portugais retour d'Inde, chargé de poivre et de noix muscade, entrait dans le port d'Anvers.

Mais à partir de 1670, d'autres produits de luxe l'emportèrent en volume ou en valeur d'échanges. Certains devinrent même des

produits de masse au XVIIIe siècle – comme le café (originaire d'Arabie ou d'Éthiopie, le *moka,* le *kaffa*) ou le thé chinois. Les textiles en coton fabriqués en Inde (les *indiennes*), les soieries, les laques ou les porcelaines de Chine, tous articles manufacturés de haute qualité restaient des produits de luxe ou de semi-luxe.

Pour les industries textiles, dominantes en Europe à cette époque, on importait de Virginie l'indigo bleu qui remplaça le pastel, le bois brasil du Brésil, rouge comme la cochenille du Mexique.

Le chocolat issu du cacao d'origine mexicaine, adopté par Cortès et ses compagnons dès les premiers mois de la conquête en 1519, restait encore un produit de luxe confidentiel en Occident. Car « *les effets des Grandes découvertes n'ont pas été ressentis rapidement au niveau de l'économie des ménages* » (Paul Bairoch).

Par contre, deux produits issus du Nouveau Monde ont eu un succès immédiat en Europe : le tabac et la morue.

Le tabac en feuilles, fumé par les indigènes arawaks et taïnos antillais, avait été découvert par les Européens dès le premier voyage de Colomb en 1492. Il était consommé après les repas par la noblesse aztèque. Sous le nom de « pétun », ce fut l'ambassadeur français à Lisbonne, Nicot, qui en lança la mode en Europe. Dès le XVIe siècle, produit surtout dans les plantations de Virginie, prisé, chiqué, fumé, son succès fut massif et foudroyant partout en Europe[8].

Autre produit de consommation de masse, la morue. Depuis la fin du XVe siècle, les marins pêcheurs de la façade atlantique de l'Europe, portugais, basques, anglais, normands, bretons, pratiquaient les bancs de Terre-Neuve. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si c'est

8. En plus du tabac, les mots *maïs, pirogue, canoë, cacique* sont des mots d'origine arawak ou taïno.

un navigateur de Saint-Malo, Jacques Cartier, qui a « découvert » le Canada en 1534. « *C'est par la "pescherie" et non par "l'espicerie" que les Malouins ont participé à l'expansion océanique de l'Europe à l'aube des Temps Modernes et à la construction d'une première économie transatlantique, à l'instar de bien d'autres peuples maritimes de l'Europe de l'Ouest, Basques, Normands ou Anglais.* »[9] Tous les ans, on trouvait jusqu'à 600 bateaux européens sur les Bancs. La morue « verte » ou « sèche » (salée ou séchée) s'installa pour longtemps dans les menus hebdomadaires des ménages européens, même très éloignés de l'océan Atlantique, ainsi que dans la nourriture des esclaves antillais.

Enfin, depuis ces régions du nord de l'Amérique, les fourrures du Canada formèrent aussi un trafic non négligeable.

Mais si tous ces trafics coloniaux ont bien contribué à nourrir et habiller l'Europe, ils n'ont permis de l'enrichir que dans la mesure où ils étaient échangés contre du vin, de l'huile, des textiles et des produits industriels européens (papier, métallurgie, etc.). En tout cas, l'accumulation du produit de ce commerce international est incrustée sous nos yeux d'aujourd'hui, dans les pierres des places monumentales de Bordeaux et des hôtels particuliers de Nantes et de Saint-Malo…

En même temps, ces trafics ont été à l'origine de multiples brassages et métissages.

9. André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo*.

Les échanges d'informations et d'idées

L'agriculture

Le « *désenclavement planétaire* », selon l'expression de l'historien Pierre Chaunu, a permis des échanges intercontinentaux de végétaux, d'animaux et, comme on l'a vu, de maladies, dans la limite des acclimatations possibles.

Une véritable « colonisation écologique » s'est même imposée là où c'était biologiquement possible. Notamment dans le sens Europe vers Nouvelles Europes aux climats tempérés, c'est-à-dire vers l'Amérique du Nord, l'Australie, l'Afrique du Sud, la Nouvelle-Zélande, l'Argentine. Les Européens réussirent par exemple à acclimater leur blé et leurs animaux domestiques (vaches, moutons, porcs). Le cheval, importé de l'Ancien Monde, prospéra à l'état sauvage – le fameux *mustang* – dans les grandes plaines nord-américaines où les Amérindiens apprirent à le domestiquer. En échange, les Européens allaient découvrir le dindon.

Dès les premiers voyages vers le Nouveau Monde, des bateaux avaient pris l'habitude de lâcher des animaux domestiques sur les côtes. Ils devinrent vite troupeaux. Dès 1540, le Mexique comptait 20 000 bovins. En 1620, ils étaient 10 millions ! En 1653, un taureau et huit vaches étaient débarqués à La Plata. Ils peuplèrent la pampa argentine et, cinquante ans plus tard, Buenos Aires exportait des tonnes de viande salée, de suif et de cuirs.

En revanche, dans les autres zones climatiques, notamment tropicales, les Européens durent s'adapter. Le secret du succès de leur colonisation résida notamment dans la rapidité avec laquelle ils opérèrent, selon l'expression de Jacques Meyer, une « *nécessaire et difficile mutation de leurs structures alimentaires* », grâce… aux

femmes indiennes. Elles leur apprirent à consommer le maïs, « blé indien », l'aliment américain miracle, le manioc sous forme de cassave, le haricot, l'arachide (cacahuète, du nahuatl *tlalcacahuatl*) ou l'ananas. En échange, les colons amenèrent avec eux des techniques et des outils inconnus jusque-là en Amérique, la roue, le fer, le papier, les armes à feu, l'écriture.

En fonction des besoins locaux en cultures vivrières ou des besoins et des modes alimentaires en Europe, les colons cultivaient des végétaux : acclimatés comme la canne à sucre, le riz, les agrumes, le café, le coton à fibres courtes, l'igname ou la banane, ou autochtones comme le cacao, le tabac, le caoutchouc, le coton à fibres longues, l'ananas, la patate douce, le maïs, le manioc, la pomme de terre ou la tomate. Certains de ces végétaux étaient produits dans le cadre de monocultures d'exportation sujettes à des cycles qui organisèrent puis ravagèrent des régions entières. La canne à sucre en est le meilleur exemple.

À partir d'Amérique ou d'Asie, les bateaux européens diffusèrent également en Afrique (la patate douce) et en Europe (le tabac) la culture de nouveaux végétaux dès le XVI^e^ siècle. Ainsi, en Europe, une « révolution verte » contribua à diminuer la mortalité de la population grâce au succès massif de l'acclimatation du maïs. L'introduction de la culture de la pomme de terre eut, elle, un succès d'abord plus relatif. En France, jusqu'aux travaux du pharmacien Antoine Parmentier à partir de 1772, la pomme de terre n'était considérée que comme « manger à cochon », voire porteuse de lèpre. On connaît son succès ensuite.

Les métissages

Tous ces mouvements de populations de l'Ancien Monde vers le Nouveau Monde ont provoqué des métissages humains et culturels

d'une rapidité et d'une ampleur sans précédent dans l'Histoire : « *L'expansion européenne entraîne, à partir du milieu du XV^e^ siècle et, sur un niveau incomparablement supérieur, à partir du début du XVI^e^ siècle, une multiplication par dix d'abord, peut-être, puis par cent des contacts entre des groupes humains qui avaient vécu des histoires fractionnées* », écrit Pierre Chaunu. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si l'anthropologie, l'ethnologie et la linguistique sont des sciences humaines nées du contact avec l'Indien américain.

Par nature, la proportion hommes-femmes des migrants de l'époque était très majoritairement masculine. Les femmes européennes étaient rares et convoitées. Dès le début des Grandes découvertes, de nombreuses unions européens-indiennes donnèrent naissance à des métis, malgré le souci sans cesse affiché de la *limpieza de sangre* – la pureté du sang. Ainsi au Mexique, dès la fin du XVI^e^ siècle, il y avait plus de 25 000 métis issus, pour certains, de mariages de conquistadores avec des nobles aztèques – telle Isabel Tecuichpotzin, fille de l'empereur aztèque Moctezuma, mariée à trois compagnons de Cortès successifs. Au Pérou, Pizarro eut un fils de la fille de l'Inca Atahualpa et deux autres enfants de celle de l'Inca Huayna Capac. Ou encore au Brésil, « *São Paulo,* écrit Fernand Braudel, *qui n'est alors qu'une ville minuscule, peuplée d'aventuriers, est un peu blanche et beaucoup indienne, avec ses métis qu'on appelle alors "bois brûlés", les mamelucos, dit-on en portugais.* »

Avec l'importation massive d'esclaves noirs africains des deux sexes, les unions donnèrent naissance à des mulâtres comme au Mexique où, au début du XVII^e^ siècle, il y avait 140 000 Noirs ou mulâtres. Auxquels il fallut ajouter les Asiatiques, Chinois ou Philippins, à partir du XVII^e^ siècle.

Ces différentes origines biologiques se fondent dans une multitude de statuts sociaux liée, écrit encore Braudel, « *au mélange de vie primitive, esclavagiste, médiévale et capitaliste* », qui donne une hiérarchie sociale pour le moins originale. À tous ces métissages qui vont des Blancs aux Noirs en passant par les *hommes de couleur,* il fallait aussi ajouter la distinction faite à l'époque entre métropolitains nés en Europe et créoles, nés en Amérique, blancs, noirs, amérindiens ou métis… Il s'est développé une « cascade de mépris », une « pigmentocratie » différente d'une région à l'autre du Nouveau Monde. Au Pérou, vers 1570, on dénombrait 100 000 métis de toute origine pour environ 38 000 Blancs et 1 300 000 Indiens. Un *métis* (enfant d'espagnol et d'indienne) y était considéré supérieur à un *quarteron de mulâtre* (enfant d'espagnol et de mulâtresse) avec, en bas de la hiérarchie, le *zambo* (enfant de Noir et de mulâtresse). On recensait, entre l'Espagnol métropolitain et le Noir né en Afrique, au moins quatorze distinctions possibles !

Par contre, au Brésil, la politique portugaise limitant l'émigration aux seuls hommes, le concubinage et les mariages interraciaux favorisèrent l'insertion des métis, puis des mulâtres, dans la société coloniale.

Tous ces mélanges ne pouvaient qu'engendrer des langues originales : les langues créoles, à l'époque exclusivement orales, issues du mélange des langues amérindiennes, européennes et africaines. Pour les linguistes d'aujourd'hui, les pidgins et les créoles constituent même un véritable « laboratoire naturel » d'étude des conditions de la naissance de toutes les langues.

Enfin, dans le domaine religieux, malgré l'« extirpation de l'idolâtrie » par les missionnaires chrétiens, de nouvelles croyances religieuses se développèrent, faites de syncrétisme entre religions

indiennes, africaines et européennes. Là encore, les résultats furent originaux : des vaudous antillais aux soulèvements millénaristes dont le Brésil était périodiquement le théâtre, en passant par les croyances et les révoltes andines comme celle de Tupac Amaru, décapité par les Espagnols en 1572.

Le « creuset » où fusionnèrent toutes ces populations s'est façonné dans les métropoles coloniales fondées par les conquérants ibériques ou bien dans les mines et les plantations, c'est-à-dire dans les principales concentrations humaines du moment. De La Havane (fondée en 1515) à Santiago du Chili (1541), de Mexico (1521) à Lima (1535) en passant par Manille (1571), les Espagnols, surtout, reproduisirent le même schéma urbain : la ville nouvelle dont le centre abritait la cathédrale catholique et le siège des institutions royales, le vice-roi, les *audiencias* (tribunaux).

Ce fut surtout à partir de ces villes que se diffusa alors un processus culturel sans précédent : l'européanisation du Nouveau Monde.

La diffusion de la culture européenne

Les deux principaux moteurs en furent la vie matérielle quotidienne et la religion, « l'évangélisation ». Le principal vecteur, la langue.

Les colonisateurs européens imposèrent évidemment leur langue aux indigènes. L'espagnol, le portugais, le hollandais, l'anglais, le français devinrent des « langues impériales » – au moins dans les zones de concentrations de populations.

Les livres, imprimés en Europe depuis les années 1455, étaient dans une proportion de plus en plus large écrits en langues « vulgaires », c'est-à-dire en castillan, portugais, anglais ou français,

surtout à partir du XVI^e siècle. Ils furent l'outil majeur de la conquête linguistique. Ainsi, « *pour la première fois de leur histoire, les livres comme les navires circulent sur tous les océans. Au moins 8 000 livres (mais sans doute dix fois plus) partent de l'Espagne vers le Nouveau Monde entre 1558 et la fin du XVII^e siècle.* » On est même étonné d'apprendre la vitesse avec laquelle certains livres circulaient alors : il ne fallait qu'un an en 1582 pour qu'un livre parti d'Espagne fût lisible aux Philippines. En 1605, la majeure partie de la première édition de *Don Quichotte* de Cervantès fut envoyée au Nouveau Monde, 300 exemplaires rien qu'à Mexico !

Il faut bien sûr relativiser l'importance de cette diffusion, puisqu'elle se limitait alors, en Europe comme dans le Nouveau Monde, aux seuls… lecteurs, c'est-à-dire une minorité de la population. Mais l'élan était donné. D'ailleurs, à partir de 1538, des imprimeries s'installèrent en Amérique et en Asie.

Les intellectuels de l'époque, les prêtres ou les moines dans leur majorité, ainsi que les *letrados* (lettrés) envoyés par les institutions royales, disposèrent rapidement de collèges et d'universités pour former des cadres locaux. L'université de Mexico fut fondée en 1551, celle de Lima en 1576, celle de Manille en 1619. La langue internationale y était toujours le latin – qui était enseigné à Mexico, à Goa ou au Japon.

Langues, livres et enseignement ont bien sûr été les vecteurs de la christianisation massive des peuples colonisés ou mis en esclavage. Aujourd'hui encore, le continent américain abrite le plus gros bataillon de catholiques du monde.

Parallèlement à l'européanisation du Nouveau Monde, les savants européens trouvèrent un champ d'études à la mesure de leur soif de connaissances : la Terre.

Les progrès scientifiques

En trente-cinq ans, de 1487 à 1522, les navigateurs portugais, italiens et espagnols découvrirent et traversèrent tous les océans du globe, à leurs risques et périls. Désormais, les routes maritimes aller-retour pour l'Afrique, l'Amérique et l'Asie étaient connues des pilotes. Ils avaient appris empiriquement les régimes saisonniers des vents et des courants dominants. Les marins portugais mirent à peine quinze ans pour savoir naviguer dans l'océan Indien grâce au fruit d'une expérience de quinze siècles des pilotes arabes, malais et chinois. Les *voltas* (voltes) portugaises et espagnoles permettaient dorénavant à tous les bateaux européens des trafics réguliers – même longs – entre l'Europe et l'outre-mer.

Avant 1520-1530, la Terre était incommensurable pour les meilleurs savants européens. Après – mais pour à peine cinq cents d'entre eux – le globe était délimité. Ceci dit, l'impact intellectuel immédiat des Grandes découvertes en Europe est difficile à mesurer. Il semble que les écrivains humanistes du moment, par exemple Montaigne, n'ont été que peu influencés par cette « révolution maritime » et ses conséquences.

En revanche, la cartographie des littoraux de la planète ne cessait de s'améliorer. La cartographie hollandaise avait pris le relais de la cartographie portugaise et de ses portulans au XVII^e^ siècle. À partir des travaux du Belge Gérard Mercator (projection de 1569) et d'Abraham Ortelius d'Anvers (*Atlas* de 1570), les cartographes embarqués de la Compagnie des Indes Orientales hollandaise produisirent de nouvelles levées cartographiques plus précises de l'Afrique et de l'Asie. Malgré les enjeux commerciaux autour de ces cartes qui poussaient à en faire des secrets d'État, on peut dire néanmoins avec Jean Meyer que « *vers 1600, l'idée du globe que*

pouvait concevoir un esprit bien informé [était] déjà très proche de la nôtre.»

Au XVII^e siècle, ce furent des explorations de complément qui permirent par exemple de reconnaître une route maritime aller-retour par le cap Horn ou la découverte par le Malouin Jacques Gouin des îles Malouines (Falklands) en 1700.

Au XVIII^e siècle, dans l'esprit des idées des Lumières, les expéditions scientifiques d'État autour de la Terre triomphaient. De nouveaux instruments de mesure nautique, et notamment des chronomètres fiables comme celui de l'anglais Harrison (1761), permirent enfin de définir la longitude précise de n'importe quel point de la planète. Les levées cartographiques pouvaient désormais utiliser le système des coordonnées géographiques, latitude et longitude.

Trois navigateurs se distinguent parmi d'autres.

Louis-Antoine de Bougainville était notamment accompagné d'un naturaliste, d'un dessinateur, d'un astronome… et d'une femme clandestine, Jeanne Baret, à l'occasion du premier voyage autour du monde entrepris par des Français de 1766 à 1769. Cette expédition, patronnée par Louis XV, a surtout permis d'améliorer les connaissances géographiques des Européens sur l'Océanie et les îles de l'océan Pacifique.

James Cook fut chargé par la *Royal Society* de Londres d'explorer les océans du globe. On pensait encore, à l'époque, qu'il existait un continent très au sud de l'Australie. Ses trois expéditions à but scientifique, de 1768 à 1779, permirent de découvrir ou de mieux connaître et cartographier la Nouvelle-Zélande, la Tasmanie, la côte est de l'Australie, dont *Botany Bay* (1770), site choisi en 1788 pour abriter la première colonie britannique, la Nouvelle-Guinée, la Nouvelle-Calédonie baptisée par Cook (1774), les îles Hawaï où il fut le

premier Européen à accoster en 1778 et où il fut tué en 1779. Fait notable, le scorbut, le fléau des marins au long cours dont on ne connaissait pas la cause, avait été efficacement combattu lors de sa première expédition par l'introduction de chou et de citron dans l'alimentation des marins. D'autre part, Cook utilisa le chronomètre de Harrison lors de son deuxième voyage (1772) pour mesurer avec précision les longitudes.

Jean-François de La Pérouse subit le même sort macabre que Cook, son modèle, puisque son expédition, à l'initiative de Louis XVI qui avait décidé d'achever l'œuvre de l'Anglais admiré, quitta Brest en 1785, mais disparut corps et biens en 1788. Entretemps, les résultats de l'expédition avaient pu être communiqués par courrier en France, où les sociétés savantes et l'Académie des sciences attendaient avec impatience le récit de la découverte de nouvelles espèces animales et végétales, de nouvelles îles, de nouveaux peuples.

En effet, nous sommes au temps des succès d'une opinion publique scientifique internationale qui suivait au jour le jour les dernières découvertes des expéditions lointaines. D'après Jean Meyer, « *du XVI^e^ au XVII^e^ siècle, le nombre de livres consacrés à la connaissance de la planète a triplé ; du XVII^e^ au XVIII^e^ siècle, il a encore doublé.* » L'*Encyclopédie* en trente-cinq volumes écrite entre 1751 et 1772 à l'initiative de Diderot et d'Alembert participa évidemment à cet enthousiasme scientifique. Denis Diderot publia ainsi en 1772 un *Supplément au voyage de Bougainville*.

Plus largement, l'opinion publique était fascinée par l'outre-mer et ses lointains ailleurs exotiques. Il suffit de voir le succès populaire des aventures dans l'océan Pacifique de *Robinson Crusoé* de

Daniel Defoe (1719) ou des *Études sur la nature* de Bernardin de Saint-Pierre (1784).

Toujours est-il qu'« *en 1790 les neuf dixièmes de notre globe habitable sont appréhendés* » (Jean Meyer). Trois cents ans après Colomb.

Vers la révolution industrielle

À l'aube du XIX^e^ siècle, 10 % de la population européenne – les colons, les soldats, les marins, les armateurs, les négociants – vivaient dans les colonies, ou grâce à elles.

Mais le capitalisme marchand européen qui a déclenché cette amorce de mondialisation n'avait pas encore les moyens de faire autre chose que de s'immiscer dans des réseaux d'échanges intercontinentaux préexistants en les développant, comme on l'a vu pour l'Asie et l'Afrique. Il n'y a que pour l'Amérique que ces réseaux ont été directement façonnés par les Européens. Les profits dégagés par ce commerce international étaient surtout issus d'un transfert de produits rares et chers d'une région de la planète à l'autre. Avant le « décollage » de la révolution industrielle en Angleterre à partir des années 1780, le capitalisme marchand restait de toute façon marginal dans le cadre d'une économie européenne encore majoritairement rurale et agricole, plus ou moins autarcique.

Ceci dit, comme l'écrit Fernand Braudel, « *le monde a été le complice efficace, sans le vouloir, de la Révolution (industrielle) anglaise* ».

À partir de la fin du XVIII^e^ et du début du XIX^e^ siècle, le capitalisme transforma progressivement, au cours de booms suivis de crises, toutes les sphères d'activités de l'économie européenne puis

mondiale, de l'économie de marché jusqu'à la civilisation matérielle. Dorénavant, « tout s'achète et tout se vend ».

Comme l'explique Jean-Pierre Rioux, « *on passe, parfois brutalement, le plus souvent par des transitions lentes et difficilement perçues, du vieux monde rural à celui des "villes tentaculaires", du travail manuel à la machine-outil, de l'atelier ou la manufacture à l'usine. Des paysans s'exilent vers les centres industriels nouveaux, l'artisan s'inquiète ou disparaît, des professionnels surgissent, promoteurs, ingénieurs, techniciens ; une élite bourgeoise supplante les notables traditionnels de la terre, un prolétariat naît et combat. Peu à peu, tous les domaines de la vie sont atteints et transformés : travail quotidien, mentalités, cultures.* »

Ce qui fait dire à Karl Marx, dans *Le Capital* : « *Dans le même temps que l'industrie cotonnière introduisait en Angleterre à la fin du XVIII^e^ siècle l'esclavage des enfants, aux États-Unis elle transformait le traitement plus ou moins patriarcal des Noirs en un système d'exploitation mercantile. En somme, il fallait pour piédestal à l'esclavage dissimulé des salariés en Europe l'esclavage sans phrase dans le Nouveau Monde.* [...] *Le capital arrive au monde suant le sang et la boue par tous les pores.* »

Deuxième partie

La première mondialisation (1880-1914)

Chapitre I

Le monde vers 1880

L'hégémonie britannique

En 1876, la reine du Royaume-Uni, Victoria, était proclamée Impératrice des Indes par le Parlement à Londres. Tout un symbole : l'Empire britannique était alors la première puissance mondiale dans presque tous les domaines.

Après le « décollage » de la révolution industrielle en Angleterre à partir des années 1770-1780, la Grande-Bretagne était devenue « l'atelier du monde », surtout textile, entre 1815 et 1840. De 1840 à 1890, « *l'industrie anglaise "accélère", resserre sa domination mondiale, unifiée sous l'impulsion du secteur le plus dynamique du moment, la métallurgie : l'acier anglais [est] maître des mers* » (Jean-Pierre Rioux). Même si elle commençait alors à être concurrencée par de jeunes pays industrialisés, notamment l'Allemagne, les États-Unis d'Amérique et, dans une moindre mesure, le Japon.

La livre sterling britannique, rattachée à l'or, était la monnaie du commerce et des paiements internationaux. La Bourse de Londres (la City) l'utilisait pour fixer les prix mondiaux de la plupart des produits de base. Les ports de Liverpool et de Londres sur la Tamise étaient les deux premiers centres mondiaux de réexpéditions de

marchandises : « *Chasseurs d'or ou quêteurs de gloire, ils étaient tous partis par la Tamise, portant l'épée, et souvent la torche, messagers de la puissance de la nation, porteurs d'une étincelle du feu sacré. Quelle grandeur n'avait pas suivi le reflux de ce fleuve pour entrer dans le mystère d'une terre inconnue !… Les rêves des hommes, la semence des républiques, le germe des empires.* »[10]

L'hégémonie économique britannique reposait en effet, pour partie, sur l'empire colonial le plus vaste de l'époque, qui a constitué un des piliers tangibles de l'industrialisation. À lui seul, il représentait 92 % de la superficie de l'ensemble des domaines coloniaux européens vers 1880, rassemblant les deux grands types de colonies – d'exploitation comme l'Inde, ou de peuplement, avec les *dominions* comme l'Afrique du Sud, le Canada, la Nouvelle-Zélande et l'Australie[11].

Pourtant, cet empire avait subi un grand choc à la fin du XVIII^e^ siècle avec l'indépendance des treize colonies d'Amérique du Nord en 1783, arrachée par une guerre fratricide de huit ans (1773-1781) entre *Tuniques Rouges* anglaises et *Insurgents* américains. Mais il avait conservé l'immense sous-continent indien, sous sa domination depuis 1757.

Les Indes orientales constituaient la plus vaste entité coloniale de la planète. La Grande-Bretagne, ou plus précisément *l'East India Company* (EIC, Compagnie des Indes orientales), plus ou moins sous le contrôle de l'État britannique, avait mis un siècle à annexer, souvent en surface seulement, les deux tiers de ce territoire qui recouvrait le Pakistan, le Bangladesh, la Birmanie et l'Union Indienne

10. Joseph Conrad, *Au Cœur des ténèbres*.

11. En 1880, l'Empire colonial britannique englobait 22,7 millions de km², et 271 millions d'habitants c'est-à-dire 7,8 fois la population de la métropole.

d'aujourd'hui. Jusqu'en 1857, l'Inde était exploitée par le *Company Raj* (le règne de la Compagnie), que l'historien Jacques Pouchepadass définit comme un « *système bureaucratique à visée d'extraction fiscale, appuyé sur une armée mercenaire et sur la collaboration intéressée d'au moins une fraction de l'élite lettrée et des gens d'affaires* ». À la fin des années 1820, seuls 35 000 soldats, 3 500 administrateurs et 2 000 immigrants constituaient l'encadrement britannique de ces 215 millions d'Indiens ! Il fallait seize mois en moyenne pour un échange de courrier entre Calcutta et Londres, siège du conseil d'administration de l'EIC. Les Anglais ne pouvaient donc exploiter les richesses fiscales indiennes qu'en s'appuyant sur un immense personnel administratif indigène, et surtout sur les *zamindars,* les propriétaires fonciers qui se chargeaient de pressurer les dizaines de millions de paysans indiens. Avec cynisme, la Compagnie poussait au renforcement des traditions comme le système inique des castes, tout en devenant maîtresse dans l'art de « diviser pour régner » : hindous contre musulmans, musulmans contre sikhs, etc. Au final, l'« ordre britannique » n'était assuré que grâce à une des plus grandes armées permanentes du monde de l'époque : 310 000 mercenaires autochtones en 1857, les cipayes. D'ailleurs, de 1860 à 1912, les dépenses militaires représentaient 35 % à 40 % du budget de la colonie… financé par les impôts extorqués à l'agriculture pour 70 %. En d'autres termes, la conquête et l'exploitation de l'Inde n'ont pas coûté un sou à la Couronne britannique, mais ont été financées par les Indiens eux-mêmes.

L'enjeu de la colonisation avait été de taille car, depuis le XVI^e^ siècle, l'Asie du Sud était le foyer d'une des plus grosses productions textiles de la planète, qu'elle exportait partout. À partir des années 1820, les textiles indiens étaient évincés des marchés européens

et asiatiques par les textiles anglais produits par l'industrie mécanisée de Manchester et de sa région. L'Inde entra alors dans un processus de désindustrialisation aux conséquences lourdes de catastrophes pour son avenir. En 1890, l'Inde exportait plus qu'elle n'importait, certes, mais des produits agricoles comme le riz, le coton, le blé, le thé ou… l'opium. Et ce, alors que le pays était ravagé par des famines et des épidémies qui ont tué au moins 19 millions de personnes en une décennie ! La puissance colonisatrice avait en effet multiplié les monocultures d'exportation, comme celle de l'indigo, dont un collecteur d'impôt pourtant britannique disait : « *Pas une caisse d'indigo n'arrive en Angleterre qui ne soit tachée de sang humain.* »

La domination anglaise se heurta bien sûr à de nombreuses résistances, qui débouchèrent sur la Grande rébellion dite des Cipayes en 1857. L'empire de la Compagnie, au bord de l'effondrement, réprima la mutinerie d'une partie de l'armée appuyée par des soulèvements populaires dans le nord de l'Inde en faisant appel à des forces venues d'autres régions du pays. Mais quand l'autorité rétablie de l'EIC fut transférée à la Couronne britannique en 1858, les plaies ouvertes en 1857 avaient laissé des traces, ineffaçables, dans les corps et les esprits des colonisés.

Afin d'assurer sa domination sur son immense Empire colonial et sur le commerce mondial, la marine marchande britannique (Canada compris) représentait à elle seule près de la moitié du tonnage mondial en 1881. Elle disposait d'une capacité 3,4 fois plus importante que celle des États-Unis et 7 fois plus importante que celle de l'Allemagne ! D'autre part, le Royaume-Uni détenait un quasi-monopole dans la construction navale. Symbole parmi d'autres de sa puissance : l'adoption internationale en 1884 du méridien

de Greenwich, quartier de Londres, comme méridien de référence pour les fuseaux horaires (*Greenwich Meridian Time*) et le calcul de la longitude.

Ses routes étaient protégées par une marine de guerre qui jouit de la suprématie navale au moins depuis la bataille de Trafalgar en 1805. La stratégie britannique, planétaire, avait patiemment et parfois violemment construit un réseau de ports, d'entrepôts, de points stratégiques dominant les trafics sur tous les océans et mers du globe : en 1814, la *Royal Navy* s'emparait de Gibraltar et Malte ; en 1819, de Singapour ; en 1832, des îles Falklands-Malouines ; en 1839, d'Aden ; en 1842, de Hong-Kong.

L'apogée de ce contrôle planétaire prit la forme de la mainmise en 1882 sur l'Égypte et donc sur le canal de Suez, inauguré en grande pompe « mondiale » le 17 novembre 1869[12].

La « Route des Indes » était définitivement ouverte.

La révolution des transports et des communications

L'ouverture du canal de Suez en 1869, en permettant un gain de temps de 41 % entre Liverpool et Bombay par exemple, s'inscrivait dans toute une série de changements rapides dans l'économie mondiale des transports sur terre et sur mer depuis les années 1825-1830. On peut parler de révolution des transports.

D'abord, sur terre. Avec le couplage technique de la machine à vapeur sur roue et du rail en fer, on obtint dès les années 1840 des

12. Ce fut un évènement mondial : toute la « Jet Set » de l'époque y fut conviée. Au Caire, en décembre 1871, on inaugura l'Opéra avec retard par une représentation de *Aïda* de Giuseppe Verdi, écrit pour la circonstance.

locomotives capables d'atteindre les 100 km/h et de déplacer des volumes totaux équivalant à 60 millions de charrettes. Vers 1870, l'ensemble du monde connut une phase d'établissement d'un réseau ferré. Ainsi le capitalisme « sauvage » américain des capitalistes Vanderbilt, Carnegie, Rockefeller et Morgan donna naissance à la première liaison ferroviaire traversant les États-Unis de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique en 1869. L'historien Eric Hobsbawm estime qu'en 1882, 2 milliards de voyageurs, 72 % d'Européens et 20 % d'Américains, ont emprunté le chemin de fer, 100 000 locomotives tractant 2 750 000 wagons. Les très fortes réductions des durées, les très fortes augmentations des volumes, des distances et des vitesses des transports terrestres permirent de diviser leur coût par dix entre 1850 et 1913.

Ensuite, sur mer. Tout au long du XIX^e^ siècle, on assista à la victoire laborieuse du *steamer* en acier, à vapeur et à hélice, sur le *clipper* en bois et à voile – il fallut en effet attendre 1887 pour que les vapeurs soient aussi nombreux que les voiliers – ainsi qu'à une modification complète des grandes routes océaniques.

En 1843, le *Great Britain*, 3 500 tonnes, avec sa coque métallique propulsée par une hélice dont l'énergie venait d'une machine à vapeur embarquée, permettait de traverser l'océan Atlantique à la vitesse de 8 nœuds (près de 15 km/h) en trois semaines, contre un mois ou un mois et demi auparavant. Près de soixante-dix ans plus tard, en 1912, le paquebot *Titanic* (52 250 tonnes, 269 mètres, 3 millions de rivets et 45 000 chevaux de puissance) était conçu pour transporter 3 300 passagers sur dix ponts et 900 membres d'équipage à la vitesse de croisière de 24 nœuds (44,5 km/h), et relier la Grande-Bretagne à New York en cinq jours. On sait que sa première traversée se solda, le 15 avril 1912, par la plus grande catastrophe

maritime de l'époque, avec près de 1 500 morts. Mais le *Titanic* resta une synthèse des nombreux progrès techniques maritimes accumulés tout au long du XIXe siècle. Ainsi ses appels de détresse, CQD (*Come Quickly, Danger* – Venez vite, danger) puis SOS (*Save Our Souls* – Sauvez nos âmes), envoyés en Morse grâce à la récente télégraphie sans fil.

Le *Titanic* se voulait « l'ambassadeur », la vitrine et l'aboutissement d'une triple escalade dans la recherche d'un tonnage, d'une vitesse et d'un confort toujours plus importants. Les compagnies d'armateurs, comme la White Star Line ou la Cunard britanniques, la Compagnie Générale Transatlantique française ou la Hamburg Amerika allemande, se sont lancées à la poursuite du Ruban bleu : le record de la traversée de l'Atlantique Nord. Quant aux conditions de vie à bord, même pour les passagers de troisième classe du *Titanic* avec des cabines de quatre à six personnes, elles étaient exceptionnelles pour l'époque…

Les énormes paquebots transatlantiques ne représentaient qu'une faible partie de la flotte marchande, dominée depuis peu par les *tramps* britanniques, les cargos à vapeur de 70 mètres, de 2 500 à 5 000 tonnes, transportant en vrac céréales, minerais ou balles de coton à la petite vitesse de 9 nœuds (16,5 km/h). Ils pouvaient emprunter le canal de Suez, qui commença à dégager des bénéfices en 1885 avec un trafic annuel de 6 millions de tonnes et un tonnage moyen par navire qui passa de 766 tonneaux en 1870 à 2 833 tonneaux en 1900 (de 2 168 m³ à 8 017 m³). Pourtant, ces cargos à vapeur durent attendre la fin du XIXe siècle pour supplanter définitivement les *clippers* à voile.

Au début du XXe siècle, le faisceau des routes maritimes n'avait plus qu'un lointain rapport avec ce qu'il était cinquante ans plus

tôt. Les deux principaux axes maritimes à la fin du XIX^e siècle étaient dorénavant l'Atlantique Nord et le passage par le canal de Suez. On n'assistait quasiment plus à la Course du Thé entre Canton et Londres en passant par le cap de Bonne-Espérance, menée par des *clippers* qui pouvaient atteindre une vitesse de pointe record de 29 km/h sur vingt-quatre heures avec 75 hommes d'équipage. Mais tant que le canal de Panama n'était pas ouvert (il ne fut inauguré qu'en 1914), les *windjammers* (grands voiliers) continuèrent de relier, parfois héroïquement, l'Europe à Valparaiso ou à San Francisco en passant par le redouté cap Horn. À la veille de la Première Guerre mondiale, la marine marchande française armait toujours 28 % de sa flotte à la voile, et l'allemande 20 %.

La vitesse moyenne des transports maritimes de marchandises et de personnes a donc été multipliée par deux entre 1840 et 1910. Plus important, pour le commerce, leur coût global fut divisé par sept. Par exemple, le prix du transport d'un quintal de blé entre New York et Le Havre passa de 180 francs en 1850 à 22 francs en 1913.

La révolution des transports maritimes s'accompagna de la naissance et du développement des télécommunications, c'est-à-dire du transport des informations.

Là encore, toute une cascade d'inventions permit, grâce au câble sous-marin télégraphique transatlantique dès 1866, de relier presque instantanément le Vieux Monde au Nouveau. Le réseau télégraphique devint même mondial entre 1866 et 1879, sa longueur atteignant les 1,9 million de km en 1900. Les ordres de l'*India Office* (Bureau gouvernemental chargé des affaires indiennes) de Londres pouvaient parvenir en alphabet Morse en moins d'une journée à Calcutta dès 1870, en passant par Berlin, Odessa, Téhéran et Karachi. La Grande-Bretagne avait bien compris l'utilité du télégraphe

dans l'exploitation de son Empire colonial puisque, dès 1855, l'Inde était pratiquement entièrement couverte. Les ordres transmis par les câbles ont rendu moins périlleuse pour les Britanniques la répression de la Grande rébellion de 1857. Un progrès décisif pour l'avenir fut ensuite obtenu grâce aux efforts collectifs de savants de toutes nationalités – parmi les meilleurs du monde à l'époque – dont Hertz, Maxwell, Marconi, Branly : à partir des années 1876, la télégraphie sans fil, ancêtre de la radio moderne, enregistrait des progrès techniques notables. Dès le début du XX^e^ siècle, elle équipait les bateaux les plus modernes. Sans oublier, dans la même période, la découverte et la mise en place du téléphone, d'abord urbain puis interurbain.

Afin de faciliter la communication et les transactions à l'échelle de la planète, il fallait avoir les mêmes références pour la mesure du temps et des distances et disposer d'une cartographie aux normes identiques. D'où l'adoption de la division de la Terre en 24 fuseaux horaires par l'Union postale internationale en 1884. D'où la généralisation planétaire, malgré les réticences britanniques, de l'usage du mètre, institué par la Révolution française en 1791 et défini comme la dix millionième partie de la distance séparant le pôle Nord de l'Équateur. Innovation majeure : « *De mesures de la Terre à l'échelle de l'homme, le pied, la brasse, le pouce, on passe à la mesure de l'homme en fonction de la Terre.* »[13]

Tous ces moyens nouveaux constituaient évidemment des outils déterminants de l'expansion européenne au XIX^e^ siècle, notamment économique.

Pourtant, en 1873, l'économie mondiale entra dans sa première crise majeure, qu'on a appelée par la suite la Grande dépression.

13. Denis Guedj, *Le Mètre du monde.*

Grande dépression, protectionnisme et libre-échange

Les crises sectorielles particulièrement sévères – crises commerciales, ferroviaires, agricoles, bancaires ou krachs boursiers – qui secouaient alors le capitalisme donnaient aux contemporains un sentiment général de malaise économique et social. Par exemple, le niveau des prix chuta de 40 % en Grande-Bretagne entre 1873 et 1896. Pour certains historiens, cette « dépression » est le « *signe de l'ère industrielle enfin adulte.* »

Néanmoins, ce n'était pas la production qui était en cause, car elle continuait à croître globalement, même si c'était moins et moins vite ; c'était sa rentabilité pour les investisseurs capitalistes européens et américains. « *Le grand problème de l'avenir n'est plus produire, mais vendre et se partager les marchés.* » (Michel Beaud).

Face à la Grande dépression et l'accentuation de la concurrence, le capitalisme chercha et trouva des issues.

D'abord, on assista dans les pays anciennement et nouvellement industrialisés à un gigantesque mouvement de concentration verticale et horizontale, bancaire et industrielle. La taille des entreprises augmenta. Des *trusts* aux États-Unis, comme la *Western Union Telegraph Company* ; des *konzern* en Allemagne comme Krupp ou des cartels d'entreprises ; des comités d'entente en France comme le Comité des Forges dominé par les Schneider ; des *zaïbatsus* (« cliques financières ») au Japon ; partout dans les pays industrialisés le capital industriel se concentrait, fusionnant avec le capital des grandes banques elles aussi concentrées, pour donner naissance au capital financier.

Ensuite, dans les années 1880, dans leur immense majorité, les États mirent en place ou renforcèrent des barrières douanières afin de protéger leur agriculture, leurs entreprises et leurs marchés nationaux.

Seule la Grande Bretagne, forte de son hégémonie et de son empire colonial, résista aux sirènes du protectionnisme. Depuis 1846, le libre-échange s'était imposé pour le commerce extérieur britannique, ce qui avait ouvert en Europe une période de libre-échange généralisé symbolisé par le traité commercial franco-britannique de 1860. Comme le disait Karl Marx à Bruxelles le 7 janvier 1848 : « *Qu'est-ce que le libre-échange ? C'est la liberté du capital.* »

Mais à partir de 1873 la donne changea. La prédominance du Royaume-Uni pouvait lui permettre de supporter un déficit de sa balance entre exportations et importations de marchandises de 100 millions de livres entre 1875 et 1895. Par contre, elle poussait les autres économies à se protéger derrière leurs frontières nationales pour diverses raisons internes.

Pour les États-Unis, comme l'écrit Paul Bairoch, « *la question des politiques douanières a joué un rôle très déterminant dans leur vie politique dans le premier siècle de leur indépendance.* » Elle fut même un des enjeux de la *Civil War* (guerre de Sécession) de 1861 à 1865 entre le Nord industrialisé, protectionniste, et le Sud des plantations esclavagistes de coton, favorables au libre-échange. Suite à la victoire du Nord, Washington D.C., la capitale de l'Union, n'a pas cessé de renforcer ses tarifs douaniers – comme le tarif Mac Kinley de 50 % en 1890 ou le tarif Dingley de 57 % en 1897. Au total, écrit l'historien André Kaspi, « *durant tout le XIX^e^ siècle, les États-Unis ont été un des pays les plus protectionnistes du monde* ».

Pour l'Allemagne, à peine constituée et unifiée en État souverain depuis 1871, le protectionnisme était nécessaire à son industrialisation. En 1879, le chancelier Bismarck, chef du gouvernement de l'empereur Guillaume Ier, relevait les tarifs douaniers.

Jusqu'à la France de la IIIe République qui s'y rangea en 1881, puis surtout en 1892 avec le double tarif Méline, censé protéger notamment l'agriculture française contre les importations.

Il faut pourtant relativiser l'impact de ces levées de boucliers douaniers. « *Entre 1880 et 1914,* explique l'historien britannique Eric Hobsbawm, *les droits de douane ne furent ni généralisés ni, à quelques exceptions près, prohibitifs ; limités aux marchandises, ils ne concernaient ni la circulation de la main-d'œuvre ni les transactions internationales. Le protectionnisme agricole donna des résultats globalement positifs en France et en Allemagne, où il protégea les grands propriétaires fonciers. En Italie, par contre, il échoua et les paysans réagirent à la crise en émigrant en masse. Le protectionnisme industriel, lui, contribua à renforcer l'assise industrielle mondiale en poussant chaque industrie nationale à s'adresser à son marché intérieur qui, justement à cette époque, connaissait une croissance spectaculaire. On a ainsi pu estimer qu'entre 1880 et 1914 la croissance globale de la production et du commerce fut nettement plus forte qu'au cours des décennies précédentes du libre-échange.* »

En revanche, « *la contagion protectionniste qui accompagne la Grande dépression ne fait qu'accentuer la course aux débouchés* ». Autrement dit, « *1873 ouvre dans les grands pays industrialisés une période de difficultés économiques et pousse à la conquête de marchés, directement par la nécessité de trouver des profits, indirectement en orientant la plupart des pays européens vers le protectionnisme.*

[…] Partout le développement du protectionnisme et l'expansion coloniale vont de pair.»

Il se leva alors sur le monde, écrit Michel Beaud, un «*extraordinaire raz-de-marée qui d'une première Grande dépression conduit à l'impérialisme, au partage du monde et à la Grande Guerre.*»

Chapitre II

La déferlante coloniale (1880-1914)

« *À partir de 1875-1878,* écrit l'historien Jean-Louis Miège, *partout la nature et le rythme de l'expansion européenne changent. De nouveaux compétiteurs entrent en scène. En une trentaine d'années, la plupart des grandes puissances vont se lancer dans des expéditions coloniales et achever, entre elles, le partage de la Terre tout en s'efforçant d'étendre leur prépondérance économique et culturelle dans les "colonies sans drapeau". […] En moins d'une décennie (1876-1884), les dirigeants politiques de toutes les grandes nations vont se rallier à l'idéologie coloniale. […] D'initiatives individuelles on passe à la colonisation systématiquement recherchée et pratiquée.* »

Les motifs de l'expansion coloniale.

Facteurs économiques, politiques et idéologiques étaient étroitement imbriqués. Comme l'affirmait le 23 mars 1887 la Chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux : « *L'expérience a prouvé que la France a besoin de trouver, dans ses colonies habitées par ses nationaux, des débouchés assurés pour les produits naturels et industriels.* » Course aux débouchés résumée en 1890 par la formule de l'ancien président du Conseil français Jules Ferry : « *La politique coloniale est fille de la politique industrielle.* »

Pour la Grande-Bretagne, la situation était un peu différente. Avant 1880, elle avait déjà fait ses acquisitions les plus importantes. « *La suprématie économique de l'Angleterre et le régime prédominant de libre-échange permettent l'accès à des marchés d'outre-mer, sans être contraint de les conquérir par la force. La Grande dépression, le retour du protectionnisme en Europe continentale, le déclin relatif de la Grande-Bretagne confrontée sur les marchés extérieurs à la concurrence de l'Allemagne, des États-Unis et du Japon changent les données à partir des années 1880.* »

Quant à l'Allemagne, tard venue, il fallut attendre 1890 pour qu'elle se lance vraiment, sous l'Empire de Guillaume II, dans une *Weltpolitik* (politique mondiale).

Dans les couloirs et aux tribunes des Parlements, dans les gouvernements des pays européens engagés dans la colonisation, le « parti colonial » donnait le ton.

En France, le personnage emblématique en fut Eugène Etienne. Ce député d'Oran, en Algérie (colonie française depuis 1830), s'imposa comme l'animateur principal du groupe de pression colonial – on ne disait pas encore « lobby » à l'époque. Le Comité de l'Afrique française fondé en 1890 en faisait partie. Il regroupait des hommes d'affaires comme un des Rothschild, des hommes politiques de droite et de gauche, des écrivains. À la Chambre des députés, le « groupe parlementaire colonial » rassemblait deux cents membres en 1902. Il contribua à faire et défaire les gouvernements. Outre Jules Ferry, Léon Gambetta, un des fondateurs de la III^{e} République, peut être considéré comme le politicien instigateur principal de la politique impérialiste de la France.

En Grande-Bretagne, Joseph Chamberlain, secrétaire d'État aux Colonies à partir de 1895, fut un des champions de l'impérialisme

britannique. Il se retrouva à la tête de ses intérêts pendant la sanglante guerre des Boers en Afrique du Sud (1899-1902). En Allemagne, la *Deutsche Kolonial Gesellschaft* (Société Coloniale Allemande) créée en 1888 regroupait près de 33 000 adhérents en 1902. Le colonisateur le plus acharné y était Carl Peters. Fondateur de la *Deutsche Ostafrikanische Gesellschaft* (Société de l'Afrique de l'Est Allemande) en 1885, il avait une idée fixe : que l'Allemagne s'empare de l'Afrique du Sud-Est, « *en face de Zanzibar* », avant les autres. Douze traités avec des chefs locaux africains rallièrent à l'Empire allemand 150 000 km² – à l'emplacement de la Tanzanie actuelle.

Quant à la Belgique, ce fut le roi lui-même, Léopold II, qui fit de la colonisation du Congo en 1885 une affaire personnelle. En 1876, il s'était dit résolu « *à ne pas laisser échapper une occasion de se procurer une part de ce magnifique gâteau africain.* » D'après l'historien Elikia M'Bokolo, « *c'est dans l'État indépendant du Congo, futur Congo belge, que les méthodes de conquête ont atteint un degré de brutalité qui en fait une sorte de modèle dans l'histoire des colonisations du XIX^e^ et du XX^e^ siècle.* » Entre 1876 et 1920, la combinaison de la guerre coloniale, du travail forcé, des mauvais traitements, de la maladie et de la faim a décimé la moitié de la population de l'immense région du Congo.

La haute finance n'était pas en reste. Elle fut, écrit l'historien Marx Ferro, « *presque toujours l'animatrice de la politique impérialiste : ainsi en 1882, l'expédition britannique d'Égypte a lieu, non pour acquérir des marchés ou annexer des territoires, mais bien pour éviter que les dirigeants égyptiens puissent impunément ne pas rembourser leur dette contractée pour la construction du canal de Suez ; ce qui créerait un précédent. De même, pour la City en 1899, il faut*

empêcher en Afrique du Sud les Boers (colons blancs de langue néerlandaise, les Afrikaners) d'aider les Allemands à mettre la main sur les réserves d'or, à une date où l'étalon-or assure la prééminence de la livre sterling.»

Les motivations de puissance économique et de puissance politique se joignaient à des justifications idéologiques qui, vues par une conscience du début XXIe siècle, résonnent lugubrement. Elles confinaient au racisme et au chauvinisme les plus odieux. «*Civiliser, coloniser, faire rayonner sa culture, s'étendre, tels sont les premiers ressorts de l'impérialisme, la colonisation constituant la "puissance de reproduction" d'un peuple à travers les espaces*», écrit encore Marc Ferro. En voici un court florilège: «*Un rayon d'une bonne bibliothèque européenne vaut toute la littérature indigène de l'Inde et de l'Arabie*» (l'historien britannique Macaulay en 1835). «*La race britannique est la plus grande des races impériales que le monde ait connues*» (Joseph Chamberlain dans son discours du 11 novembre 1895 devant l'*Imperial Institute* à Londres). «*Je répète qu'il y a pour les races supérieures un droit parce qu'il y a un devoir pour elles. Elles ont le devoir de civiliser les races inférieures… […] La France doit être un grand pays exerçant sur les destinées de l'Europe toute l'influence qui lui appartient, qu'elle doit répandre cette influence sur le monde, et porter partout où elle le peut sa langue, ses mœurs, son drapeau, ses armes, son génie*» (extraits de l'intervention de Jules Ferry à la Chambre des députés lors de la séance du mardi 28 juillet 1885). «*La colonisation a pour but d'enrichir sans scrupule et avec décision notre propre peuple, aux dépens d'autres peuples plus faibles*» (extrait du programme de Carl Peters pour la Société pour la Colonisation allemande en 1884).

Parfois, c'était le fait accompli d'initiatives individuelles d'aventuriers qui nécessitait la justification *a posteriori* de la colonisation par les hommes politiques, sous la pression du mouvement géographique international très puissant à l'époque : la *Royal Society* britannique, ou la Société de Géographie, fondée à Paris en 1821, qui regroupait douze sociétés locales et près de dix mille savants et amateurs en 1881. La Société de Géographie de Berlin fut, elle, fondée en 1828. Le premier congrès international de Géographie se réunit à Anvers dès 1871. En 1881, les différentes sociétés de géographie européennes comptaient plus de 30 000 adhérents. Il faut dire qu'au début du XIX^e^ siècle les cartes européennes de l'intérieur de l'immense continent africain étaient vierges.

***

Parmi de nombreux autres, trois explorateurs s'y distinguèrent : Livingstone, Stanley et Savorgnan de Brazza. Leurs aventures en Afrique provoquèrent en Europe occidentale et aux États-Unis une adhésion populaire enthousiaste. Leurs livres devinrent des *best-sellers*.

Le Britannique David Livingstone avait commencé à explorer le centre-sud de l'Afrique dès 1849. À son actif, la découverte des chutes du fleuve Zambèze, qu'il baptisa *illico* chutes Victoria… ; la première traversée de l'Afrique d'ouest en est par un Européen ; les premières recherches des sources du Nil et sa rencontre légendaire au milieu de nulle part en Afrique avec Henry Morton Stanley en 1871, dont les premiers mots auraient été : « *Docteur Livingstone, je présume ?* » D'origine britannique, Henry Stanley avait émigré aux États-Unis et c'est en tant que journaliste du *New York Herald* qu'il était parti à la recherche de Livingstone, porté disparu, en 1871. Il gagna le lac Victoria (encore…) et rechercha, lui aussi, les sources

du Nil, en explorant laborieusement toute la région des Grands Lacs d'Afrique équatoriale. À partir de 1879, Stanley se mit au service du roi des Belges Léopold II pour l'exploration et la colonisation du bassin du fleuve Congo. Et ce fut au service des intérêts de la Couronne belge qu'il entra en concurrence avec l'italien naturalisé français Pierre Savorgnan de Brazza, dont Stanley aurait d'ailleurs dit : « *Il manquait de tout, sauf de drapeaux tricolores, il en avait bourré ses bagages.* » Brazza avait organisé une première expédition en Afrique équatoriale de l'Ouest en 1875. À partir de 1883, il fut à l'origine de l'exploration et de la soumission des territoires qui devaient former la future Afrique Équatoriale Française. Il fut d'ailleurs nommé gouverneur du Congo « français », dont la capitale porte, aujourd'hui encore, le nom de Brazzaville.

Si beaucoup de ces explorations, encouragées par un engouement quasi général en Europe, étaient d'initiative plus ou moins privée, ce ne fut pas le cas, par exemple, de la mission Congo-Nil dirigée par le capitaine de l'armée française Jean-Baptiste Marchand, en 1896. Elle fut diligentée par l'armée avec huit officiers et sous-officiers, deux cent cinquante tirailleurs sénégalais – le Sénégal était une colonie française depuis 1854 – des tonnes de matériel et des milliers de porteurs indigènes pour annexer les territoires traversés du Gabon jusqu'au Nil, et y contester l'hégémonie britannique sur la région. Au bout des 5 500 km parcourus, la mission Marchand tomba sur… l'armée britannique, à Fachoda sur le Nil, en 1898. Ce qui déboucha sur une des plus graves crises internationales de la période…

Mission militaire également, dite « Afrique centrale », celle des capitaines Voulet et Chanoine. Ils devaient explorer et cartographier la région à l'est de Tombouctou et de la boucle du fleuve Niger,

et converger avec deux autres missions françaises pour conquérir le Tchad en 1899. Mais là, les deux officiers outrepassèrent les ordres du pouvoir civil de Paris, duquel, à l'époque, une bonne partie de l'encadrement de l'armée française se défiait fortement – en pleine affaire Dreyfus. Cette expédition s'est distinguée par sa particulière barbarie envers les populations africaines rencontrées qui surnommaient les deux officiers *Sara-Sara* (« coupe-coupe », « haché menu » en langue haoussa). Un rapport officiel télégraphié s'alarmait le 15 février 1899 : « *Pays mis à feu et à sang… Indigènes s'enfuyant à la vue du drapeau… Villages épouvantés des horreurs commises par la mission.* »

Progressivement l'Afrique était explorée. Il restait aux Européens à la conquérir – par tous les moyens.

Les techniciens de la colonisation

Les actions des trois mêmes agents sont une constante dans l'histoire des colonisations européennes : le militaire, le missionnaire, le marchand. Ils interviennent seuls, successivement ou simultanément, avec les justifications de coloniser pour civiliser, pour étendre la culture nationale et… faire des affaires.

Cinq personnages paraissent particulièrement emblématiques.

Joseph Gallieni, capitaine de l'armée française, né d'un père italien en 1849, fut l'archétype de ces officiers qui firent l'essentiel de leur carrière dans les colonies. De 1886 à 1888, il était gouverneur du Soudan français (le Mali actuel) où ses « exploits » lui valurent de devenir un héros colonial en France. De 1892 à 1896, il obtint un poste de commandement au Tonkin (le nord du Vietnam actuel). On le retrouva, en 1896, général à Madagascar alors en pleine

insurrection. Avec 7 000 hommes, il réprima férocement la population de l'île et reconquit définitivement le pays. Il avoua plus tard : « *J'ai probablement eu la main lourde* », et écrivait en 1898 : « *Le meilleur moyen pour arriver à la pacification dans notre nouvelle et immense colonie de Madagascar, avec les ressources restreintes dont nous disposons, est d'employer l'action combinée de la force et de la politique. Il faut nous rappeler que, dans les luttes coloniales que nous impose trop souvent, malheureusement, l'insoumission des populations, nous ne devons détruire qu'à la dernière extrémité, et, dans ce cas encore, ne ruiner que pour mieux bâtir.* » Il y exerça les fonctions de gouverneur jusqu'en 1905 puis rejoignit en France les premiers rangs du « parti colonial ». Ministre de la Guerre en 1914, il fut élevé, à titre posthume, à la distinction de maréchal de France, en 1921.

Louis-Hubert Lyautey, officier de cavalerie d'origine lorraine, était sous les ordres de Gallieni au Tonkin en 1894, puis le seconda lors de la « pacification » de Madagascar. Il y fit l'expérience des effets de la technique du « coup de lance », avec incendies de villages et violences contre les populations et apprit, avec Gallieni, la nécessité d'autres méthodes plus politiques pour maintenir l'emprise coloniale. Ce fut Lyautey qui se chargea des premières incursions françaises au Maroc souverain, en connivence avec le « parti colonial » en France et en Algérie. En 1907, il occupait Oujda. Le Maroc soumis à la France, il y fut nommé résident général en 1912, avec un certain attachement pour la culture des colonisés. Lui aussi fut élevé à la distinction de maréchal de France en 1921. « *Plus que d'autres militaires,* lit-on dans le Dictionnaire de la colonisation française*, son nom est lié à la colonisation, il incarne "le colonial".* »

Dans les autres armées, on retrouvait le même type de personnage, dont lord Salisbury, en charge des Affaires étrangères

britanniques, dit en 1899 : « *Si on laissait les mains libres à nos militaires, ils occuperaient la Lune pour assurer la protection de l'Angleterre.* »

Dans la foulée des militaires, on retrouvait les missionnaires, catholiques ou protestants. La christianisation s'identifiait désormais à un devoir de civilisation. Les sociétés ou les ordres missionnaires étaient particulièrement influents dans les politiques coloniales, notamment en Grande-Bretagne. Les jésuites catholiques reprirent leurs activités en 1823, et on les retrouvait dans cinquante-neuf pays en 1914. Le cardinal Lavigerie, archevêque d'Alger et fondateur de la Société des missionnaires d'Afrique en 1868, les Pères Blancs, indiquait ainsi, en 1888, les enjeux de la « nouvelle croisade » : « *La quatrième partie de la Terre, jusqu'alors fermée, s'est ouverte avec ses richesses sans nombre, ses mines, la fertilité de son intérieur, son soleil fécondant, ses eaux abondantes. Mais il ne m'appartient pas de parler, je le répète, ni de commerce, ni d'industrie. Je ne suis que la voix criant au désert : préparez les voies du Seigneur, c'est-à-dire les voies de la vérité et de la justice.* » Il en vint même à rêver d'un royaume chrétien indigène au cœur de l'Afrique.

Plus pragmatique, l'aventurier millionnaire britannique Cecil Rhodes. Il était devenu le maître de 90 % des mines de diamants du monde. En 1898, il écrit : « *Je me sentis encore plus convaincu qu'avant de l'importance de l'impérialisme.* […] *Nous, les colonisateurs, devons conquérir des terres nouvelles afin d'y installer l'excédent de notre population, d'y trouver de nouveaux débouchés pour les produits de nos fabriques et de nos mines. L'Empire, ai-je toujours dit, est une question de ventre.* » Ses plans l'amenèrent à pousser à la colonisation du nord-est de l'Afrique du Sud, région devenue stratégique pour ses richesses en or et en diamants. En 1899, la guerre

des Boers éclata, et dura trois ans. Les cartes porteront longtemps les noms de Rhodésie dans le sud du continent africain…

Enfin, Jean Dupuis, négociant proche des milieux du textile de Lyon, aventurier et trafiquant d'armes en Asie, obtint que la France intervînt en Asie du Sud-Est à partir de 1873, ce qui donna naissance à l'Indochine française en 1887, après une conquête particulièrement laborieuse et meurtrière.

Les armées coloniales

Ces milliers d'organisateurs de la conquête s'appuyaient sur des troupes spécialisées, les armées coloniales. C'était l'ère de l'infanterie de marine ou des Légions étrangères. Dans la plupart des cas, la présence d'Européens se limitait à l'encadrement, officiers ou sous-officiers, comme on l'a déjà vu avec l'armée des Indes britannique. Souvent, l'immense majorité des soldats du rang étaient des mercenaires indigènes recrutés dans les régions déjà colonisées, les tirailleurs sénégalais, les spahis algériens, les gurkhas népalais ou les askaris (soldat, en arabe) de l'armée coloniale allemande.

Outre la volonté d'économiser le « sang national » ou les moyens humains disponibles en métropole, les contraintes matérielles de la colonisation de régions aux climats tropical ou équatorial – chaleur, humidité, insectes, reptiles, maladies – amenèrent les colonisateurs à employer des troupes adaptées au terrain. La palme revient à la Belgique, qui employait 97,6 % d'indigènes dans son armée coloniale vers 1913 ! La moyenne tourna plutôt autour de 70 % pour l'ensemble des pays colonisateurs. Il faut dire que le paludisme ou malaria, la fièvre jaune et le choléra tuèrent plus sûrement et massivement les militaires occidentaux que la résistance armée

des populations conquises. Dans l'édition de 1883 du dictionnaire Littré, « *Il est mort aux colonies* » semble s'imposer pour illustrer la définition du mot « colonie ». La quinine qui prévient le paludisme, extraite de la poudre du quinquina, fut bien employée de plus en plus à partir des années 1830-1840 (la production mondiale de quinquina « sauvage » atteignit même les 10 000 tonnes en 1882), mais il faut en relativiser les effets dans la colonisation, même si son utilisation resta une innovation décisive. À ce sujet, la conquête coloniale européenne fut pour beaucoup à l'origine du développement de tout un secteur de la recherche médicale qui se lança au même moment, avec des savants comme Louis Pasteur et Robert Koch, dans la bactériologie. Les « maladies tropicales » devinrent un domaine de recherche particulier.

Quinine, système de rotation des hommes sur le terrain de trois années maximum, moustiquaires ou précautions de toute sorte n'empêchèrent pourtant pas, d'après les estimations de Bouda Etemad, la mort de 290 000 hommes parmi les troupes coloniales européennes de 1750 à 1914, à 90 % à cause des maladies… De leur côté, la participation des soldats indigènes réguliers à la conquête se solda par le décès violent de 90 000 à 120 000 d'entre eux pendant la même période. Les deux tiers en Asie, un cinquième en Afrique subsaharienne et un dixième au Maghreb.

À toutes ces pertes militaires, il faudrait pouvoir ajouter les incommensurables victimes indigènes du portage. Les tonnes de matériel moderne, les vivres, les munitions étaient effectivement transportés à dos d'homme par des files interminables de porteurs, la plupart du temps engagés de force.

Dans la conquête violente, les armées coloniales occidentales disposaient évidemment d'une supériorité technique écrasante. La

canonnière à vapeur pour remonter les fleuves, le chemin de fer, le navire de guerre à vapeur utilisant des ports modernes comme Marseille ou Toulon, le télégraphe dans les zones « pacifiées », transportaient les troupes et relayaient les ordres. Les armées coloniales disposaient de l'artillerie de marine portative, des explosifs modernes comme la dynamite du suédois Alfred Nobel (1867), et bien sûr de la mitrailleuse, comme la *Maxim* anglaise inventée en 1884 et capable de tirer dix coups à la seconde. « *Le militaire européen,* écrit Bouda Etemad, *maître de techniques si destructrices, est bientôt assimilé à sa machine de guerre. Au Rwanda allemand, les Africains donnent aux officiers blancs manieurs de fusil-mitrailleur le surnom de* Bwana (Monsieur) Tikitiki. »

Pourtant, dans l'ensemble, les empires ont été acquis « à prix de solde ». Toujours d'après les estimations de Bouda Etemad, « *la charge financière des guerres de conquête menées entre le milieu du XIXe siècle et la veille de la Première Guerre mondiale ne dépasse pas 0,3 % des richesses de l'Europe colonisatrice.* » Et très souvent, par l'impôt, ce furent les colonies déjà conquises qui financèrent les expéditions militaires, comme ce fut le cas pour la conquête de l'Inde.

Dans les années 1880, ces armées furent prises d'une véritable boulimie territoriale.

« Partage du monde » et « course au clocher ».

Sous le prétexte de fixer les règles de la colonisation du Congo entreprise par le roi des Belges Léopold II en concurrence avec les ambitions françaises de Savorgnan de Brazza depuis 1880, et afin de « *débattre des questions économiques, judiciaires et morales* » concernant les bassins des fleuves Congo et Niger en Afrique, des

diplomates de quatorze pays, dont le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne et les Etats-Unis, se réunirent à Berlin entre novembre 1884 et février 1885. Les puissances occidentales n'avaient pas attendu ce congrès international pour se lancer à la conquête de nouveaux territoires, comme par exemple la France en Tunisie en 1881 ou à Madagascar à partir de 1883. Mais l'Acte final de la conférence définit, écrit Gilles Manceron, « *une sorte de code de bonne conduite pour les conquêtes à venir : toute prise de possession d'un territoire devra être aussitôt notifiée aux autres puissances signataires afin qu'elles puissent faire valoir leurs éventuelles réclamations ; pas d'annexion sans occupation réelle ; et droit pour toute puissance installée sur une côte d'étendre son territoire à l'intérieur jusqu'à ce qu'elle rencontre une autre possession organisée.* » Bref, les Occidentaux s'octroyèrent le droit d'organiser, notamment, le dépeçage du continent africain. La notion de « frontière linéaire » apparut alors. D'autre part, les colonisateurs de tout poil se virent renforcés face aux oppositions à la colonisation dans leurs pays respectifs.

À noter qu'à Berlin, comme d'ailleurs à chaque négociation entre Occidentaux, il n'y avait aucune représentation africaine.

Trois champs d'expansion occidentale se dessinèrent alors.

La Méditerranée et le Moyen-Orient, c'est-à-dire les dépouilles de l'immense Empire turc ottoman alors décadent, où surtout Royaume-Uni, France, Allemagne et Italie entraient en rivalité.

L'Extrême-Orient, c'est-à-dire l'Asie de l'Est et du Sud-Est. Là, c'était la foire d'empoigne entre tous les pays industrialisés. Résultat, en 1902, le littoral de la Chine fut dépecé en concessions étrangères. On y retrouvait le Royaume-Uni, la Russie, la France, l'Allemagne, l'Italie, la Belgique, le Portugal, le Japon, les États-Unis ! De son côté, la France fonda l'Union Indochinoise en 1887, après

vingt-six années de conquête laborieuse et meurtrière. En Asie du Sud-Est, elle entra en concurrence avec les intérêts du Royaume-Uni et des Pays-Bas.

L'Afrique : à partir des années 1880, les Anglais y parlent de *scramble* (qu'on peut traduire par « bousculade » ou « se disputer pour quelque chose ») et les Français de « *course au clocher* ». En 1898, le capitaine Voulet l'aurait décrite ainsi : à huit officiers français, « *nous allons prendre possession de l'Afrique centrale. Projet grandiose, moyens chichement accordés, comme d'habitude. Le courage d'une poignée d'hommes y suppléera.* »

Le rythme était tel qu'un certain Clémentel, nouvellement nommé au ministère français des Colonies en 1905, s'étonnait : « *Les colonies […] ? Je ne savais pas qu'il y en eût tant.* »

Les drapeaux nationaux plantés, les accords avec les chefs tribaux signés souvent sous la contrainte, les diplomates se rencontraient dans les capitales européennes : rien qu'entre la Grande-Bretagne et la France, pas moins de 149 accords de délimitation de frontières en Afrique firent l'objet de marchandages ! Tracées au compas d'abord, à la règle ensuite, elles passaient parfois en plein milieu de déserts, comme une carte politique de l'Afrique le montre aujourd'hui encore.

En 1912, avec le « protectorat » français sur le Maroc, le partage de l'Afrique était quasiment terminé. Mais il avait provoqué une grave exacerbation des rivalités en Europe. En 1898, avec la crise de Fachoda sur le Nil, on s'était cru au bord de la guerre entre la France et la Grande-Bretagne. En 1911, au sujet du Maroc, la situation était très tendue entre la France et l'Allemagne.

Mais en Afrique et en Asie, cette conquête échevelée se heurta presque partout à la résistance des peuples des territoires convoités.

La résistance des colonisés

En Afrique, en Asie, les colonisateurs mirent parfois des décennies à imposer leur domination aux peuples que leurs méthodes terrorisèrent et bouleversèrent.

En Afrique noire, ce fut le « *temps des massacres* » (Elikia M'Bokolo). Ainsi, dans le Sud-Ouest africain (la Namibie actuelle) en 1905, alors que les guerriers herero rebelles épargnaient les missionnaires, les femmes et les enfants européens, les troupes allemandes éliminèrent physiquement tous les membres de la communauté adverse, sans distinction d'âge ni de sexe. La plupart des estimations avancent le chiffre de 80 % de pertes parmi les Herero.

Au Maghreb, la France mit au moins quarante ans, entre 1830 et 1871, à « pacifier » imparfaitement l'Algérie face à la résistance acharnée des populations indigènes. Ce fut d'ailleurs en Algérie que les pertes de soldats français furent les plus importantes : 30 % de toutes les pertes européennes. Quant aux civils, il y a eu vraisemblablement 500 000 morts.

En Afrique du Sud, les richesses énormes du sous-sol en or, diamants, métaux précieux, et la présence d'une colonie de peuplement européen qui avait des velléités d'indépendance débouchèrent sur une « mécanique de conflits » dans la région, à partir de la défaite de l'Empire zoulou en 1877, et sur une des plus dures guerres coloniales menées par les Britanniques, qui y engagèrent 500 000 hommes : la guerre des Boers (1899-1902). Pendant ce conflit, au moins 20 000 civils blancs et 20 000 civils noirs furent tués ; plus de 116 000 colons blancs et 120 000 Africains noirs furent déportés dans des camps de concentration par les troupes anglaises. Comme ailleurs, l'estimation des pertes civiles noires est très approximative.

Des figures de la résistance africaine se sont imposées aux colonisateurs et sont même parfois devenues de véritables mythes en Afrique, parmi lesquels le Zoulou Chaka, le Malien Samori, l'Algérien Abd el-Kader ou le Béninois Béhanzin. Au total, sans compter le Maghreb, l'historien Elikia M'Bokolo évalue à vingt-cinq le nombre des principales insurrections et révoltes qui touchèrent l'Afrique noire de 1881 à 1914. Cinq cent mille Africains y ont sans doute été tués les armes à la main.

En Asie, outre la colonisation très brutale de l'Indonésie par les Pays-Bas et la résistance des habitants de Java, de Bali et surtout de Sumatra, ou la révolte des Boxers en Chine en 1901, pour partie antioccidentale, les États-Unis, pays à la réputation internationale de fervents anticolonialistes, firent débarquer 130 000 soldats aux Philippines pour « liquider » une insurrection en 1903. Ils provoquèrent la mort d'au moins 200 000 civils philippins. Ce qui n'empêcha pas le président des États-Unis Théodore Roosevelt, l'auteur de la doctrine de politique étrangère américaine dite du « gros bâton », de déclarer en 1909 : « *L'expansion des races blanches a été porteuse d'avantages durables pour les peuples arriérés*, [même si] *certains sauvages s'éteignirent, bien ou mal traités, parce qu'incapables de faire face à la civilisation*. »

Entre 1880 et 1914, en Afrique et en Asie, on retrouve les mêmes causes et les mêmes effets de « catastrophe démographique » que celle qui avait touché le Nouveau Monde au XVI^e^ siècle – même si le « choc microbien » ne fut pas aussi important. À l'exemple de l'Algérie, où la population diminua de 15 à 20 % entre 1830 et les années 1870. Voilà pourtant tout ce que trouvait à en dire un démographe français en 1880 : les indigènes algériens sont « *menacés*

d'une disparition inévitable » en vertu de la « *loi qui fait disparaître les peuples arriérés* » !

Désorganisation économique et sociale totale ou partielle, déplacements massifs de populations, épidémies, mauvaises récoltes, famines, travail forcé, portage, révoltes armées et répressions militaires dites de « pacification », le choc colonial semble avoir fait de 50 à 60 millions de victimes, à 95 % des civils, dont 25 à 31 millions rien qu'en Inde britannique. Un bilan comparable à celui de la Seconde Guerre mondiale.

Ce sont donc d'immenses empires coloniaux qui furent conquis par les Européens. Mais empire ne veut pas obligatoirement dire emprise, même si l'empreinte s'est avérée durable jusqu'à nos jours.

D'ailleurs, ce n'est que très peu vers ces nouvelles colonies d'exploitation que des millions d'entre eux émigrèrent tout au long du XIX^e^ siècle et au début du XX^e^ siècle. Massivement, ce fut vers les anciennes colonies de peuplement européen qu'ils se dirigèrent. Vers l'Amérique.

Chapitre III

La mondialisation des échanges

Des migrations exceptionnelles vers l'ouest

Au XIXe siècle, l'Europe, en plein processus d'industrialisation, entama sa « transition démographique », c'est-à-dire que la mortalité diminuait fortement mais que la natalité y restait élevée. L'augmentation de la productivité et de la production agricoles, l'amélioration de l'alimentation, les progrès sans précédent de la médecine, la vaccination notamment antivariolique, l'hygiène publique et la réunion de conférences sanitaires internationales périodiques, contribuèrent globalement à diminuer la mortalité, en particulier infantile, et à augmenter l'espérance de vie des Européens. La croissance démographique continue, de 1850 à 1913, fit que l'Europe, Russie comprise, passa de 275 millions à 450 millions d'habitants, c'est-à-dire le quart de la population mondiale. À partir des années 1840-1850, écrit Paul Bairoch, « *l'augmentation de la population européenne commence à être suffisamment rapide pour servir de réservoir de main-d'œuvre aux pays neufs* ». Surtout, pour beaucoup de dirigeants européens, l'émigration pouvait être une soupape de sécurité salutaire à « l'explosion démographique » problématique.

Le milieu du XIXe siècle marqua le début de la plus grande migration de l'Histoire. La plupart des estimations s'accordent pour chiffrer à 50 millions le nombre d'Européens qui quittèrent définitivement leur pays d'origine de 1850 à 1914. À ce mouvement européen, il ne faut pas oublier d'ajouter les migrations plus ou moins volontaires originaires d'Asie – les Chinois, les Indiens, les Japonais. Ainsi, au moins 20 millions de *coolies* (« salaire » dans la langue tamoule), hommes de peine, ont été déplacés aux quatre coins du monde colonial. Sans oublier non plus les cinq millions de Russes qui ont émigré vers la partie asiatique de l'Empire tsariste de 1850 à 1915.

***

La cause la plus spectaculaire de l'émigration massive d'Européens fut certainement la Grande famine en Irlande, à partir de 1845. La maladie de la pomme de terre, dont beaucoup d'Irlandais se nourrissaient presque exclusivement, combinée au régime colonial imposé par les Britanniques sur l'île, a provoqué la mort d'au moins un million de personnes. L'exode de 1 800 000 Irlandais commença, avec un record de 250 000 départs vers l'Amérique en 1851.

Sans aller jusqu'à la famine, des mauvaises récoltes pouvaient, encore au XIXe siècle, déboucher en Scandinavie ou en Europe centrale et orientale sur des disettes entraînant les victimes au désespoir (en Scandinavie ou en Europe centrale et orientale).

Plus généralement, ce furent la misère ou les effets de la Grande dépression sur les agricultures européennes, notamment en Italie, qui poussèrent des familles entières de paysans à quitter leurs vil-

lages d'origine. Par exemple, Nicola Sacco et Bartolomeo Vanzetti[14], ont quitté l'un les Pouilles du sud, l'autre le Piémont du nord de l'Italie, en 1908, à l'âge de 17 et 20 ans, chassés par la misère et le désespoir d'un avenir meilleur sur place. De 1901 à 1913, quelque 637 000 Italiens, surtout du Sud et de Sicile, quittèrent ainsi la Péninsule.

À la misère et au désespoir s'ajoutaient la brutalité des régimes de dictature policière et militaire, la répression des révolutions de 1848, et les persécutions de militants ouvriers syndicalistes, révolutionnaires, anarchistes ou socialistes, surtout en Europe centrale et dans l'Empire tsariste russe. Ces militants contribuèrent d'ailleurs pour beaucoup à la naissance et au développement du mouvement ouvrier dans le Nouveau Monde.

Dans le même ordre d'idées, la multiplication des pogroms antisémites entre 1881 et 1914 obligea à l'exil des centaines de milliers de Juifs. Près de 160 000 d'entre eux quittaient en moyenne chaque année l'Europe orientale de 1901 à 1914. D'après l'historien Eric Hobsbawm, « *2,5 millions de Juifs ont quitté leur ghetto de 1880 à 1914* ». La recrudescence des persécutions antisémites en Europe, dont l'affaire Dreyfus en France (1898) est, pour partie, une des manifestations, donna naissance en réaction au mouvement sioniste de « retour vers Israël » avec, parmi les principaux fondateurs, le Juif hongrois Theodor Herzl, en 1896.

La soif de l'or, une des motivations des conquistadores du XVI^e^ siècle, provoqua de nouveau des poussées de fièvre au XIX^e^ siècle. Les multiples « ruées vers l'Or » du XIX^e^ siècle, en Californie et en

14. Ces deux militants anarchistes italiens ont été condamnés à mort et exécutés injustement aux États-Unis en 1927, malgré un immense mouvement de protestation et de solidarité international.

Australie à partir de 1848 ou en Afrique du Sud et en Alaska à partir de 1890, amenèrent des dizaines de milliers d'Européens et d'Asiatiques à tout quitter pour tenter l'aventure à l'autre bout du monde. La publicité dans les journaux, les agents recruteurs, les affiches placardées dans les villes et les villages d'Europe, firent tout pour attirer des bras au Nouveau Monde.

Enfin, les lettres des émigrants « au pays natal » vantaient, à tort ou à raison, des conditions de vie meilleures qui ne pouvaient qu'attirer des Européens miséreux pour lesquels « *l'arrivée d'une lettre d'Amérique est souvent un événement collectif. Pour y répondre, on mobilise les individus les plus alphabétisés de la famille ou on recourt à un écrivain public.* » Comme cette lettre à son frère d'un immigré polonais aux États-Unis vers 1908, citée par une spécialiste américaine des migrations, Nancy Green : « *Mon ancien patron m'a dit aujourd'hui qu'il avait beaucoup de travail, et que je connaissais peut-être des menuisiers. Alors, je te conseille de venir, cher frère. […] Nous vivrions ensemble, ici, à l'étranger.* » D'ailleurs, ils joignaient souvent le geste à la parole puisque de nombreux billets de départ étaient prépayés.

Au premier rang des peuples migrateurs, les plus anciens furent les Britanniques. Mais ils furent rejoints, voire dépassés dans la deuxième moitié du XIX^e^ siècle par les Irlandais, les Italiens, les Allemands, les Juifs d'Europe centrale et orientale, les Polonais, les Ukrainiens, les Grecs, les Russes. Proportionnellement à leur population, la Suède et la Norvège furent les deux pays scandinaves qui, en plus des Irlandais, apportèrent le plus à la vague migratoire. Pour la Suède, certaines estimations parlent du quart de la population.

***

Les États-Unis étaient, bien sûr, la principale destination. 70 % des candidats européens au départ y émigrèrent entre 1845 et 1914. Le record fut battu en 1907 avec 1,3 million d'entrées. Parmi de multiples autres raisons, le *Homestead Act* américain de 1862. Cette loi signée par le président Abraham Lincoln offrait la propriété de 65 hectares de terre à tout immigrant qui s'était fait naturaliser et s'engageait à mettre cette terre en valeur pendant au moins cinq ans. Cette annonce ne put qu'attirer les paysans pauvres d'Europe assoiffés de terres.

Outre les États-Unis, il faut aussi faire mention de ceux – surtout les Italiens – qui rejoignirent les autres anciennes colonies de peuplement européen : l'Argentine, l'Australie, le Canada et le Brésil. Sans oublier les migrations internes à l'Europe : Italiens et Polonais vers la France, Irlandais vers la Grande-Bretagne, Bretons, Auvergnats, provinciaux français vers Paris… Par contre, l'Afrique et l'Asie attirèrent moins de deux millions d'Européens entre 1800 et 1914.

En tout cas, le *Monde d'hier* de l'écrivain autrichien Stefan Zweig, la planète d'avant la Première Guerre mondiale, semblait sans frontière : « *Jamais il ne fut plus facile pour les candidats à l'émigration de trouver un pays d'accueil qu'entre 1880 et 1914.* »

Au vu des conditions effroyables de la traversée en bateau, c'était surtout « facile » dans des cabines de première classe…

Souvent après avoir vendu tous leurs maigres biens, les émigrants rejoignaient les principaux ports de départ vers le Nouveau Monde : Liverpool, Glasgow, Le Havre, Hambourg, Bremerhaven, Gênes ou Marseille.

Les compagnies de navigation et les armateurs européens ont utilisé à leur avantage l'abolition de la traite des Noirs par les

Britanniques en 1807-1808. À partir de 1815, à la fin des guerres napoléoniennes, les 60 000 esclaves noirs déportés par an vers l'Amérique au XVIIIe siècle furent remplacés par les 82 000 traversées d'Européens volontaires (en moyenne et par an), de 1820 à 1850. Pas besoin d'équipage nombreux, de surveillance ni d'armement défensif, le voyage aller payant était tout de suite rentable pour les armateurs, même si les prix du ticket de passage chutèrent de 60 à 90 % par rapport aux prix du début du XIXe siècle. Restait le voyage retour d'Amérique en Europe, chargé de produits américains, surtout le coton brut du sud des États-Unis dont l'industrie textile anglaise était avide. Au total, c'était tout bénéfice ! Pour les passagers, par contre, les conditions de vie à bord étaient souvent infâmes, comme le montre la description de l'écrivain anglais Charles Dickens en 1842 : « *Cette cabine ? Un antre à peine imaginable. À la vue des couchettes, je déduisis que l'on ne fait pas plus étroit pour dormir dans des cercueils. La salle à manger n'est qu'un local long et étroit, assez semblable à un gigantesque corbillard.* »

Sur le bateau, des passagers témoignent : « *Personne ne pensait que le mal de mer nous saisirait si vite. […] Bord sur bord, ça roulait, ça roulait… D'énormes vagues s'écrasaient contre la coque avec un bruit de tonnerre, déferlant sur le pont et pénétrant dans les cabines.* » Les maladies : « *Il y avait 200 passagers sur notre voilier. […] Beaucoup d'entre eux dormaient sur le pont par peur d'attraper le choléra. Nous avons eu entre 80 et 100 morts.* » (Charles Dickens).

D'après Philippe Masson, la traversée durait environ un mois vers 1830. Dix jours vers 1900, quand des paquebots désormais spécialisés pouvaient transporter de 1 700 à 2 200 passagers, surtout en troisième classe.

***

Selon Nancy Green, « *à la fin du XIXe siècle, les trois quarts environ des immigrants qui arrivent aux États-Unis passent par le port de New York* ». Du pont du bateau, la statue de la Liberté, inaugurée en 1886, s'imposait d'abord à leur regard. Une fois débarqués, ils étaient obligés depuis 1855 de passer par Castle Garden pour être enregistrés par le Bureau d'immigration de New York, et de passer une visite médicale. Ce dépôt a ainsi accueilli neuf millions d'immigrés en trente-cinq ans. Trop petit, il fut remplacé à partir de 1892 par un centre fédéral, Ellis Island, qui vit passer jusqu'à cinq mille candidats à l'immigration par jour dans les années 1890-1900. En 1907, année record, quinze paquebots y débarquèrent vingt-deux mille passagers en une seule journée ! Si l'on n'était pas envoyé en quarantaine ou refoulé, ce qui était très rare, quelques heures plus tard c'était la liberté…

Pour de nombreux immigrants, c'était ensuite le départ à l'aventure vers les « horizons lointains », vers l'ouest. Pour les autres, il était relativement facile de trouver du travail dans les grandes villes du nord-est d'un pays en train de devenir, en cette fin du XIXe siècle, la première puissance industrielle mondiale. Mais, pour beaucoup, l'Amérique devenait alors « la jungle »[15].

D'ailleurs, déçus, mécontents ou ayant accumulé un petit pécule, un tiers des immigrants repartirent chez eux entre 1880 et 1900. De plus, des politiques discriminatoires à l'entrée sur le territoire américain commencèrent à interdire certaines candidatures, comme la loi de 1882 qui interdit toute immigration chinoise aux États-Unis. Pourtant, ce pays devait en partie la construction de ses chemins de fer dans les années 1860-70 aux travailleurs immigrés d'ori-

15. Du nom du roman d'Upton Sinclair, publié en 1906, qui décrit l'horreur de l'exploitation dans les abattoirs de Chigaco.

gine chinoise. Mais ils devinrent de pratiques boucs émissaires à la moindre difficulté. Les classes dirigeantes de la côte nord-est des États-Unis, les familles *WASP* (blanches, anglo-saxonnes et protestantes) de souche ancienne, commençaient à avoir peur de ces masses énormes d'immigrés. Elles furent gagnées par une « fièvre restrictionniste », parfois raciste, en tout cas xénophobe, dans la décennie qui précéda la Première Guerre mondiale. Ceci dit, cette période fut celle aussi des records d'arrivées, et il fallut attendre 1921 pour qu'une loi limitant l'immigration selon des critères de nationalité soit adoptée.

Entre 1880 et 1913, le centre de gravité démographique a donc un peu glissé au profit du Nouveau Monde. En 1913, les pays « neufs » – États-Unis, Argentine, Brésil, Australie, Nouvelle-Zélande, Canada – regroupaient environ 135 millions d'habitants, c'est-à-dire le quart de la population européenne.

Toutes ces migrations ne pouvaient que participer à l'extension des échanges à l'échelle mondiale et notamment à la mondialisation des échanges de marchandises.

Un marché qui se mondialise, dominé par l'Europe occidentale

« À la veille de la Première Guerre mondiale, près de deux millions de passagers empruntent annuellement les grandes routes de navigation et le trafic de marchandises s'élève à 300 millions de tonnes. » La division par sept du coût des transports fut au cœur d'un processus d'intensification des échanges intercontinentaux sans précédent. Les différences de prix des marchandises diminuaient entre les continents. Ainsi, en 1870, le blé était vendu 57,6 % plus cher à

Liverpool qu'à Chicago ; en 1913, la différence n'était plus que de 15,6 %. Pour les barres de fer, l'écart entre Londres et les États-Unis passa de 75 % à 20,6 %. Il put devenir plus rentable, d'un point de vue capitaliste, d'importer des produits cultivés, extraits ou fabriqués à des milliers de kilomètres que de produire sur place. Un marché mondial se formait.

De plus de 11,3 milliards de dollars en 1875, la valeur du commerce mondial atteignit 40 milliards en 1913. Son volume fut multiplié par 25 tout au long du siècle ! Les produits bruts, non transformés, représentaient les deux tiers du volume et de la valeur de ces échanges. Et ce, malgré le protectionnisme commercial affiché par les États des principales puissances économiques de l'époque, en dehors du Royaume-Uni.

Dans ce marché qui se mondialisait, l'Europe de l'ouest conservait une domination écrasante. Elle représentait à elle seule les deux tiers des échanges mondiaux.

Évidemment, en Europe, le Royaume-Uni se taillait toujours la part du lion. La livre sterling était la première monnaie stable rattachée à l'or depuis 1816. Dans les Bourses d'échange dominées par la City de Londres, les transactions – de matières premières surtout – se comptaient en livres. Le système bancaire de crédit commercial, les assurances maritimes et la flotte marchande britanniques étaient hégémoniques. Les ports de Londres et de Liverpool étaient les deux premiers centres mondiaux de redistribution des biens matériels.

Quels types de marchandises les cargos, surtout britanniques, transportaient-ils ? En d'autres termes, qu'est-ce que l'Europe importait et exportait ?

80 % des importations européennes étaient des matières premières minières et agricoles, 20 % seulement des produits manufacturés. À l'époque, l'Europe était pourtant beaucoup moins dépendante de l'extérieur en produits de base pour l'industrie. À savoir, le charbon pour la vapeur et le fer pour l'acier, ou encore le sucre tiré de la betterave depuis le début du XIXe siècle, qu'elle produisait pour une grande part elle-même. Les produits bruts importés étaient des minerais, comme le cuivre, et des produits agricoles, comme le coton brut dont la production mondiale fut multipliée par près de deux entre 1880 et 1910. En 1913, deux tiers du coton brut utilisé dans l'industrie textile étaient produits par les États-Unis et deux millions de tonnes étaient importées en Europe. Autre produit d'origine tropicale qui remporta un succès spectaculaire en Europe et aux États-Unis : la banane. Partie de presque rien, sa production fut multipliée par soixante entre 1880 et 1910 ! Pour en contrôler la production et le marché, des grandes entreprises capitalistes, notamment américaines comme la United Fruit Company fondée en 1899 et possédant sa propre flotte marchande et son chemin de fer, imposèrent des « républiques bananières » à leur solde en Amérique centrale et dans les Caraïbes. Pour la première fois, une campagne de publicité commerciale à grande échelle réussit à transformer la consommation de masse en Europe et aux États-Unis.

Succès aussi pour le thé, produit d'abord surtout en Chine, en Inde et à Ceylan (Sri Lanka aujourd'hui). Il fit la fortune de l'anglais Thomas Lipton, qui ouvrit cinq cents succursales à son nom entre 1870 et 1899 et imposa les paquets standard de 125 g. Le thé entra définitivement dans les coutumes britanniques, où sa consommation par personne et par an passa à 2,6 kg dans les an-

nées 1890, nécessitant l'importation de 100 000 tonnes de feuilles par an.

Ailleurs, en France ou en Allemagne, ce fut le café qui s'imposa. Mais là, il était déjà entré dans les mœurs depuis le XVIII^e siècle. Sa production, surtout en Amérique latine, n'en fut pas moins multipliée par deux pour dépasser le million de tonnes en 1910.

Enfin, autre produit tropical qui explosa dans les importations, les oléagineux, par exemple l'arachide, qui virent leur production atteindre des sommets dès 1910, avec 2,7 millions de tonnes.

À côté de ces importations de produits tropicaux, on assista aux progrès rapides du trafic à longue distance de produits animaux, laitages ou viande. En 1876, des progrès techniques laborieux, auxquels ont participé le physicien anglais Michael Faraday (1845) et l'inventeur français Charles Tellier (1858), donnèrent naissance au premier bateau frigorifique, justement baptisé *Le Frigorifique*, qui conservait les quartiers de viande à 0° C. Mais jusqu'en 1913, ce type de navire resta marginal : environ trois cents bateaux réfrigérés dans la flotte marchande britannique. Le bétail, surtout en provenance d'Argentine, continuait à être importé sur pied – 100 000 tonnes, quand même, dès 1901, et dix fois plus douze ans plus tard. Au sujet des produits laitiers, il faut faire de nouveau une place aux applications des travaux des bactériologues comme Louis Pasteur : la compréhension des processus de fermentation, la pasteurisation, l'amélioration de la conservation alimentaire rendaient enfin possible les transports de longue durée.

Mais le principal produit agricole d'importation venant des pays outre-mer de peuplement européen, en particulier des États-Unis, restait les céréales. Dans ce dernier pays, la productivité agricole devint dès 1830 la plus importante au monde. En 1913, 20 millions

de tonnes de céréales furent exportées des États-Unis mais aussi du Canada, d'Argentine, surtout vers l'Europe.

On l'a compris, le principal partenaire commercial dans les importations de l'Europe hégémonique était l'ensemble des pays « neufs », dont les États-Unis. Ce pays consacrait pourtant à l'époque l'essentiel de son énergie à son propre développement industriel, et à la maîtrise et la mise en valeur de son immense territoire, vaste comme… le continent européen.

Mais ce qui fut surtout notable et sans précédent, ce fut la spectaculaire multiplication par cinquante du volume des exportations au XIX^e^ siècle. Pour l'Europe, la part relative des exportations de marchandises dans la production de richesses (le PNB) atteignit un sommet historique de 14 % vers 1913. C'est-à-dire plus que vers 1970, où l'on a péniblement atteint les 12 %. Et il faut attendre 1990 pour que le taux des exportations rattrape celui de 1913 ! Le paradoxe est remarquable, puisque l'ambiance au début du XX^e^ siècle était majoritairement au protectionnisme commercial.

Les deux tiers de ces exportations étaient des produits manufacturés. Le quart, des articles textiles ; 10 %, des articles de métallurgie ; 5 %, des produits chimiques. Une part importante de l'exportation de produits manufacturés correspondait surtout au développement planétaire des infrastructures portuaires et de transport, les grues, les locomotives, les voies de chemin de fer, les ponts, et à l'exportation de biens d'équipement en général, comme les machines. Mention particulière pour les armes, dont la Grande-Bretagne avait fait une spécialité, en plein contexte de course aux armements en Europe depuis les années 1890.

Ainsi l'Europe, qui représentait 95 % des exportations mondiales de produits manufacturés en 1880, en représentait encore 81 %

en 1913. Comme pour les importations, son principal partenaire commercial dans le reste du monde était les États-Unis, qui étaient eux-mêmes à l'origine, déjà, de 10 % des exportations mondiales de produits manufacturés en 1913, auxquels il fallait ajouter pour une moindre part l'Argentine, le Canada, l'Afrique du Sud, la Nouvelle-Zélande et l'Australie.

À noter que les Empires coloniaux européens, aussi immenses et en expansion fussent-ils à l'époque, n'étaient pas encore les principaux partenaires commerciaux des puissances économiques européennes, même du Royaume-Uni, le plus vaste et le plus peuplé d'entre eux.

Les Empires coloniaux n'étaient pas non plus la principale destination de la vague d'exportations de capitaux sans précédent qui s'était étendue sur le monde depuis les années 1880.

L'exportation mondiale du capitalisme.

« Le stock de capitaux placés ou investis à l'étranger passe de 1 milliard de dollars vers 1820 à 48 milliards de dollars en 1913, l'essentiel des mouvements étant enregistré entre 1880 et 1913. »

Ce qui fut remarquable et inédit à l'époque, ce fut que la croissance des exportations de capitaux dans la période 1880-1913 fut plus forte que la croissance des échanges mondiaux de marchandises. En valeur, en 1913, on échangeait même plus de capitaux que de marchandises – une situation similaire à celle de ce début du XXIe siècle…

Ici encore, la domination de l'Europe de l'Ouest et, en particulier, du Royaume-Uni, était écrasante. 90 % des capitaux exportés venaient d'Europe, dont la moitié venait de Grande-Bretagne qui, en

1913, investit davantage à l'étranger que sur son propre territoire. Au deuxième rang, la France. De 1887 à 1913, le volume net des investissements français à l'étranger représentait environ 3,5 % du revenu national, c'est-à-dire une proportion plus importante qu'aujourd'hui. Le politicien Aristide Briand s'inquiétait en 1910 : « *L'or de notre pays ruisselle sur le monde entier et, si l'on peut exprimer une inquiétude ou un regret, c'est qu'il n'en reste pas assez dans le pays lui-même.* » Un économiste français réputé consacra même un ouvrage à *L'exode des capitaux français à l'étranger* en 1912. Enfin, au troisième rang, on trouvait l'Allemagne où, entre 1870 et 1914, le rendement des valeurs étrangères proposées à la Bourse de Berlin était de 6,7 %.

Qu'est-ce qui pouvait bien pousser à l'époque des capitalistes, petits et grands, banques et entreprises, européens et britanniques, à investir leurs capitaux ailleurs que dans leur propre pays ?

D'après l'historien Régis Bénichi, « *un triple mobile* ». D'abord, dans un contexte économique général plutôt dépressif jusque vers 1895-1896, une meilleure source de profits. L'Europe de l'Ouest avait accumulé suffisamment de capital pour que, vers 1900, en Grande-Bretagne, en France, en Allemagne, en Belgique, aux Pays-Bas ou en Suisse, 13 à 15 % des richesses nationales soient disponibles sous forme d'épargne pour des investissements. Comme les emprunts d'État ou privés contractés en Russie, en Turquie (Empire ottoman), en Égypte ou ailleurs rapportaient aux prêteurs européens des intérêts relativement élevés, « l'occasion fit le larron »… La corruption des journalistes de la presse financière française, qui débordait d'enthousiasme pour les placements en Russie, n'y fut pas étrangère ! Ceci dit, le Crédit Lyonnais français par exemple

réalisa 30 % de ses profits sur les seules affaires russes entre1887 et 1913.

Ensuite, la course aux approvisionnements et aux débouchés. Dans un contexte général, là encore, de protectionnisme commercial, il devint plus rentable de contourner les barrières douanières en investissant sur des sols étrangers. Le gros de ces investissements se dirigeait vers les infrastructures de transport qui représentaient 58 % des investissements à l'étranger pour le seul Royaume-Uni en 1913. L'exemple le plus connu est celui du Transsibérien russe : cette ligne ferroviaire de plus de 9 000 km, dont la construction commença surtout avec des capitaux étrangers, en 1891, permit de relier en une quinzaine de jours, à partir de 1904, Moscou à Vladivostok. Venaient ensuite les mines ou les plantations agricoles, les sources de matières premières et d'énergie, afin d'approvisionner l'industrie et le marché européens. La source d'énergie générale restait alors le charbon, que l'Europe produisait encore en quantité, et le produit industriel majeur, l'acier. Mais, dans ces domaines, des mutations technologiques fondamentales commençaient à s'ébaucher, même si elles ne seront au cœur de l'évolution technique et économique qu'au XX^e^ siècle et jusqu'en ce début du XXI^e^ siècle : le moteur à combustion interne, tel le moteur de l'allemand Rudolf Diesel entre 1893 et 1897 ; et la « fée électricité » grâce à des centaines d'inventeurs de toute nationalité. L'un d'entre eux n'était autre que l'Américain Thomas A. Edison, dépositaire de plus de 1 000 brevets et fondateur d'un des premiers grands trusts, la General Electric Company en 1892, devenue au début des années 2000 le premier conglomérat mondial… Les « *cascades d'innovations* » que ces deux énergies générèrent, dont l'automobile et l'aviation, n'atteignirent véritablement leur toute-puissance que pendant et

surtout après la Première Guerre mondiale. Mais le pétrole, principal carburant, commença à devenir un enjeu important dès les années 1890-1900.

Le dernier type d'exportation des capitaux concernait les investissements industriels, à l'image de la Société Cotonnière russo-française établie près de Moscou en 1898 : filature de plus de 100 000 fuseaux et usine de tissage de 4 500 ouvriers. Avec un capital de 15 millions de francs, son chiffre d'affaires atteignait les 42 millions de francs en 1914. En 1910, cinq grands industriels français du textile employaient 10 000 salariés dans leurs filiales russes et polonaises.

Enfin, troisième mobile, une stratégie de puissance. Outre l'Afrique et l'Asie en voie de colonisation directe, l'exportation des capitaux européens et, dans une moindre mesure, américains était un outil de puissance politique dans des régions où dominaient des États indépendants. En Europe centrale et orientale, l'Empire austro-hongrois et l'Empire russe ; autour de la Méditerranée et au Moyen-Orient, l'Empire ottoman ; en Amérique latine, des républiques indépendantes depuis le début du XIX^e^ siècle. La concurrence y était acharnée entre puissances européennes, surtout le Royaume-Uni, la France et l'Allemagne. Les capitaux qui y étaient investis ou prêtés afin de construire des réseaux ferroviaires et télégraphiques, ou de moderniser les armées, permettaient de définir des zones d'influence. Ce fut le cas pour les investissements français et britanniques dans l'Empire russe, ou pour les investissements français, britanniques et allemands dans l'Empire ottoman, tel le *Bagdadbahn*, ligne ferroviaire construite à partir de 1903 avec des capitaux et des ingénieurs allemands, qui reliait Berlin à Bassorah en passant par Byzance (Istanbul) et Bagdad : la *BBB*.

Les impérialismes européens du début du XX^e siècle imbriquaient donc étroitement les impératifs de rentabilité financière de leurs capitaux avec leurs intérêts nationaux de puissances politiques en concurrence avec les autres.

Les exportateurs de capitaux

80 % des exportations de capitaux étaient des investissements de « portefeuille », c'est-à-dire des titres d'obligations publiques comme les emprunts russes, ou bien des titres privés comme les achats d'actions ou d'obligations d'entreprises étrangères.

À la base, des centaines de milliers de « petits porteurs » d'Europe occidentale – on dirait « petits actionnaires » aujourd'hui. Ainsi, en 1914, 1 600 000 porteurs avaient prêté 12 milliards de francs-or à l'Empire tsariste russe. Dans les sociétés européennes de l'époque, à côté du grand bourgeois de la Haute Finance, la figure du petit bourgeois qui vit exclusivement de ses rentes était très présente et ne manquait pas de peser socialement et politiquement.

Mais les principaux acteurs de l'exportation des capitaux, c'était les banques, anglaises, allemandes ou françaises. À l'instar du Crédit Lyonnais en France, elles drainaient l'argent épargné dans les banques de dépôt, qu'elles investissaient à travers leurs réseaux multinationaux et leurs succursales à l'étranger. Un exemple parmi d'autres de banque d'affaires : la Banque de Paris et des Pays-bas, ou la Banque d'Indochine.

D'autre part, on vit apparaître les premières sociétés industrielles. Sur les 60 plus grandes entreprises multinationales dans le monde en 1970, 31 avaient déjà cette structure avant 1915. À partir des années 1880, elles se lancèrent elles aussi dans des investissements de capitaux à l'étranger. Unilever et Dunlop-Pirelli pour le Royaume-Uni, Saint-Gobain ou Michelin pour la France, Siemens

ou Badische Anilin und Soda Fabrik (BASF) pour l'Allemagne, Philips pour les Pays-Bas, SKF pour la Suède, Nestlé ou Sandoz pour la Suisse, en sont quelques exemples. D'ailleurs, les six plus grandes multinationales suisses actuelles ont été créées avant 1914. Singer, parmi d'autres entreprises multinationales dont le siège était aux États-Unis, faisait produire dans son usine de Moscou 680 000 machines à coudre vers 1914. En 1913, environ 350 filiales de ce type d'entreprise étaient implantées à l'étranger, aux deux tiers d'origine européenne, réalisant 3 à 6 % de la production mondiale.

Les importateurs de capitaux

Où rentiers, banques et multinationales investissent-ils ? D'abord et avant tout, en Europe de l'Ouest. Mais aussi aux États-Unis, dont 60 % des capitaux étrangers venaient du Royaume-Uni, l'ensemble des pays « neufs » recevant, vers 1913, 50 % des capitaux européens investis hors d'Europe. Ainsi l'Australie importait du Royaume-Uni autant de capitaux que l'immense Inde coloniale.

Ensuite, de nouveaux champs d'investissements à l'étranger s'ouvraient, notamment grâce aux emprunts de modernisation. Vers 1913, 33 % des capitaux étrangers investis en Europe l'étaient en Russie. Venaient ensuite l'Amérique centrale, les Caraïbes et l'Amérique du Sud, puis le Moyen-Orient et l'Asie, surtout la Chine et l'Indochine. L'Afrique arrivait loin derrière, avec seulement 10,6 % des placements extérieurs.

En même temps que les capitaux, c'était le mode de production capitaliste occidental dans son ensemble qui s'implantait, dans des régions de la planète qui avaient conservé jusque-là des cadres économiques et sociaux traditionnels. Ils ne pouvaient qu'en être bouleversés.

L'ébranlement des économies et des sociétés touchées par la vague

Dans l'Ancien Monde, les vieux Empires chinois, ottoman ou russe reposaient encore sur des sociétés rurales et agricoles qui avaient peu évolué depuis le Moyen Âge. En Russie par exemple, le servage des paysans ne fut aboli qu'en 1861[16]. La construction d'infrastructures de transports, chemins de fer et tramways urbains ; la modernisation des armées ; les premiers pas d'une industrialisation d'emblée ultramoderne grâce aux technologies et aux capitaux importés, formèrent en accéléré des poches d'économie et de société capitalistes, avec notamment l'apparition d'un prolétariat industriel urbain, minoritaire mais concentré dans de grandes entreprises et rapidement combatif. En résumé, le Moyen Âge voisinait avec le plus moderne de la fin du XIX^e^ siècle.

Pour l'historien E.J. Hobsbawm, « *l'illustration magistrale de toutes les contradictions de la planète à l'ère des empires* » était certainement l'Empire tsariste russe et ses 133 millions d'habitants. Grande puissance politique, il était « *l'une des cinq clefs de voûte du système géopolitique mondial centré sur l'Europe* ». Mais ses contradictions internes étaient explosives. Au début du XX^e^ siècle, en Extrême-Orient, l'expansion russe s'était heurtée à l'expansion japonaise en Mandchourie et en Corée. La guerre éclata en 1904. L'armée russe, pourtant considérée comme la plus grande armée du monde, essuya rapidement ses premières défaites. Le régime autocratique du tsar Nicolas II en fut fragilisé, malgré son vaste appareil de répression dont la terrible police politique *Okhrana*. À partir du Dimanche

16. Rappelons quand même qu'aux États-Unis l'esclavage ne fut aboli qu'en 1863, et au Brésil en 1888.

rouge du 9 janvier 1905 – une manifestation ouvrière pacifique à Saint-Pétersbourg noyée dans le sang – le pays fut ébranlé par une vague de grèves ouvrières, de soulèvements paysans et de mutineries de soldats ou de marins comme celle du cuirassé *Potemkine* à Odessa. L'agitation révolutionnaire culmina en octobre 1905 avec une grève générale politique qui obligea le tsar à simuler un recul, en proclamant un Manifeste le 17 octobre. Ce texte accordait un semblant de Constitution démocratique et des élections politiques « libres ». Malgré une dernière insurrection ouvrière à Moscou en décembre, le tsarisme conserva le pouvoir et la révolution reflua dans les années suivantes. Mais dès 1912 les troubles sociaux et politiques reprirent de plus belle.

Outre le vieil Empire russe, les conséquences de la première mondialisation ébranlèrent aussi les autres empires multiséculaires. En Perse, l'Iran actuel, la révolution russe voisine encouragea la lutte politique conjointe des forces sociales traditionnelles et modernes contre le shah. Elles lui imposèrent une Constitution calquée sur celle de la Belgique en 1906.

En 1908, la révolution des Jeunes-Turcs chercha à moderniser l'Empire ottoman, sans grand succès.

Jusqu'à la Chine où, dans le sud du pays, une révolution éclata en 1911. En 1912, Sun Yat-sen devint président provisoire de la première République de Chine.

De l'autre côté de l'océan Pacifique, dans le Nouveau Monde, la société traditionnelle mexicaine, fondée sur le pouvoir brutal des propriétaires fonciers des immenses *haciendas,* subit les conséquences sociales conjuguées du grave problème de la propriété agraire, d'un début d'industrialisation à partir de 1873, et des coups de boutoir du jeune impérialisme économique des États-Unis. En

1910, le Mexique entra dans une période révolutionnaire qui n'allait se clore incomplètement qu'en 1917. L'Histoire en a retenu les figures hautes en couleur des deux leaders des *peones* (paysans pauvres), Emiliano Zapata et Pancho Villa, qui entrèrent triomphalement à Mexico le 6 décembre 1914.

La première mondialisation, couplée avec la vague d'expansion coloniale, ébranla donc le monde dans son ensemble entre 1880 et 1914. Elles furent également les vecteurs de l'expansion culturelle de la civilisation occidentale.

Chapitre IV

L'occidentalisation du monde

L'hégémonie scientifique européenne

Pendant le deuxième tiers du XIXe siècle, la domination de la civilisation occidentale, surtout européenne, appuyée sur l'industrialisation et les progrès techniques, commença à s'étendre au monde entier.

Sa suprématie technologique se reflète dans le nombre de brevets déposés : 30 000 par an pour la seule Grande-Bretagne entre 1880 et 1887.

Afin d'afficher ce triomphe, presque chaque année des expositions parfois « universelles » présentaient au public, dans des pavillons nationaux, les innovations et les réalisations des industries et de leurs inventeurs. De Melbourne en 1880 à Berlin en 1896, en passant par Chicago en 1893, la concurrence entre nations était vive. En 1889, à l'occasion de la commémoration du centenaire de la Révolution française, l'Exposition universelle de Paris étala les « fastes du progrès » de l'électricité et de l'acier. D'où la tour de mille pieds de hauteur (plus de 300 mètres), prévue pour être éphémère, érigée par l'ingénieur Gustave Eiffel. L'affluence à ces expositions était énorme : plus de 50 millions de visiteurs pour celle de Paris

en 1900, ou 27,5 millions à Chicago en 1893. Dans les sociétés occidentales, les progrès de l'alphabétisation de masse étaient continus, et la curiosité pour les nouveautés technologiques et scientifiques se démocratisait. À noter que les organisations du mouvement ouvrier, alors en plein essor, y jouèrent un rôle éducatif remarquable.

L'époque était aux profonds bouleversements des sciences fondamentales et à la compréhension de l'infiniment petit et de l'infiniment grand. Parmi d'autres, la Franco-polonaise Marie Sklodowska-Curie (1903) et l'Allemand Albert Einstein (1905) contribuèrent à poser les bases de la physique et de la chimie nucléaires modernes.

Les sciences de la Terre n'étaient pas en reste. La découverte des dernières « terres inconnues » de la planète, les pôles, fit l'objet de rivalités plus ou moins mesquines. En 1908-1909, celle du pôle Nord fut disputée entre les deux Américains Frederick Cook et Robert Peary. En 1911-1912, le Norvégien Roald Amundsen et son concurrent britannique Robert Scott – qui le paya de sa vie – atteignirent le pôle Sud. Ces exploits « inutiles » ont relégué dans l'ombre une découverte scientifique exposée en 1912, appelée pourtant à un grand avenir : la dérive des continents, par l'Allemand Alfred Wegener, théorie sur l'évolution de la Terre qui s'est imposée aujourd'hui sous le nom de tectonique des plaques. Mais jusque dans les années 1960 les hypothèses audacieuses de Wegener ont été considérées comme erronées.

L'autoglorification de l'hégémonie culturelle et scientifique européenne s'exprima à travers l'attribution des prix Nobel, du nom de la fondation de l'inventeur suédois de la dynamite, à Stockholm, à partir du 10 décembre 1901. De 1901 à 1914, les lauréats des prix Nobel de physique, de chimie et de médecine furent quasiment tous européens, dont quatorze savants d'origine allemande sur

quarante-neuf récompensés ; les États-Unis n'obtinrent que deux primés. Plus largement, la communauté scientifique était alors concentrée géographiquement en Allemagne, au Royaume-Uni et en France.

De leur côté, les sciences de la vie faisaient, elles aussi, des progrès prodigieux. Sous l'égide, là encore, de scientifiques et de techniciens européens.

Les idées millénaires de la « création » par une puissance divine de toutes les espèces animales et végétales terrestres furent bouleversées par la parution des travaux du savant britannique Charles Darwin. *L'Origine des espèces*[17] en 1859 et *La Filiation de l'Homme et la sélection liée au sexe* en 1871 démontraient que les espèces évoluent, y compris l'espèce humaine. Le scandale fut immense parmi les classes dirigeantes européennes, chrétiennes et bien-pensantes. Pour elles, dans un premier temps, les idées d'évolution ne pouvaient que saper les bases idéologiques de la société telle qu'elle était. Certains intellectuels réactionnaires, en revanche, ne retinrent à leur profit des travaux de Darwin que le mécanisme de la « sélection naturelle » qui bénéficie aux « plus forts ». À leurs yeux, il y aurait donc des « races supérieures et inférieures », ce qui justifierait la « domination de l'homme blanc », en plein contexte de colonisation européenne de l'Afrique et de l'Asie.

Dans le domaine scientifique, l'évolutionnisme s'imposa néanmoins. Charles Darwin reçut même des funérailles officielles, en grande pompe, à Londres en 1882. À partir de 1900 des savants, tel le botaniste néerlandais Hugo De Vries, en virent à poser les bases de la génétique moderne – baptisée ainsi en 1905.

17. Plus précisément : *L'Origine des espèces au moyen de la sélection naturelle ou la lutte pour l'existence dans la nature.*

La sélection des espèces, les hommes l'avaient pratiquée de fait, depuis l'invention de l'agriculture et de l'élevage, près de 10 000 ans auparavant. Des milliers de générations de cultivateurs et d'éleveurs avaient patiemment domestiqué et acclimaté des espèces végétales et animales sauvages. Au XIXe siècle, avec le capitalisme, l'acclimatation des végétaux pour les plantations concernait toute la planète. D'après l'historien des sciences Christophe Bonneuil, « *l'exploration botanique est même un des mobiles de l'entreprise coloniale et devient rapidement un enjeu crucial dans la lutte économique que se livrent les puissances impériales européennes. Le transfert de plantes utiles à travers le monde détermine une géopolitique des jardins botaniques d'acclimatation en vue d'une exploitation commerciale. […] À la fin du XIXe siècle, les gouverneurs des colonies récemment conquises en Afrique et en Asie font appel à des naturalistes chargés d'inventorier et cartographier les ressources naturelles. […] Mais les services rendus à l'entreprise coloniale par la botanique ne se limitent pas à l'inventaire des produits susceptibles de devenir objet d'exploitation et de commerce. […] Les puissances qui disposent de colonies s'efforcent de transférer dans leur espace économique des produits achetés à l'extérieur. […] Pour mener à bien ces transferts et ces introductions devenus décisifs, on fait appel à des botanistes, et l'on établit des jardins dans les comptoirs et les colonies* », comme celui de Buitenzorg (Bogor) à Java en 1817 par les Néerlandais, qui devint à la fin du XIXe siècle « *un centre majeur de botanique et d'écologie tropicales qui coordonne un ensemble de stations de recherche agricole spécialisées dans les principales cultures coloniales, financées par les organisations de planteurs, qui participent à la définition des priorités de recherche. Au total, vers 1900, près de deux cents jardins botaniques et plusieurs centaines de botanistes assurent, dans les*

empires européens coloniaux, l'inventaire, l'étude, la mise en circulation et l'amélioration agronomique des principales ressources végétales planétaires. » Ainsi, « *le jardin botanique de Kew, au sud-ouest de Londres, dotée de l'herbier le plus riche du monde dès les années 1860, est au centre d'un réseau de près de 80 jardins botaniques coloniaux dans l'Empire britannique. […] Les opportunités de voyage et de travail offertes à des centaines de scientifiques dans les empires européens, cette accumulation d'échantillons et cette mise en réseau d'observations rapportées de toute la planète ont apporté les conditions matérielles et institutionnelles sans lesquelles les travaux d'un Darwin, en lien constant avec Kew, auraient été impossibles.* »

Surtout, « *alors que la consommation de produits tropicaux ne cesse d'augmenter dans les sociétés industrielles, c'est l'espace tropical dans son ensemble qui est transformé en centre de production des ressources requises par les sociétés industrialisées* » (*L'Empire des plantes*).

Les Occidentaux imposèrent ainsi une géographie mondiale des monocultures d'exportation, de cacao, de café, de thé, de caoutchouc, de banane, qui bouleversa et rendit dépendantes les régions de la planète concernées – dépendance qu'elles conservent aujourd'hui encore.

L'exportation des sports

Un autre aspect de l'occidentalisation du monde qui a pris racine lors de la première mondialisation a été la diffusion des sports inventés en Grande-Bretagne et aux États-Unis dans la deuxième moitié du XIX^e^ siècle. D'après l'historien des sports Thierry Terret, « *le sport est l'une des formes les plus visibles de la mondialisation*

et, contradictoirement, un haut lieu de résistances de pratiques régionales.»

La pratique sportive avait d'abord été réservée aux loisirs des classes aisées occidentales, notamment britanniques. Mais elle tendit, elle aussi, à se démocratiser à la fin du XIX^e^ siècle. Ainsi, en France, les perfectionnements techniques multiples du vélocipède donnèrent naissance, à partir de 1890, au cyclisme. Le succès populaire fut immédiat et en 1903 le premier Tour de France cycliste était organisé.

Dans les colonies, la pratique sportive des administrateurs ou des militaires britanniques faisait partie du modèle occidental qui influença fortement les classes dirigeantes aisées indigènes. D'où l'implantation du cricket, du polo, du tennis ou du badminton en Asie, du rugby en Afrique du Sud ou en Nouvelle-Zélande. Si ces sports étaient encore à l'époque plutôt aristocratiques, le football, lui, trouva des émules plus largement dans les classes populaires. «*Au début du XX^e^ siècle,* écrivent les historiens Eric Hobsbawm et Michel Beaud, *6 millions de Britanniques – notamment des ouvriers qualifiés – assistent aux rencontres hebdomadaires du championnat*» professionnel de football, qui devenait ainsi «*la première forme de loisir en Grande-Bretagne.*»

Afin «*d'exalter les valeurs de la civilisation occidentale*», l'aristocrate français Pierre de Coubertin (misogyne notoire qui déclarait en 1935 «*une olympiade femelle serait inintéressante, inesthétique, et incorrecte*»), personnage raciste et «*colonial fanatique*» selon ses propres termes, prit l'initiative de la rénovation des Jeux olympiques des Grecs de l'Antiquité. Il affirmait en 1901 : *«L'athlète moderne exalte sa patrie, sa race, son drapeau.*» Le drapeau olympique aux six couleurs et cinq anneaux entrecroisés, dessinés par

Coubertin lui-même, ne représente d'ailleurs que les couleurs des drapeaux de toutes les nations participantes – loin de la légende d'un drapeau olympique qui représenterait l'alliance pacifique des cinq continents.

Aux premières Olympiades réunies à Athènes en 1896, il n'y eut que treize pays représentés. À part le Chili, les États-Unis et l'Australie, ils étaient tous européens. Sur les 295 athlètes participants, aucune femme. Au début, certains Comités olympiques nationaux, comme celui du Royaume-Uni, furent même opposés à la participation d'ouvriers et d'artisans !

Le mouvement sportif international était donc lancé.

Mais, malgré leur revendication de « trêve olympique », les Jeux prévus tous les quatre ans n'ont pour l'instant jamais pu s'abstraire des problèmes économiques, sociaux et politiques de la planète. Ils en ont été au contraire, dans la plupart des cas, un reflet déformé, voire un condensé.

Le mouvement ouvrier face à la première mondialisation

Les bases du mouvement ouvrier international avaient été définies en 1864 à Londres grâce à la fondation de l'Association Internationale des Travailleurs, la I^{ère} Internationale, dans laquelle Karl Marx joua un rôle majeur. Son slogan emblématique, « *Prolétaires de tous les pays, unissez-vous !* », s'adressait alors aux travailleurs des nations industrialisées ou en voie de l'être. Mais la défaite sanglante de la Commune de Paris, en mai 1871, provoqua dans un premier temps un coup d'arrêt durable aux efforts d'organisation d'un mouvement ouvrier politique international.

Son renouveau s'appuya principalement sur le puissant Parti Socialiste d'Allemagne, fondé en 1875. En 1889, la réunion des socialistes allemands, français, britanniques, belges, à l'occasion du centenaire de la Révolution française et de l'Exposition universelle à Paris, déboucha sur la naissance de l'Internationale Ouvrière Socialiste, la II^e Internationale. La résolution, parmi d'autres, concernant la manifestation internationale du Premier Mai, se voulait activement solidaire des décisions du mouvement ouvrier aux États-Unis qui en avait déjà fixé la date[18]. On en connaît le succès dans le siècle qui suit, jusqu'à nos jours.

À travers ses congrès et dans l'action politique des partis socialistes nationaux, comme la Section Française de l'Internationale Ouvrière (SFIO) fondée en 1905, la II^e Internationale défendit sans cesse – du moins jusqu'en 1914 – l'idée de la nécessité de la solidarité internationale des travailleurs face à ce qu'on n'appelait pas encore la « première mondialisation ». Comme l'écrit Bracke, un des journalistes du quotidien *L'Humanité* fondé en 1904 par Jean Jaurès, le 25 juillet 1907 : « *L'internationalisme ouvrier sort de l'internationalisme capitaliste [qui fait] appel aux ouvriers de l'étranger et organise l'exportation des capitaux.* » Les socialistes et syndicalistes européens de l'époque rejetaient fermement le protectionnisme douanier, qui ne pouvait que renforcer les nationalismes et augmenter le coût de la vie pour les travailleurs. Dans leur presse, aux Parlements, dans les syndicats, ils combattaient résolument les lois qui visaient à réduire l'immigration, même si c'était parfois à

18. La résolution du premier congrès de l'Internationale Ouvrière Socialiste, à Paris, le 20 juillet 1889, disait notamment : *« Il sera organisé une grande manifestation internationale, le 1^er mai 1890, de manière que, dans tous les pays et dans toutes les villes à la fois, le même jour convenu, les travailleurs mettent les pouvoirs publics en demeure de réduire légalement à huit heures la journée de travail. »*

contre-courant des opinions populaires, qui voyaient dans les travailleurs immigrés d'origine italienne ou polonaise des concurrents acceptant des bas salaires sous la contrainte des employeurs. L'idée centrale était d'aligner, au niveau international, les salaires et la protection sociale sur le meilleur, face à la mise en concurrence par le capitalisme de chaque pays. D'ailleurs, le mouvement socialiste approuva, en général, l'ouverture des frontières à la circulation des marchandises, des capitaux et du travail, qu'il considérait comme « *un puissant ressort de solidarité internationale des travailleurs* ».

Quand la révolution éclata en Russie, en 1905, la II^e^ Internationale la soutint activement. Les socialistes, dont Lénine ou Trotsky, y jouèrent un rôle dirigeant, grâce au Parti Ouvrier Social-Démocrate (ce qui, à l'époque, signifiait « révolutionnaire socialiste ») de Russie, fondé en 1898 et affilié à l'Internationale. Avant même les progrès de l'industrialisation dans l'Empire tsariste, les idées marxistes et socialistes s'y étaient implantées malgré la répression, à partir de petits cercles de l'intelligentsia russe.

Les idées se mondialisaient en même temps que les échanges

Chapitre V

Le monde vers 1914

Du point de vue économique, le monde vers 1914 était partagé en deux aires. D'un côté, l'aire industrialisée, européenne, nord-américaine et, dans une moindre mesure, japonaise. Un monde « développé » qui représentait 15 % de la surface du globe et 40 % de sa population en 1913. De l'autre, le reste du monde, c'est-à-dire l'Amérique latine, l'Asie et l'Afrique. Les origines de la division internationale du travail actuelle, entre régions de la planète productrices de biens manufacturés et régions productrices de matières premières, remontent, pour simplifier, à cette époque. Surtout, au-delà des localisations géographiques des ressources, les firmes multinationales ont alors figé, avec l'aide de leurs États, une carte économique du monde dont les structures d'échange inégalitaire survivent un siècle plus tard.

À l'intérieur de l'aire industrialisée, l'hégémonie économique britannique était désormais contestée. Néanmoins, le Royaume-Uni dominait toujours « l'ordre mondial » et disposait notamment de l'empire colonial le plus vaste.

Mais les tensions internationales s'étaient aggravées à partir des années 1890. Ce que les classes aisées européennes ont dénommé *a*

posteriori la Belle Époque touchait à sa fin et, avec elle, la première mondialisation.

Le déclin relatif de l'hégémonie britannique

À la fin du XIXe siècle, la hiérarchie entre puissances économiques évolua, et les tensions commerciales s'accrurent. L'industrie du Royaume-Uni était de plus en plus concurrencée, sur son sol, en Europe et dans le monde, par les produits fabriqués en Allemagne (*Made in Germany)*. Ce fut d'ailleurs le titre d'un livre à succès en Grande-Bretagne, publié par un journaliste anglais en 1896, qui dénonçait « *l'inondation* » du marché britannique par les produits allemands. Chauvinisme éhonté mis à part, la rapidité et l'importance de l'essor de la puissance industrielle et commerciale de l'Allemagne étaient effectivement impressionnantes.

Même réaction britannique chauvine face aux États-Unis, qui considéraient de plus en plus l'ensemble du continent américain comme leur chasse gardée : *The American invaders* (*Les envahisseurs américains*), publié en 1902, devint lui aussi un best-seller en Grande-Bretagne. Sur le continent américain, les produits US l'emportaient sur la plupart des produits britanniques ou européens. Ainsi, au début du XXe siècle, l'industrie des États-Unis produisait dix milliards de boîtes de conserve par an, dont une partie était exportée vers les pays « neufs » comme l'Argentine. Même chose pour le fil de fer barbelé, inventé par des Américains en 1874, dont par exemple l'Uruguay importa 14 000 tonnes en 1905.

Les rapports de forces commerciaux avaient donc changé. Le Royaume-Uni conservait toujours la première place avec 16 % du commerce mondial en 1913, mais il en représentait 23 % en 1880.

Ce déclin relatif s'accompagnait de la montée en puissance de l'Allemagne, qui atteignit la deuxième place avec 12 % des échanges mondiaux en 1913, et des États-Unis, à la troisième place avec 11 %. La concurrence commerciale s'exacerba jusqu'en Asie : le Japon, nouvellement industrialisé, y représentait 42 % des importations dès 1913.

Ceci dit, la City de Londres restait la banquière du monde. À la veille de la Première Guerre mondiale, sur 48 milliards de dollars de placements extérieurs de capitaux, environ 20 milliards étaient toujours d'origine britannique. La France, au deuxième rang pourtant, n'exportait toujours que moitié moins de capitaux.

D'autre part, le Royaume-Uni disposait toujours de son Empire colonial.

Les Empires coloniaux disponibles ?

Vers 1914, deux puissances coloniales européennes se distinguaient par l'ampleur de leur Empire : la Grande-Bretagne et, loin derrière, la France.

En intégrant les *dominions* comme le Canada, l'Australie, etc., le Royaume-Uni dominait, sur tous les continents, 32,3 millions de km² peuplés par 395 millions d'habitants, c'est-à-dire 60 % de toutes les possessions coloniales ! Entre 1880 et 1913, la « course au clocher » y avait même ajouté 9,6 millions de km² et 123 millions d'habitants, surtout en Afrique.

Mais, en dépit de cette extension, la part de l'Empire dans le total des matières premières importées par les industries métropolitaines britanniques stagnait autour de 25 à 30 %, voire moins encore pour des matières premières importantes comme le coton.

Ceci dit, les exportations vers l'Empire de 1860 à 1890 jouèrent un rôle stabilisateur non négligeable pour l'économie britannique, et les surplus de richesses dégagés par l'exploitation des Indes lui permirent de combler partiellement son déficit avec ses autres partenaires occidentaux.

Dans le domaine de la circulation des capitaux, l'importance de l'Empire pour la métropole était plus manifeste : à la veille de la Première Guerre mondiale, la Grande-Bretagne y investissait 45 % du total de ses capitaux à l'étranger. Mais, là encore, une faible proportion de ces investissements impériaux, 20 % de l'ensemble, se dirigeait vers l'Inde.

La République française, elle, ne représentait « que » 18 % de l'ensemble colonial, mais son expansion avait été spectaculaire puisqu'elle avait conquis, principalement sur le continent africain mais aussi en Asie avec l'Indochine, près de 9 millions de km² et près de 41 millions d'habitants à partir de 1880. Son Empire, en comprenant l'Algérie, le Sénégal et l'Afrique de l'Ouest conquis auparavant, approchait les 48 millions d'habitants et les 10 millions de km² en 1913. En Afrique, il était d'un seul tenant avec l'Afrique Occidentale Française fondée en 1904, à laquelle se joignit l'Afrique Equatoriale Française en 1910.

Du point de vue commercial, deux pôles coloniaux émergeaient déjà : l'Algérie, seule véritable colonie française de peuplement avec ses Pieds-noirs européens, et l'Indochine. Ils devinrent rapidement un débouché privilégié pour des branches essentielles du capitalisme français, même si ce n'était pas le principal.

Mais, du point de vue des capitaux, l'Empire n'était pas encore le partenaire principal, puisque les capitalistes français n'y inves-

tissaient que 8 à 15 % seulement du total des capitaux placés à l'étranger en 1914, derrière la Russie ou l'Amérique latine.

Par contre, après les conquêtes, l'État de la III^e^ République joua un rôle précoce dans l'exploitation de son Empire. Comme l'écrivait l'historien Jacques Marseille en 1984, « *les diverses composantes du capitalisme français intéressées à la "propriété" coloniale ont donc été amenées à choisir l'État comme "syndic". De la fin du XIX^e^ au milieu du XX^e^, l'État se voit chargé par les milieux d'affaires d'assurer la charge de l'Empire, d'imposer le travail aux indigènes, de fournir les moyens financiers aux grands établissements de crédit, d'aider la marine marchande à rendre ses services plus efficients et moins onéreux, d'alléger la fiscalité, de conclure des accords commerciaux favorables à l'économie impériale, de secourir les producteurs coloniaux, d'octroyer des terrains pour la création d'exploitations nouvelles, de fournir les appuis techniques en personnel qualifié et en laboratoires d'essai, de remanier les tarifs de chemins de fer.* »

Empreinte étatique durable, en cherchant à former des cadres collaborateurs locaux, les puissances coloniales ont facilité l'européanisation des classes dirigeantes indigènes. Mais par là même elles ont contribué à la formation des futurs dirigeants des luttes pour l'indépendance. Parmi d'autres, Mohandas Karamchad Gandhi, le « père de l'indépendance de l'Inde » en 1947, a fait des études de droit pour devenir avocat à Londres à partir de 1888. Nguyen Aï-Quoc, le futur Hô Chi Minh de l'indépendance du Vietnam, a poursuivi des études à Londres, puis en France, entre 1914 et 1923.

En Europe, dans le cadre de sociétés de plus en plus urbanisées et alphabétisées, la presse populaire comme *L'Illustration* – premier journal à publier en 1891 une photographie en noir et blanc – ou *Le Petit Parisien* à partir de 1901, rendaient compte périodiquement

des « exploits » des explorateurs de l'Afrique ou des colonisateurs. La littérature de voyages, les *Tours du Monde, Voyages et Découvertes,* sous forme de romans-feuilletons à bon marché, remportait un franc succès. Jusqu'aux récentes bandes dessinées qui y allaient de leurs aventures coloniales comme *Bécassine* ou *Les Pieds Nickelés*. *Tarzan*, le héros populaire d'Edgar Rice Burroughs, apparut en 1912 et connut un succès foudroyant au cinéma, inventé en 1895. Des « zoos humains » attiraient déjà la curiosité d'un certain public, comme cette exhibition d'Africains Ashanti au Jardin d'Acclimatation de Paris en 1887, dont un journaliste affirma, entre autres : « *Leur nez ne semble fait que pour flairer la proie et leurs yeux pour la guetter. Le retrait du front sans pensée fait de leur visage un mufle.* »

L'adhésion populaire à l'impérialisme colonial était suffisamment répandue pour que le dirigeant socialiste Friedrich Engels, alors à Londres, écrivît le 12 septembre 1882 : « *Vous me demandez ce que pensent les ouvriers anglais de la politique coloniale. Eh bien, exactement ce qu'ils pensent de la politique en général : comme les bourgeois […]. Quant aux ouvriers, ils jouissent en toute tranquillité avec eux du monopole colonial de l'Angleterre et de son monopole sur le marché mondial.* »

Comme l'explique l'historienne spécialiste de l'Afrique Catherine Coquery-Vidrovitch, le « *postulat de la supériorité blanche et de l'infériorité noire* » s'inscrivit depuis cette époque encore plus profondément et durablement dans les consciences des Européens.

Vers 1914, les empires coloniaux n'étaient donc pas encore des territoires prioritaires dans le cadre de la première mondialisation. Leur apogée se situa entre 1913 et 1938, c'est-à-dire, justement, dans une période de « démondialisation », période de l'entre-deux-guerres.

La marche à la guerre

Rivalités coloniales, rivalités commerciales, rivalités capitalistes, rivalités pour les zones d'influence, rivalités nationalistes… À partir de la fin des années 1890, les tensions entre impérialismes européens devinrent rapidement explosives. La crise de Fachoda en 1898, où, pour le contrôle d'une partie du Nil en Afrique, Royaume-Uni et France furent sur le point d'en venir aux mains, en fut une des meilleures illustrations. Comme l'écrivait en 1895 le dirigeant socialiste Jean Jaurès, « *toujours votre société violente et chaotique, même quand elle veut la paix, même quand elle est à l'état d'apparent repos, porte en elle la guerre, comme une nuée dormante porte l'orage. […] Il n'y a qu'un moyen d'abolir la guerre entre les peuples, c'est abolir la guerre économique, le désordre de la société présente.* »

En Europe, l'exacerbation du patriotisme et de la xénophobie dans l'opinion publique était cultivée par certains milieux intellectuels de droite et d'extrême droite. Les discours chauvins – mot d'origine française – se diffusaient dans les populations de toutes les grandes puissances. Les gouvernements utilisaient l'école primaire, généralisée depuis peu, pour conditionner les jeunes générations à la « défense de la patrie et de la race ». Dans les pays où la conscription était obligatoire, la durée du service militaire s'allongea. Ainsi, en France, il passa à trois ans en 1889. Mais l'hystérie guerrière resta minoritaire jusqu'à l'été 1914.

La seule opposition majeure à la montée des chauvinismes et des tensions fut celle du mouvement ouvrier international, syndical et politique, notamment de la II^e^ Internationale. Lors de son congrès à Bâle en Suisse en 1907, elle décida d'appeler à la grève générale par-delà les frontières en cas de guerre en Europe.

Pourtant, depuis la guerre franco-prussienne en 1870-1871, la partie occidentale du continent n'avait plus connu de conflit sur son sol. L'état de paix y paraissait normal et même solide pour nombre de contemporains. Ainsi, pour l'écrivain autrichien Stefan Zweig : « *L'époque qui a précédé la Première Guerre mondiale, c'était l'âge d'or de la sécurité. […] On ne croyait pas à des retours de barbarie, tels que des guerres entre les peuples d'Europe.* » Mais ailleurs dans le monde, les crises « régionales » se multipliaient : Fachoda, guerre hispano-américaine, guerre des Boers, crises marocaines entre France et Allemagne, guerre russo-japonaise, guerres des Balkans en Europe centrale…

En 1880, personne n'aurait pu prédire quel serait l'alignement des forces en 1914. En tout cas, l'antagonisme fondamental des impérialismes britannique et allemand déboucha sur la mise en place d'un système d'alliances diplomatiques et militaires à partir de 1882. Alliances parfois inattendues, comme l'Entente Cordiale de 1904 entre la France et le Royaume-Uni, les vieux ennemis « d'hier et de toujours » étonnamment réconciliés !

La course aux armements s'accéléra vers 1900 et les dépenses militaires ne cessèrent de croître. En Grande-Bretagne, de 32 millions de livres sterling en 1887, elles dépassèrent les 77 millions en 1913. Pour l'ensemble des grandes puissances européennes, Royaume-Uni, Allemagne, France, Autriche-Hongrie, Russie, Italie, elles furent multipliées par trois et passèrent de 132 millions en 1880 à 397 millions à la veille de la guerre. Des « complexes militaro-industriels », pour utiliser une expression moderne, naissaient. Ainsi l'entreprise Krupp, fabricant de canons et géant de l'industrie allemande, ou Schneider en France. La puissance politique et militaire s'identifiait de plus en plus à la puissance économique.

Comme l'Europe dominait le monde, la guerre qui y éclata pendant l'été 1914 ne pouvait que devenir mondiale. Les énergies nationales rivales, accumulées par les impérialismes européens, nord-américain et japonais durant plus de quarante ans, allaient se heurter dans un affrontement titanesque.

Conclusion

La guerre mit brutalement fin à la première mondialisation des échanges. Par l'ampleur des rivalités générées, le repli sur les bases nationales et les nationalismes, la mondialisation capitaliste occidentale avait creusé sa propre tombe.

Une « grande illusion » s'évanouit brusquement : celle que « *l'intégration économique internationale puisse engendrer spontanément un ordre mondial fondé sur des échanges pacifiques entre les nations* ». Ce fut tout le contraire. Là encore, le capitalisme a rappelé sa vraie nature et ses contradictions fondamentales depuis ses origines : comme l'a écrit le géographe Christian Grataloup, « *il est national et mondial, privé et étatique, concurrentiel et monopoliste* ».

Ceci dit, quatre siècles après le début de son expansion, il avait, au début du XX^e^ siècle, déjà imposé ses structures fondamentales – qui le caractérisent encore aujourd'hui :

– toute la planète était dorénavant concernée par le capitalisme ;

– les inégalités de développement entre régions du globe avaient été utilisées pour imposer et figer une division internationale du travail, c'est-à-dire une spécialisation entre centres de production de biens manufacturés et centres de production de matières premières ;

– la concurrence entre firmes capitalistes avait généré des rivalités prises en charge par des États de plus en plus puissants, en lutte pour le partage d'un monde limité, et pour la première place dans une hiérarchie planétaire.

La première mondialisation a ainsi posé les bases de la deuxième.

Bibliographie succincte

Ouvrages scientifiques

Bairoch (Paul), *Victoires et déboires. Histoire économique et sociale du monde du XVI^e siècle à nos jours,* Gallimard, Folio, 1997.

Beaud (Michel), *Histoire du capitalisme de 1500 à nos jours*, Seuil Points Economie, 1981.

Bénichi (Régis), *Histoire de la mondialisation*, Vuibert, 2000.

Bennassar (Bartolomé), *Histoire des Espagnols*, R. Laffont Bouquins, 1992.

Berger (Suzanne), *Notre première mondialisation. Leçons d'un échec oublié*, Seuil/La République des Idées, 2003.

Bernand (Carmen) et Gruzinski (Serge), *Histoire du Nouveau Monde*, tomes I et II, Fayard, 1991, 1993.

Boorstin (Daniel), *Les découvreurs*, Seghers, R. Laffont Bouquins, 1986.

Braudel (Fernand), *Civilisation matérielle, économie et capitalisme (XV^e-XVIII^e siècle),* A.Colin, 1979.

Carroué (Laurent), *Géographie de la mondialisation*, 2002, A. Colin, U, 3° édition, 2007.

Chalmin (Philippe), *Des épices à l'or noir. L'extraordinaire épopée des matières premières*, Bourin Éditeur, 2008.

Chaunu (Pierre), *Conquête et exploitation des Nouveaux Mondes*, PUF, Nouvelle Clio, 1969.

Chassaigne (Philippe), *La Grande-Bretagne et le monde de 1815 à nos jours*, A.Colin, U, 2009.
Dollfus (Olivier), *La mondialisation*, 1997, Presses de Sciences Politiques, 3° édition, 2007.
Etemad (Bouda), *La possession du monde. Poids et mesures de la colonisation*, Bruxelles, Complexe, 2000. *De l'utilité des empires. Colonisation et prospérité de l'Europe (XVI^e^-XX^e^ siècle)*, A. Colin, 2005.
Favier (Jean), *Les Grandes Découvertes. D'Alexandre à Magellan*, Fayard, 1991.
Ferro (Marc), *Histoire des colonisations. Des conquêtes aux indépendances. XII^e^-XX^e^ siècles*, Seuil Points Histoire, 1994. *Le Livre Noir du colonialisme, XVI^e^-XXI^e^ siècle*, R. Laffont, Hachette, Pluriel, 2003.
Galeano (Eduardo), *Les veines ouvertes de l'Amérique Latine*, Plon, Terre Humaine Poche, 1981.
Grataloup (Christophe), *Géohistoire de la mondialisation. Le temps long du monde*, A. Colin, U, 2007.
Gruzinski (Serge), *Les Quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation*, La Martinière, Seuil Points Histoire, 2004.
Hobsbawm (Eric), *L'ère des empires. 1875-1914*, 1987, Fayard, Hachette Pluriel, 1989.
Landes (David) : *L'Europe technicienne. Révolution technique et libre essor industriel en Europe occidentale de 1750 à nos jours*, Gallimard, 1975.
Lénine (Vladimir Illitch) : *L'impérialisme, stade suprême du capitalisme (Essai de vulgarisation)*, 1916, Ed. Sociales, 1979.
Liauzu (Claude), *Dictionnaire de la colonisation française*, Larousse, 2007.
Louchet (André), *La Planète océane. Précis de géographie maritime*, A. Colin, U, 2009.

Marx (Karl), *Le Capital*, Livre Premier, Ed. Sociales, 1977.
Masson (Philippe), *La puissance maritime et navale au XX^e siècle*, Perrin, 2002.
Mazoyer (Marcel) et Roudart (Laurence), *Histoire des agricultures du monde : du néolithique à la crise*, Seuil Points Histoire, 2002.
Meyer (Jean), *L'Europe et la conquête du monde*, 1975, A. Colin, 1990.
Histoire du sucre, Paris, Desjonquères, Outre-Mer, 1989.
Miège (Jean-Louis), *Expansion européenne et décolonisation. De 1870 à nos jours*, PUF, Nouvelle Clio, 1973.
Pétré-Grenouilleau (Olivier), *Les traites négrières. Essai d'histoire globale*, Gallimard Folio, 2004.
Rioux (Jean-Pierre), *La Révolution industrielle, 1780-1880*, Seuil Points Histoire, 1971.
Verley (Patrick), *La Révolution industrielle*, Gallimard, Folio, 1997.

Romans

Baum (Vicky), *Le bois qui pleure* , Marguerat, 1949.
Billy (André) et Twersky (Moïse), *Le fléau du savoir*, Les Bons Caractères, 2006.
Boyd (William), *Comme neige au soleil*, 1983, Seuil Points Roman, 1994.
Brink (André), *Un turbulent silence*, Stock, Livre de Poche, 1982.
Carrière (Jean-Claude), *La controverse de Valladolid*, Belfond, Presses Pocket, 1992.
Cendrars (Blaise), *L'Or*, 1925, Gallimard Folio, 1998.
Clavell (James), *Shogun*, Stock, 1977 ; *Taï-pan*, 1966, Presses de la cité, Omnibus, 1994.

Conrad (Joseph), *Au cœur des ténèbres*, Folio Gallimard, 1996
Fast (Howard), *La dernière frontière*, 1941, U.G.E., 1996, 10/18.
Forster (Edward Morgan), *La route des Indes*, 1924, C. Bourgeois, 1985.
Haasse (Hella), *Les seigneurs du thé*, Seuil Points, 1997.
Haley (Alex), *Racines*, 1976, J'ai Lu, 2000.
Kehlmann (Daniel), *Les arpenteurs du monde*, Actes sud, Babel, 2007.
Las Casas (Bartolomé), *Très brève relation de la destruction des Indes*, 1552, Mille et une nuits, 1999.
Liss (David), *Le marchand de café*, 2003, J.C. Lattès, 2005, 10/18.
London (Jack), *Radieuse aurore*, 1910, Phébus Libretto, 2005.
Maspéro (François), *L'honneur de Saint-Arnaud*, Plon, Seuil Points Roman, 1993.
Michener (James) *Caraïbes*, Presses de la cité, 1990, *Chesapeake*, Points poche, 1997.
Moberg (Vilhelm), *La saga des émigrants*, 1949-1959, Gaïa Editions, 1999, Livre de Poche.
O'Brian (Patrick), *Les aventures de Jack Aubrey*, Omnibus, 2006.
O'Connor (Joseph), *L'étoile des mers*, 10/18, 2007.
Reed (John), *Le Mexique insurgé*, Paris, Maspéro, 1975.
Ruffin (Jean-Claude), *Rouge Brésil*, Gallimard Folio, 2001.
Simiot (Bernard), *Ces Messieurs de Saint-Malo*, Livre de poche, 1987.
Sinclair (Upton), *La jungle*, 1906, Éditions Gutenberg, 2008.
Zweig (Stefan), *Magellan*, 1938, Grasset, Cahiers rouges, 2003. *Le monde d'hier. Souvenirs d'un Européen*, 1944, Belfond, 1982.

Table des matières

Dans la même collection 2

Introduction 3

L'amorce de la mondialisation

Grandes découvertes, conquêtes et puissances européennes 7
L'Espagne et le Portugal 7
Les Pays-Bas 12
Le Royaume-Uni 15

L'amorce de la mondialisation des échanges 19
Les échanges humains 19
Le génocide amérindien 22
Les traites négrières 24
Les échanges de marchandises 27
Produits de luxe et produits de grande consommation 31
Les échanges d'informations et d'idées 33
La diffusion de la culture européenne 38
Les progrès scientifiques 39
Vers la révolution industrielle 43

La première mondialisation (1880-1914)

Le monde vers 1880 47
L'hégémonie britannique 47
La révolution des transports et des communications 51
Grande dépression, protectionnisme et libre-échange 56

La déferlante coloniale (1880-1914) **61**
Les motifs de l'expansion coloniale. 61
Les techniciens de la colonisation 67
Les armées coloniales 70
« Partage du monde » et « course au clocher ». 72
La résistance des colonisés 75

La mondialisation des échanges **79**
Des migrations exceptionnelles vers l'ouest 79
Un marché qui se mondialise,
dominé par l'Europe occidentale 86
L'exportation mondiale du capitalisme. 91
L'ébranlement des économies et des sociétés touchées par la vague 97

L'occidentalisation du monde **101**
L'hégémonie scientifique européenne 101
L'exportation des sports 105
Le mouvement ouvrier
face à la première mondialisation 107

Le monde vers 1914 **111**
Le déclin relatif de l'hégémonie britannique 112
Les Empires coloniaux disponibles ? 113
La marche à la guerre 117

Conclusion **121**

Bibliographie succincte **123**
Ouvrages scientifiques 123
Romans 125