

La croissance économique et ses différentes phases depuis 1850

1

● NOTIONS ESSENTIELLES

Autarcie. C'est l'état d'une région ou d'un pays qui se suffit économiquement.

Banque d'affaires. Banque qui a un rôle d'intermédiaire, ne travaillant pas pour des particuliers mais pour des entreprises.

Bourse. Marché où s'effectuent les transactions sur les valeurs mobilières, c'est-à-dire les actions et les obligations.

Choc pétrolier. Hausse des prix du pétrole. Essentiellement, deux chocs ont eu lieu, en 1973 et 1979.

Crise. Dégradation brutale de l'activité économique. L'activité économique se ralentit, le chômage s'accroît, les faillites se multiplient. La crise économique s'accompagne d'une crise sociale.

Crise des subprimes. Les ménages américains, très endettés, avec des crédits à taux variables dont le taux pouvait augmenter rapidement, ont vu leurs maisons hypothéquées saisies et le marché immobilier s'est effondré en 2007. Les banques, qui avaient prêté imprudemment, ont été très touchées (crise bancaire et financière de l'automne 2008).

Croissance. Évolution positive de la production des biens et des services. Le critère utilisé est le PIB. La croissance est calculée en monnaie constante pour corriger les effets de l'inflation.

Cycles économiques. On en repère trois :
Kitchin, cycle mineur.

Juglar, prend le nom de l'économiste Clément Juglar (1819-1905), le cycle, dit cycle court dure de 6 à 10 ans (« Les crises commerciales et leur retour périodique en France, en Angleterre et aux États-Unis »-1862).

Kondratieff, ainsi nommé par l'économiste Joseph Schumpeter.

Décollage. Démarrage rapide de l'économie (« take off » de l'économiste américain Rostow).

Déflation. Baisse des prix. C'est le contraire de l'inflation.

Dépression. Mouvement de longue durée, c'est la forme la plus grave de la crise.

Dérèglementation. C'est la suppression ou l'abaissement de la réglementation.

Déévaluation. Abaissement du taux de change d'une monnaie.

État-providence. Se dit quand l'État intervient dans les domaines sociaux.

Fordisme. C'est une organisation du travail de type tayloriste utilisée par Henry Ford dans ses usines de Detroit et qui comprend notamment l'utilisation de la chaîne.

Hoover Dam. Barrage sur le fleuve Colorado, construit de 1931 à 1936. C'est un des exemples des grands travaux du New Deal. Les chômeurs qui l'ont construit ont été ensuite installés sur les terres qu'il a permis d'irriguer.

Inflation. Hausse générale des prix et donc baisse durable de la valeur de la monnaie.

Innovation. Utilisation d'une technologie nouvelle pour améliorer ou créer un produit.

Krach boursier. Effondrement brutal du marché financier.

Libéralisme. Théorie économique fondée par Adam Smith, partisan du « laisser-faire », « laisser passer ».

Libre-échange. Libre circulation des produits avec suppression des barrières douanières.

OST (Organisation scientifique du travail). La rationalisation du travail est étudiée notamment par Taylor. Il s'agit de faire fabriquer rapidement par des ouvriers non qualifiés qui n'exécutent que des tâches parcellaires ne demandant que très peu d'apprentissage. Les ouvriers sont motivés par le salaire aux pièces.

Productivité. Rapport entre la production d'un bien et ce qui a été nécessaire (matières premières, travail...) pour le produire.

Protectionnisme. Politique économique consistant à empêcher les marchandises étrangères d'entrer sur un territoire.

Rationalisation du travail. (Voir Taylorisme, Fordisme).

Récession. Diminution passagère de l'activité économique.

Révolution industrielle. Mouvement industriel rapide, qui transforme en profondeur la société. La Première Révolution industrielle a débuté à la fin du XVIII^e siècle, la Deuxième à la fin du XIX^e siècle, la Troisième vers 1970.

Stagflation. Économie combinant croissance nulle (ou faible) et inflation.

Standardisation. Production d'un produit ne présentant qu'un ou un petit nombre de modèles.

Taylorisme. Voir OST.

Toyotisme. Système de production fondé, contrairement au fordisme, sur une plus grande responsabilisation des travailleurs.

Trente Glorieuses. C'est le titre de l'ouvrage de l'économiste Jean Fourastié paru en 1979 et qualifiant la trentaine d'années allant de la fin de la Seconde Guerre mondiale à 1973, par allusion aux Trois Glorieuses, les journées révolutionnaires des 27, 28 et 29 juillet 1830.

● CHRONOLOGIE

1873-1896	Grande dépression
1929	24 octobre : krach de Wall Street
1931	Faillite du Credit Anstalt (Vienne)
1933	Début du New Deal
1936	<i>Théorie générale de l'emploi, de l'intérêt et de la monnaie</i> de Keynes
1945-1973	Trente Glorieuses
1973	Premier choc pétrolier
1979	Deuxième choc pétrolier
2007	Crise des subprimes
2008	Crise économique

● BIOGRAPHIES

Fourastié Jean (1907-1990). Économiste français à l'origine de l'expression « Trente Glorieuses », universitaire, conseiller de Jean Monnet.

Keynes John Maynard (1883-1946). Économiste britannique, notamment auteur de la *Théorie générale de l'emploi, de l'intérêt et de la monnaie* (1936). Il développe l'idée selon laquelle l'intervention de l'État est nécessaire pour réguler le marché. Ses théories inspirent notamment le New Deal.

Kondratiev (ou Kondratieff) Nicolai (1892-1938). Économiste soviétique ayant défini un cycle économique long de cinquante-soixante ans. Déplaisant à Staline, il est envoyé au goulag en 1931 et fusillé en 1938.

Taylor Frederick W (inslow) (1856-1915). Ingénieur américain, il étudie une rationalisation du travail, qu'il explique dans ses ouvrages.

● PROBLÉMATIQUES

Qu'est-ce que la croissance ? C'est une évolution positive de la production des biens et des services. Elle se mesure par le taux de croissance du PIB. La croissance est calculée en monnaie constante pour que le calcul ne soit pas faussé par l'inflation.

La croissance n'est pas linéaire. En 1926, l'économiste soviétique Nikolai Kondratiev propose une analyse par cycles : pour lui, les cycles économiques durent de 40-60 ans et présentent deux phases, une ascendante et une descendante. La croissance est ponctuée de crises comme celle qui dure de 1873 à 1896 ou celle de 1929 qui n'est vraiment « réglée » que par la Seconde Guerre mondiale.

La période qui nous intéresse est celle des Révolutions industrielles. Le terme révolution est un terme fort mais il décrit un changement total créé par l'industrialisation.

● APPROFONDISSEMENT

De 1840 à la Seconde Guerre mondiale, l'Europe domine le monde

La Première Révolution industrielle

Elle se marque par l'utilisation du charbon dont la combustion sert à produire de la vapeur. Jusque-là, en plus de l'énergie humaine et animale, on utilisait la force du vent et de l'eau, notamment pour faire tourner les ailes ou les roues des moulins. L'utilisation de la vapeur permet de faire fonctionner des machines qu'il est plus judicieux de réunir dans des lieux dédiés, les manufactures. La Première Révolution industrielle s'accompagne donc du déclin du travail à domicile. En effet, les travailleurs, notamment dans le secteur textile, produisaient chez eux et étaient payés à la pièce. Ils sont regroupés dans des usines où il est bien plus facile de contrôler la qualité du travail mais où, bien plus tard, leur nombre leur permet de créer des associations ouvrières, des syndicats.

La Première Révolution industrielle est fondée sur deux secteurs industriels, le textile et la métallurgie. Avec les machines, la productivité s'est développée. Pour soutenir ces entreprises, dont la taille devient très importante, le secteur bancaire s'est développé.

La vapeur permet le développement des chemins de fer et des steamers, ces navires à vapeur qui remplacent en partie les clipper, navires à voile. Cependant, dans l'hémisphère sud, il n'y a pas assez de points d'appui pour que les navires se ravitaillent en eau douce et en charbon et la marine à voile perdure. Pour se ravitailler, il faut des endroits amis où l'on n'est pas susceptible d'être attaqués ou de se voir refuser ce qui est indispensable pour faire fonctionner le navire, d'où la nécessité des colonies.

Le Royaume-Uni est le premier pays à avoir fait la Révolution industrielle, ce qui lui donne un avantage, l'avance, mais qui est aussi source de son déclin. En effet, l'appareil productif, une fois mis en place, vieillit et est très coûteux à remplacer alors que les nations qui commencent la Révolution industrielle ensuite ont des équipements plus modernes et, donc, plus performants. Les autres pays européens, l'Allemagne, la France, ainsi que les États-Unis entament bientôt leur révolution mais il faut attendre la fin du XIX^e siècle pour que d'autres pays, la Russie, l'Italie, suivent le même chemin.

Avec la Révolution industrielle, le commerce s'accroît énormément avec le libre-échange mis en place par les Britanniques. Les pays développés, comme l'Angleterre et la France, s'appuient sur des empires coloniaux. Les colonies doivent jouer essentiellement le rôle de débouchés pour les produits manufacturés des métropoles. En effet, les pays européens s'industrialisant, il est de plus en plus difficile de vendre en Europe des produits fabriqués pratiquement par tous. Les colonies n'étant pas équipées sont un débouché tout trouvé, même si l'analyse commerciale diffère selon les pays.

De plus, les colonies sont des réserves de matières premières alimentaires. On rapporte, par exemple, les oléagineux du Soudan et, surtout, du Sénégal (arachide, huile de palme, coprah, ricin, sésame, karité), d'autant que l'on sait fabriquer la margarine dès 1869. De Madagascar, la France a du manioc, du café, des bananes. De l'Inde, les Britanniques ont du thé, du Kenya, du café.

Mais on trouve aussi, dans les colonies, des matières premières qui servent à l'industrie. En Indochine française, on plante l'hévéa qui fournit le caoutchouc naturel. On peut aussi faire venir en métropole des bois, précieux ou non. L'okoumé sert à faire du contreplaqué, l'ébène sert, avec l'ivoire des éléphants, à faire les touches d'un instrument de musique très répandu, le piano.

Les produits miniers sont aussi très recherchés, produits « courants », métaux indispensables à l'industrie ou produits très précieux comme le diamant.

Une Europe pleine, à la démographie dynamique

L'Europe, vers 1850, représente 22,7 % des 1 173 millions d'habitants estimés de la planète soit 266 millions. Vers 1900 elle est encore plus importante avec ses 401 millions d'habitants (24,9 % des 1 608 millions d'habitants). Continent peuplé et habité par une population nombreuse et dynamique, l'Europe conquiert le monde car elle est techniquement en avance mais aussi parce que la pression démographique est très forte.

Dans les îles britanniques, la population totale passe de 33 millions d'habitants en 1890-1892 à 40,8 millions en 1910-1912.

En Allemagne, la population double en soixante ans, passant d'un peu plus de 35 millions d'habitants vers 1850, c'est-à-dire avant son unité mais dans la zone géographique qui constitue par la suite l'empire d'Allemagne, à plus de 64 millions à la veille de la Première Guerre mondiale.

Dans l'Europe méditerranéenne, si la population espagnole augmente peu (18,6 millions en 1900 ; 19,9 en 1910), celle du Portugal double presque en soixante ans (3,5 millions vers 1850 ; 6 millions en 1910), celle de l'Italie a un accroissement très fort (vers 1871, 26,8 millions ; en 1901, 32,9 ; en 1911, 35,8). L'Europe du Nord, bien que peu peuplée, est pauvre et les Scandinaves sont aussi candidats à l'émigration.

Au total, une Europe pleine, entrant dans la transition démographique ou la vivant, se pensant surpeuplée et l'étant dans la conjoncture économique de crise de la fin du siècle. En 1873, la grande dépression, qui dure jusqu'en 1896, frappe l'Europe. Commencée par le krach de la bourse de Vienne en mai 1873, elle s'étend au système bancaire européen puis américain.

Les pays neufs envoient leurs productions et entrent dans le commerce international.

Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale

La Deuxième Révolution industrielle, qui commence à la fin du XIX^e siècle, est caractérisée par l'utilisation de nouvelles énergies, électricité, pétrole et par l'essor de la chimie. Le symbole de cette révolution est l'automobile. Sa construction est liée à une nouvelle organisation du travail. Le travail était jusqu'au XIX^e siècle était réalisé de façon généralement empirique. Son organisation évolue pendant les XIX^e et XX^e siècles.

Le taylorisme a pour père un ingénieur, Frederick Taylor (1856-1915), qui publie en 1904 *Shop management* et en 1909 *Principles of scientific management* (traduit en France en 1911). Il s'agit d'OST (Organisation scientifique du travail).

Le travail devra être organisé verticalement et horizontalement. Au sommet de la pyramide, les ingénieurs prennent les décisions et organisent le travail. Horizontalement, les ouvriers ne prennent pas de décisions et sont des exécutants qui se contentent d'un travail sans réflexion. Les mouvements nécessaires ont été décomposés et les ouvriers exécutent une tâche très parcellaire qui ne leur permet pas de voir les objets finis. Cependant, les ouvriers sont intéressés financièrement selon leur rendement.

Le fordisme, aux États-Unis, est l'exemple le plus célèbre est l'application de certains principes du taylorisme dans les usines automobiles Ford. Jusque-là, pour construire une automobile, objet de grand luxe très coûteux, on avait des ouvriers extrêmement qualifiés qui savaient construire l'automobile de a à z. On ne devait ensuite faire appel qu'aux selliers pour réaliser les garnitures en cuir des portières, les sièges, etc. Cela expliquait en partie que la France, pays renommé pour la qualité de son artisanat, soit, à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e, un pays « de pointe » dans la fabrication des automobiles. Taylor utilise la photographie et les mouvements nécessaires à une fabrication sont décomposés et analysés. On les divise entre les ouvriers, ce qui implique un apprentissage moins long puisque chaque ouvrier n'a plus à faire que quelques gestes bien déterminés.

Henry Ford, dans ses usines de Detroit, arrive à un succès technique remarquable. Cet ingénieur américain né dans une famille de fermiers du Michigan, passionné par la mécanique, fonde en 1903 la « Ford Motor Company ». En 1908 sort la première Ford T, construite tout d'abord de façon assez artisanale. On connaît bien la pensée d'Henry Ford, qui a fait paraître ses Mémoires, « *My life is work and work is life* » en 1922 (traduction française sous le titre *Ma vie, mon œuvre* en 1926).

Ford améliore l'organisation scientifique du travail de Taylor en introduisant dans son usine de Highland Park (Michigan) le travail à la chaîne en avril 1913. L'ouvrier ne perd plus de temps à se déplacer. Son travail vient à lui sur un tapis roulant ou par une chaîne suspendue. Chaque homme ou femme n'a qu'un ou quelques gestes, toujours les mêmes, à accomplir, ce qu'avait organisé Taylor, mais sans utilisation de la chaîne.

L'organisation de la chaîne a été le résultat de nombreux essais empiriques « à taille réelle » expérimentés avec des ouvriers par les ingénieurs de Ford. Cependant, la chaîne, dont on peut laisser la paternité à Ford en ce qui concerne l'industrie automobile, n'est pas son invention. En effet, un système similaire était utilisé dans les abattoirs de Cincinnati et de Chicago longtemps auparavant. Les abattoirs de Chicago ont nourri la curiosité de nombreux visiteurs. La chaîne à laquelle sont suspendus les porcs vivants pour être amenés à la personne qui les tue est bien décrite en 1893 par l'écrivain français Paul Bourget et, en 1889, le britannique Rudyard Kipling voit aussi ce qu'il appelle le « chemin de fer de la mort ». Les abattoirs se retrouvent aussi chez Hergé dans *Tintin en Amérique* (1931). Des systèmes de chaînes embryonnaires existaient aussi pour la fabrication de boîtes de conserve, de cigarettes...

Comme l'écrit Ford dans ses mémoires, « Le travail qui consiste à faire sans cesse la même chose et toujours de la même façon constitue une perspective terrifiante pour certaines organisations intellectuelles. Elle le serait pour moi. Il me serait impossible de faire la même chose d'un bout du jour à l'autre ; mais j'ai dû me rendre compte que pour d'autres esprits, ce genre de travail n'a rien d'effrayant. Pour certaines intelligences, au contraire, c'est la pensée qui est quelque chose de redoutable. »

La chaîne rend le travail efficace et abaisse le temps nécessaire à la construction d'une voiture. La Ford T demande 14 heures de travail et est vendue 1 500 dollars en 1909 et est construite en 1 heure 20 de travail et ne coûte que 600 dollars en 1925. Ford révolutionne l'automobile en créant une voiture accessible au plus grand nombre. Plus de caprices et de modèle « unique » la voiture est « normalisée » : toutes les Ford T sont noires et Ford de plaisanter en disant que l'on peut choisir sa voiture de la couleur que l'on veut à condition que ce soit le noir. La voiture n'a aucune option. La standardisation, ou normalisation, c'est-à-dire la réduction du nombre des variétés permet de sortir un grand nombre d'automobiles, de 80 Ford T en 1912 à 230 000 en 1914. Cette standardisation, notamment des pièces, existait dans certaines entreprises dès le XIX^e siècle, comme chez le fabricant d'armes Colt.

Dans les usines Ford règne une discipline de fer, tout est minuté, chronométré, du travail au temps à passer aux toilettes. Cependant, le salaire est particulièrement généreux. Ford a institué un salaire de cinq dollars par jour pour huit heures de travail en janvier 1914, ce qui est le double du salaire moyen. Il est partisan des salaires élevés car un ouvrier bien payé est un ouvrier qui consomme et qui, donc, peut acheter des produits Ford. Les ouvriers américains sont les premiers à posséder des automobiles et font l'envie des ouvriers européens, dont le moyen de transport habituel est la bicyclette et qui ne commencent à avoir une automobile que bien après la Seconde Guerre mondiale.

Le succès humain est, par contre, discutable. Ford considère ses usines comme son royaume et surveille la vie et les mœurs de ses ouvriers. Les causes de renvoi sont nombreuses. On peut, par exemple, être renvoyé si l'on ne va pas au cours du soir pour apprendre l'anglais. Avec une vision très passéiste, il encourage le mariage mais renvoie les femmes puisque leur mari a de l'ouvrage. Malgré le salaire élevé, le « turn over » est très important et les ouvriers ne restent pas chez Ford. Il constate lui-même que les amendes et les renvois pour incident sont nombreux. Cela ne pose pas de problème trop important car les immigrants sont disponibles et, même en parlant mal anglais, sont faciles à mettre au travail.

Deux industriels de l'automobile, André Citroën (1878-1935) et Louis Renault (1877-1944) visitent les usines Ford avant la Première Guerre mondiale et implantent ces techniques en France. Chez Renault, les ouvriers résistent par la grève à la tentative d'introduction du chronométrage en 1913. Pendant la Première Guerre mondiale, cependant, l'OST permet la fabrication de 5 à 10 000 obus par jour quai de Javel chez Citroën et après-guerre de la Citroën type A.

S'il se développe dans l'entre-deux-guerres, la belle période du fordisme se place pendant les « Trente Glorieuses », soit de la fin de la Seconde Guerre mondiale à la crise des années 1970, dans les usines où les OS (ouvriers spécialisés) sont nombreux. Cependant, le système, s'il accroît de façon extraordinaire le rendement, est très critiqué sur le plan humain. L'ouvrier ne crée rien car il ne participe que pour une petite part à la fabrication, ce qui ne lui donne pas la satisfaction d'avoir fabriqué un produit. De plus, il doit « tenir » un certain rythme sous peine de désorganiser la chaîne et il doit faire un tant de pièces, par exemple, par heure. La santé de l'ouvrier (ou de l'ouvrière) est très compromise sur le plan physique (problèmes articulaires dus au travail répétitif) et psychologique (ennui, désintérêt pour le travail). Cela aboutit à un absentéisme mais aussi à des malfaçons (on fait vite sans faire attention). Dans le Fordisme, les contrôles de qualité se font à la fin et on relève de nombreux défauts, dont la correction demande un temps et a un coût.

On en trouve ces critiques dans la littérature, notamment chez le philosophe italien anti-fasciste Antonio Gramsci (1891-1937) ou l'écrivain américain John Dos Passos (1896-1970). Au cinéma, le film du Français René Clair *À nous la liberté* de 1931 assimile de façon claire le travail à la chaîne à l'usine au travail forcé dans les prisons. Charlie Chaplin avait visité les usines Ford. Il s'en inspire probablement dans *Les Temps modernes* (1936), montrant Charlot broyé par la machine. Dans les deux films, le thème de la pointeuse et de l'horloge est très clairement une critique du chronométrage.

De 1896 à 1914, on observe à nouveau une croissance.

Après la Première Guerre mondiale, l'Allemagne vaincue a perdu de sa puissance. Les grands vainqueurs sont les États-Unis.

La croissance de 1920 à 1929 voit la hausse rapide du PIB et de la production industrielle. Cependant, la spéculation boursière est à l'origine de la crise de 1929. Les actions sont surévaluées et le krach boursier du « jeudi noir » 24 octobre 1929 éclate. Le Dow Jones, indice du New York Stock Exchange, la Bourse de New York, s'effondre. Les actionnaires retirent leur argent des banques qui font faillite. Les consommateurs n'achètent plus. Ils se privent de tout superflu, café, sucre, nouveaux vêtements, chaussures, etc. Le krach boursier devient dépression et crise industrielle. Le chômage ravage les pays. Les partis politiques extrêmes se nourrissent du désespoir et leurs rangs grossissent.

Après la Seconde Guerre mondiale

Le cadre économique

Les Trente Glorieuses, expression de l'économiste français Jean Fourastié, désigne les trente années qui vont de la Seconde Guerre mondiale aux années 1970. Après la guerre, on est passé, en quelques années, d'une situation de pénurie à une société de consommation dotée de tout le nécessaire et même du superflu. Cette société a été souvent critiquée, notamment en 1968.

Ces années sont marquées par une énorme croissance. Elle est non seulement forte mais aussi très régulière. Les causes en sont l'accroissement et la hausse de qualification de la main-d'œuvre, l'intervention des pouvoirs publics qui, par leurs commandes et leurs choix, orientent l'économie. Le système monétaire international mis en place à Bretton Woods est, de plus, très stable.

De façon paradoxale, les pays qui connaissent le plus grand essor sont les vaincus de la guerre, l'Allemagne et le Japon, qui servent à contenir le communisme et qui, de ce fait, sont adés par les États-Unis. Certains pays constituent des alliances économiques comme la CEE.

Cependant, le modèle n'est pas indestructible. Le système de Bretton Woods s'achève en 1971 quand le président des États-Unis, Richard Nixon, suspend la convertibilité du dollar en or. On entre dans le système des changes flottants.