

Le document proposé est un tableau statistique présentant les chiffres de production de Charbon et de fer, le tonnage des navires et les kilomètres de voies ferrées construites entre 1870 et 1913 pour trois puissances industrielles, la GB, les USA et l'Allemagne. Il a été publié en 1997 dans un ouvrage d'histoire économique (un siècle d'histoire...et sociétés, 1873-1973 par B Lemonnier) sur la GB d'où la présence des USA et de l'Allemagne dans les statistiques qui sont ses principaux concurrents. Ces données statistiques permettent d'observer le phénomène de l'industrialisation au tournant du XXe siècle ainsi que le comportement de chaque pays par rapport aux autres.

On constate en effet dans un premier temps que tous les chiffres augmentent entre 1870 et 1913 avec des coefficients très variables. Pour le charbon la production est multipliée selon les pays entre 3 et 20, la production de fer est multipliée entre 0,5 et 15. L'augmentation du tonnage des navires est d'un coefficient 2 ou 3 et les kilomètres de voie ferrée sont multipliés par 0,3 (RU), un peu plus de 3 (Allemagne) et presque 4 (USA). Ces résultats donnent une idée du développement de l'industrialisation pendant la petite cinquantaine d'année précédant la première guerre mondiale. Le charbon est la source d'énergie principale à cette époque et entre dans la confection de l'acier, d'où les chiffres en centaines de millions de tonnes dans les trois pays. La production de fer est motivée par la demande de machines et de structures métalliques pour les constructions. Le chemin de fer est ainsi un des secteurs qui stimule l'industrie métallurgique et les conséquences en sont bien visibles sur le tableau même si les coefficients n'atteignent pas ceux des productions de charbon et de fer. C'est aussi le cas du tonnage des navires marchands qui évolue assez peu, dans les mêmes proportions que les chemins de fer. On peut interpréter cette différence entre les deux secteurs par la complexité de la production. En effet le charbon et le fer sont des industries extractives et de première transformation. La production est ancienne. Les deux autres secteurs concernent des activités complexes : le chemin de fer nécessite des traverses en bois, des rails et des fixations en fer, mais aussi tout un travail de terrassement. Si on réfléchit aux chiffres donnés pour les deux pays européens en 1913 : 38000 km au RU et plus de 63000 km en Allemagne, ils sont loin d'être négligeables dans des pays où les distances les plus longues sont de l'ordre de 1000 à 1500 km. Le tonnage des navires correspond au trafic des marchandises. Dans ces conditions, le triplement ou le quadruplement des données de ces secteurs induit le développement de plusieurs secteurs industriels et ces augmentations ne sont pas du tout négligeables.

Les données nous permettent aussi de comprendre la hiérarchie des puissances de cette époque. En 1870, la GB est première dans trois domaines sur quatre. Avec 112 MM de t de charbon, elle produit trois fois plus que l'Allemagne et 9 fois plus que les USA. Les 6 MM de t de fer produites sont cinq fois plus importantes que les productions des deux autres pays. Le tonnage des navires marchands britanniques est talonné par les USA (5,7 contre 4,2 MM t), l'Allemagne n'étant manifestement pas une puissance maritime à cette date avec moins d'un millions de tonnes. Dans le domaine des Chemins de fer, la GB n'a construit qu'un peu plus de la moitié du réseau des USA (24,7 contre 57,9 milliers de km), alors qu'elle a vu naître ce moyen de transport. On doit sans doute attribuer ce retard à la grandeur du pays, celle de la GB mais aussi celle des USA qui, à ce moment, tente de se reconstruire après la guerre de sécession. Ainsi ces observations confirment la première place de la GB dans la hiérarchie mondiale : c'est le temps de l'économie monde britannique, le RU étant à la tête d'un empire assis sur tous les continents, possédant des relais pour ses navires et pour son pouvoir dans tous les océans. On a également observé le fait que les USA talonnent la GB. En 1913, la situation a bien changé.

Non seulement, l'industrialisation a fait s'envoler les statistiques mais elles montrent une grande avance des USA qui dépassent largement la GB. La production américaine de charbon dépasse d'un quart celle du RU (433,5 contre 292 MM t), sa production de fer (30,8 MM t) est le triple de la britannique et l'avance des km de chemin de fer est confirmée, les USA ayant le plus grand réseau ferré au monde en 1913 avec plus de 235 milliers de km. Seul le tonnage des navires reste en faveur de la GB : 12,1 ici, 7,9 outre Atlantique, avec une croissance assez proche. Et cela nous montre que, juste avant la première guerre mondiale, la domination américaine est installée mais pas encore complète puisque la grande puissance maritime qu'est la GB depuis le XVIIIe siècle n'a pas encore laissé sa première place dans le commerce maritime. Mais on peut d'ores et déjà dire que l'économie monde étatsunienne est en cours d'installation.

Les données s'arrêtent en 1913, juste avant la première guerre mondiale car d'autres productions changent complètement la teneur des statistiques. On passe alors d'une économie de paix, comme dans notre tableau, à une économie de guerre dont les types de productions sont bien différents. Ainsi, 1913 clôt une période de croissance économique basée sur des productions d'une économie de paix (normale?).