



**Silvia Marzagalli, « Les boulevards de la fraude ». *Le négoce maritime et le Blocus continental, 1806-1813.* Bordeaux, Hambourg, Livourne, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 1999, 396 p.**

**Philippe Minard**

DANS **REVUE D'HISTOIRE MODERNE & CONTEMPORAINE** 2001/2 n<sup>o</sup>48-2, PAGES 344 À 347  
ÉDITIONS **BELIN**

ISSN 0048-8003

ISBN 2701131030

DOI 10.3917/rhmc.482.0344

Date de mise en ligne : 01/10/2005

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-d-histoire-moderne-et-contemporaine-2001-2-page-344?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...  
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



**Distribution électronique Cairn.info pour Belin.**

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur [cairn.info/copyright](https://shs.cairn.info/copyright).

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

## Comptes rendus

---

**PHILIP D. CURTIN,**

*The World and the West*

*The European Challenge and the Overseas*

*Response in the Age of Empire,*

Cambridge, Cambridge University Press, 2000,

294 p.

*The World and the West* se présente comme un essai historique sur la colonisation et ses conséquences, depuis l'époque des Découvertes jusqu'à la fin du XX<sup>e</sup> siècle. L'ouvrage s'inscrit dans la «longue durée», couvrant les périodes modernes et contemporaines. Afin de réaliser cet ambitieux

projet, l'auteur étudie une série de cas concrets correspondant à des sociétés et des espaces géographiques aussi éloignés les uns des autres que peuvent l'être l'Afrique du Sud, l'Asie centrale, le Mexique, l'Empire ottoman, le Japon, l'Indonésie, le Ghana... Dans chacun de ces cas, choisi à un moment précis de son histoire, l'auteur centre son analyse sur les transformations culturelles provoquées, directement ou non, par l'action des «Occidentaux». Il montre ainsi la diversité des réponses fournies à ces puissances coloniales que sont le Portugal, l'Espagne, la France, l'Angleterre, les Provinces-Unies, la Russie; réponses inattendues souvent, déroutantes parfois, mais qui expliquent, dans le long terme, la marche vers une lente unification à l'échelle planétaire.

Le plan et le style sont à la fois lisibles et clairs. L'auteur présente d'abord la conquête coloniale, en insistant sur la différence bien connue entre «colonie» à élément européen prédominant et «empire territorial» dans lequel l'élément européen reste quantité négligeable sur le plan numérique. À ces deux cas de figure vient s'ajouter un troisième, qui voit une importante minorité européenne se mêler aux communautés existantes pour former une «société plurielle» (*plural society*). Ce dernier type apparaît lorsque les Européens dépassent les 5% de la population totale, ce qui a été le cas en Afrique du Sud, Israël, Pérou par exemple.

La mise en place des empires coloniaux, au cours du XVI<sup>e</sup> siècle, fait l'objet de développements originaux, par exemple sur l'apparition de maladies tropicales telles que fièvre jaune et malaria qui auraient facilité la mise en place des Européens. C'est ainsi que s'expliquerait la disparition des populations amérindiennes de l'ensemble des plaines et bassins tropicaux de l'Amérique. Les aspects technologiques sont également l'occasion d'intéressants développements, sur les armes et l'artillerie en particulier. C'est autour de 1850 que se situe le «décalage» (*weapons gap*) le plus important entre armées européennes et non-européennes sur le plan technologique, suivant l'auteur, et c'est entre 1850 et 1900 qu'ont lieu les conquêtes territoriales les plus importantes; après quoi, les phénomènes de guérilla jouent contre les Européens. Par ailleurs, le rôle des découvertes médicales est étudié, la quinine, la connaissance des maladies tropicales; le lecteur reste d'ailleurs un peu sur sa faim par rapport à ce passage. Les diverses motivations des «politiques impérialistes» sont envisagées et l'auteur montre que, bien souvent, les gouvernements européens se sont trouvés face au «fait accompli», et aux manœuvres des milieux européens qui se trouvent sur place, ce que l'auteur appelle les «locaux» (*men-in-the-spot*).

Le deuxième chapitre évoque les transformations culturelles des sociétés multi-ethniques ou multi-confessionnelles. C'est à ce propos qu'est analysée la formation de «sociétés plurielles», par exemple en Afrique du Sud, où se rencontrent les Africains parlant des langues khoïsan puis les descendants d'Européens et les descendants de métis issus des

rivages de l'Océan indien, sociétés qui ne se fréquentent pas mais parlent afrikaan. Enfin, les anglophones et des populations bantoues viennent se superposer à ces sociétés déjà en place au XIX<sup>e</sup> siècle. La formation d'une « société plurielle » est évoquée également dans le cas de l'Asie centrale, dont les populations d'origine mongole, turque ou iranienne assistent à l'arrivée d'immigrants russes et ukrainiens au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. En dépit de ses directives, l'URSS ne parvient pas vraiment à assimiler les minorités ethniques d'Asie centrale. La transformation culturelle du Mexique se présente encore différemment, à partir de deux exemples : ceux des Mayas de la péninsule du Yucatan et des Yaqui du Sonora. Conquis très partiellement par les Espagnols au XVI<sup>e</sup>, le Yucatan laisse subsister des cités-États mayas jusqu'aux environs de 1700, tandis que pour les Yaqui les contacts avec les Européens ont eu lieu par l'intermédiaire d'un ordre religieux, la Compagnie de Jésus, qui met en place huit « villages » évoquant les « réductions » du Paraguay. Le XIX<sup>e</sup> siècle doit procéder à une « seconde conquête » des Yaqui comme du Yucatan ; le contrôle de l'État mexicain reste toutefois très relatif au cours du XX<sup>e</sup> siècle. Enfin, les choix administratifs sont évoqués à travers des exemples suggestifs, ceux du Bengale, de Java et de la Malaisie.

La troisième partie traite de la « conversion » à l'Occident, incluant les aspects religieux de la colonisation, par exemple dans le cas des missions chrétiennes d'Afrique orientale, en particulier au royaume du Buganda dont le passage à la religion proposée par les missionnaires est largement motivé par des raisons stratégiques (p. 126). Mais la « conversion », ce sont aussi les phénomènes d'acculturation : diffusion des techniques agricoles, des vêtements et de l'architecture, évoquée à travers de grandes figures comme le roi Chulalongkorn de Siam (r. : 1873-1910). Le cas du Japon de Meiji, bien connu par ailleurs, est évoqué là comme un « type » de réponse à l'Occident, ainsi que celui de l'empire ottoman.

Le quatrième chapitre porte sur la fin des empires coloniaux et la marche à l'indépendance. L'auteur envisage les différentes formes de résistance ou de rébellion à l'autorité européenne, en développant en particulier les mouvements de type « millénariste » : Danse des Esprits destinée à favoriser le retour des bisons chez les Indiens d'Amérique du Nord autour de 1890, sacrifice du bétail afin d'éloigner l'épizootie chez les Xhosa d'Afrique du Sud vers 1850, « cultes du cargo » en Mélanésie dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. L'ouvrage se termine sur deux exemples d'indépendance, ceux de l'Indonésie et du Ghana.

La lecture de Philip Curtin peut dérouter parfois, dans la mesure où le lecteur voyage sans cesse dans l'espace et dans le temps. L'ouvrage sollicite sans cesse l'attention et la culture générale du lecteur, et certaines comparaisons, entre sociétés d'Afrique, d'Asie et d'Amérique par exemple, se révèlent intéressantes. L'ouvrage, bien sûr, n'épuise pas les questions, qu'il traite de manière rapide mais toujours avec clarté, et ouvre de nombreuses pistes : *The World and the West* est un essai historique très stimulant.

Jean-Pierre DUTEIL

**PIETER C. EMMER,**

*The Dutch in the Atlantic Economy,  
1580-1880. Trade, Slavery and Emancipation,*  
Aldershot, Ashgate, 1998, 298 p., £ 55.00

Onze articles (révisés et actualisés), publiés dans divers ouvrages collectifs et revues, entre 1977 et 1996, forment cet ouvrage. Riche d'informations, toujours agréable à lire, particulièrement stimulant par les nombreuses questions qu'il soulève, à propos de thèmes majeurs, il s'avère d'emblée une contribution essentielle à la compréhension de l'histoire de l'expansion européenne. Comme l'indique justement l'auteur, on a trop souvent tendance à faire du cas anglais un

modèle à l'aune duquel devraient être jugées toutes les autres expériences. Comparant souvent l'exemple hollandais avec celui de l'Angleterre, Pieter Emmer ne tombe pas dans le travers, bien connu en France, qui consisterait soit à en minimiser l'importance soit à la revaloriser. Le but n'est pas ici de faire acte de soumission ou bien de défendre son « identité ». Il s'agit, en présentant les pièces d'une expérience singulière, de mieux appréhender ce qui fait la diversité et l'unité du processus de l'expansion européenne. Il est vrai que les articles retenus n'abordent qu'un aspect des choses : celui de la part prise par les Hollandais dans cette expansion, délaissant ainsi la question, en retour, de ses effets sur l'évolution des Pays-Bas. Mais cela ne fait que contribuer à l'homogénéité du livre (dont le titre correspond parfaitement au contenu), laquelle n'est pas toujours facile à établir dans ce genre de recueil.

Un premier ensemble d'articles peut être regroupé autour de la question du rôle joué par les Hollandais dans la formation et l'évolution du monde atlantique. Distinguant classiquement deux systèmes (le premier fondé sous l'égide des Ibériques, le second sous celle des nations de l'Europe du Nord-Ouest), P. Emmer oppose peut-être de manière trop tranchée un système féodal ou pré-capitaliste (le premier) à un autre (le second), très nettement déterminé par l'économie de marché. Mais, il montre que c'est sans doute dans les Caraïbes que l'économie coloniale (d'Ancien Régime) a été la plus modelée par les incitations du marché. Il démontre ensuite brillamment que, si les Hollandais ont bien joué un rôle important dans l'émergence de ce second système, ce n'est pas du côté des arguments traditionnellement avancés qu'il faut regarder pour s'en convaincre. On note souvent qu'ils auraient été essentiels, et même à l'origine de la révolution sucrière dans les Caraïbes, en pourvoyant massivement en captifs africains, en crédits, en produits d'importation et en débouchés, les colonies de plantation émergentes anglaises et françaises. Or, rien ne permet d'étayer l'existence de ces avances en crédits et, fort justement, l'auteur rappelle combien a été importante l'accumulation locale du capital (grâce aux activités agro-pastorales mais aussi aux capacités de quelques riches familles installées sur place et, surtout, à la course et à la piraterie). Il note que les Hollandais n'ont pris une part importante à la traite qu'après avoir contrôlé les territoires sucriers du Nord-Est du Brésil, que l'on a sous-estimé le nombre de captifs présents dans les Caraïbes avant le décollage sucrier, que le rôle des négriers hollandais a surtout été important dans les années 1640, soit dix ans avant que ne s'opère vraiment ici la transition avec le système des engagés, et une bonne vingtaine d'années avant l'essor de la « révolution sucrière ». On a également sous-estimé la capacité des Anglais et des Français à approvisionner leurs îles, en captifs comme en autres produits. « As far as the transportation of import and export goods is concerned », note t-il, « it seems strange that Dutch traders could suddenly be replaced as soon as the Navigation Acts of 1651 disallowed the use of foreign ships by the colonists of the British islands » (p. 59). « A similar process occurred in the French Antilles, where the French ships also replaced Dutch ones, albeit a decade later than in the British Caribbean » (p. 99). Aussi, « the West Indies as a sugar producing area was [...] mainly a creation of British and French efforts » (p. 61). Ce n'est donc pas à la manière d'un *deus ex machina* que les Hollandais furent les plus utiles à la formation de l'économie atlantique. Pieter Emmer rappelle que c'est d'abord en établissant des connections entre les techniques de production déjà à l'œuvre au sein du premier système atlantique (notamment au Brésil) et l'esprit plus capitaliste du second (notamment aux Caraïbes). Il insiste ensuite sur un facteur tout aussi essentiel et beaucoup moins étudié : en stimulant la compétition commerciale, les Hollandais ont permis de faire baisser le prix du transport et celui des produits échangés. L'essor du second système atlantique « was largely due to (an) initial phase of free competition in the non-Spanish

Caribbean between 1624 and 1665» (p. 22). L'instauration des politiques mercantilistes contraria ensuite cette libre compétition, mais par la contrebande (voir *Illicit Riches...*, de W. Klosster, Leyde, KITLV Press, 1998), par le commerce de transit ou encore la prise d'intérêts financiers et commerciaux dans les possessions étrangères, les Hollandais continuèrent à jouer un rôle dans ce que l'on pourrait appeler un processus d'internationalisation de l'économie atlantique («The Dutch played an important role in keeping the second Atlantic system as international and as market-oriented as possible», p. 31).

Ce n'est évidemment pas par hasard qu'ils furent conduits à jouer ce rôle. C'est d'abord la perte du Brésil qui les força à développer leurs réseaux commerciaux dans l'Atlantique («resulting in fierce competition in the Caribbean and forcing down the prices of transportation», p. 24). C'est ensuite l'incapacité à établir des colonies de peuplement (les Hollandais excellent à trouver des hommes, partout dans l'Europe du Nord, pour les envoyer travailler au service de leurs compagnies des Indes, mais seulement pour un temps, sans qu'ils se fixent dans les colonies), et donc à tirer profit de l'économie atlantique par l'insertion dans le système de production colonial, qui les orientent vers des spéculations plus «commerciales». À cela s'ajoute la difficulté (inhérente au coût) et le non-désir de financer une puissante marine de guerre, indispensable pour conserver ou étendre ses possessions américaines («in short, the Dutch had no other choice, after 1675, but to profit from a neutral position *vis-a-vis* the imperial rivalries in the Atlantic», p. 109). Dans son article sur la West India Company, Pieter Emmer montre d'ailleurs que c'est par l'effet de cette orientation obligée, que la Cie sut durer si longtemps, en sachant s'adapter sans cesse, passer telle un «caméléon», d'une spéculation à une autre, en fonction de l'évolution de la conjoncture (p. 89; sur cette capacité adaptative des réseaux commerciaux hollandais, voir aussi p. 103). Là où l'auteur voit un facteur supplémentaire permettant d'expliquer cette évolution, à savoir l'incapacité des Hollandais à suivre la France et l'Angleterre «by granting protection to products shipped from the American colonies» (p. 93), peut-être faut-il plutôt voir une conséquence du système lui-même. Le virage «commercialiste» étant pris, on peut en effet comprendre que les Hollandais n'avaient guère intérêt à miser sur la mise en place de systèmes protecteurs à l'avantage de leurs rares et marginales (en termes de part de production) colonies antillaises.

Un second ensemble d'articles permet d'introduire à la question de la sortie du système colonial. L'abolition de la traite ne posa guère de problèmes aux Hollandais. Leur trafic négrier était arrêté avant même l'occupation française de 1795-1796. Lors de la reprise des hostilités franco-britanniques, en 1803, les firmes hollandaises engagées dans la traite cessent leurs activités. Et dès 1806, les planteurs de Surinam qui le souhaiteraient n'ont plus les moyens financiers d'acquérir des captifs. Les mesures légales prises après les guerres napoléoniennes suffisent donc à faire disparaître totalement le trafic. La colonie de Surinam continue à recevoir des captifs (traités par la France, l'Espagne ou les États-Unis), jusqu'en 1826. Mais son économie est loin d'être aussi dynamique que celles de Cuba ou du Brésil, d'où la faiblesse du trafic négrier illégal. Son arrêt, en 1826, est néanmoins un acte politique, allant à contre-courant des intérêts des planteurs. Il n'est pas sûr, en effet, que la protection de leurs produits sur le marché britannique ait été pour eux une compensation suffisante, par rapport aux autres économies de plantation qui continuèrent, pendant plusieurs décennies, à recevoir des captifs. La relative faiblesse des incitations à la reprise de la traite, mais aussi une sorte de léthargie (ou «stagnation», p. 128), politique, économique, sociale et religieuse, aux Pays-Bas (sur laquelle P. Emmer insiste à plusieurs reprises), expliquent la quasi absence de mouvement abolitionniste (qu'il s'agisse d'abolir la traite ou l'esclavage) dans ce pays. La question fut appréhendée «as a purely technical

matter» (p. 127). P. Emmer ajoute qu'il n'y aurait pas de liens entre les rares abolitionnistes du XIX<sup>e</sup> siècle et le mouvement des Lumières (p. 140). Ce qui est peut-être à vérifier, car, note-t-il ailleurs, c'est vers 1840 que certains libéraux s'intéressent vraiment à la question ; or le libéralisme et l'idéologie du « free labour » sont en partie liés aux Lumières. Au Surinam, la question fut résolue par une sorte de compromis : l'abolition effective fut repoussée jusqu'en 1863, mais la situation des captifs fut constamment améliorée. C'est dans ce cadre qu'il faut situer les analyses très stimulantes sur la période de transition entre l'économie esclavagiste et le travail libre (articles 7 à 11). Les libéraux, rappelle l'auteur, pensaient que l'augmentation du coût du travail serait plus que compensée par celle de la productivité. Le débat sur la question a fait rage aux États-Unis, économétrie à l'appui, sans aboutir à des certitudes. Il est encore beaucoup moins avancé en ce qui concerne les Caraïbes et le monde colonial insulaire en général. D'où l'intérêt des remarques de P. Emmer qui étudie les différentes alternatives à l'esclavage expérimentées au Surinam (l'envoi de colons européens en 1747-1748, puis dans les années 1840-1850 ; puis le recours aux travailleurs sous contrat), ainsi que les tentatives de modernisation du système de la plantation lui-même, sous l'impulsion des colons mais aussi de l'État (art. 8). Tout cela conduisit à des échecs plus ou moins cuisants. Tout aussi problématique fut l'insertion des anciens esclaves dans les nouveaux circuits du travail libre (art. 9, 10). P. Emmer passe en revue et commente toutes les raisons habituellement avancées (économiques, culturelles, internes, externes...) pour expliquer ces deux insuccès. Il leur ajoute un élément nouveau : la taille (et donc les ressources en population locale) de la colonie concernée. La croyance des abolitionnistes et des libéraux en la possibilité d'un changement radical (à propos de laquelle on lira des passages savoureux, et notamment l'article 11) fut donc battue en brèche par les réalités : « The margins of change in plantation America were extremely limited, both for employers and employed » (p. 220) écrit l'auteur, avant de conclure à la nécessité d'étudier de manière comparative les systèmes coloniaux d'Asie et d'Amérique.

Que dire de plus, sinon inciter à lire ou à relire les articles contenus dans cet ouvrage, dont certains sont déjà des classiques. Ce livre n'est pas seulement une magistrale mise en perspective du cas hollandais, il est également une référence incontournable pour tous ceux qui s'intéressent à l'histoire comparée des processus coloniaux.

Olivier PÉTRÉ-GRENOUILLEAU

**GÉRARD LE BOUËDEC,**

*Les Bretons sur les mers*, Rennes,  
Éditions Ouest-France, 1999, 252 p.

Comme l'indique son titre, l'ouvrage que nous présente ici Gérard Le Bouëdec est consacré aux hommes, et, parmi eux, aux marins. Se démarquant de propos trop souvent véhiculés relatifs à la fameuse « vocation » maritime de la Bretagne, il a le mérite de montrer que ce « monde ne peut vivre en dehors de l'économie et de la société globales » et que les métiers de la mer répondent d'abord au jeu de la demande (en termes de produits, de capacités techniques – de transport... – et de savoir-faire) et de l'offre en main-d'œuvre (marins). Sur la longue durée, la singularité de la Bretagne fut d'offrir cette main-d'œuvre, de contribuer à la formation des équipages au long cours et au cabotage, comme à ceux de la marine nationale. L'une des raisons principales de cette singularité réside, comme l'indique G. Le Bouëdec, dans l'existence d'une nombreuse population rurale assez pauvre, vivant à la fois de la mer et de la terre. Ceci explique pourquoi la « flotte potentielle bretonne est disproportionnée par rapports aux seuls besoins de l'économie bretonne », pourquoi elle est une « flotte de service » aux XV<sup>e</sup> et

XVI<sup>e</sup> siècles, et aussi pourquoi il y a « explosion » des effectifs de marins entre les XVII<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles (en 1887, trois inscrits maritimes sur quatre sont Bretons). De ce constat, l'auteur tire une conclusion. Ne pouvant être directement appliquée à l'échelle des armateurs et des capitaines de navire (qui n'entrent pas dans le cadre de cette étude), elle paraît tout à fait pertinente à l'échelle des marins (même si elle mériterait d'être étayée par des études plus poussées) : « du fait de la structure très éclatée » des activités maritimes, « le profit est dispersé. S'il contribue à améliorer les revenus du quotidien, il ne permet guère l'accumulation du capital » (p. 27).

On aurait alors pu essayer de rapprocher le phénomène de celui offert par le modèle des migrations temporaires, comme celle, parmi d'autres exemples, des maçons de la Creuse du XIX<sup>e</sup> siècle. Dans les deux cas (Bretons ou Creusois) la faiblesse des revenus de la campagne pousse à des *départs* (vers Paris ou bien vers la mer), lesquels, sources de quelques revenus, permettent ensuite de revenir, de *rester* plus ou moins durablement à la campagne, et d'y faire vivre le reste de la famille. La question majeure, dès lors, serait celle du moment où il y a ou non rupture entre le monde de la terre et celui de la mer. Elle serait aussi celle des multiples passerelles (voir le rôle des femmes restées sur place et qui travaillent parfois le sol, comme l'indique l'auteur en conclusion) entre les deux activités. Consacré à la description (sans exclusive) des petits et des grands circuits commerciaux maritimes dans lesquels se sont insérés les marins bretons entre les XV<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, cet ouvrage nous dresse une série de tableaux, rapides mais précis : de la pêche à Terre-Neuve à celle de la sardine, en passant par la traite des Noirs ou bien le commerce de Cadix. Ce « portrait des marins bretons » (p. 245), permet de restituer « l'épopée », sans la légende. L'auteur puise à de nombreuses sources, parfois de première main, et procède par recoupement de travaux publiés et inédits (mémoires de maîtrise notamment). Destiné au grand public, ce livre présente ainsi l'avantage, il faut le souligner, de ne pas dissocier la recherche universitaire la plus récente de sa diffusion la plus large. Sa lecture permet également de nourrir la réflexion en suscitant quelques interrogations. Celles-ci sont relatives à la manière dont s'imbriquent concrètement les trafics successivement empruntés par les marins bretons, au poids des stratégies portuaires négociantes et à leurs résultantes (spatiales et économiques), à l'univers culturel des marins ainsi que leur rapport à l'État ; un rapport de plus en plus perçu, à partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, sur le mode de l'État-providence. Au total, l'ouvrage constitue une utile et très accessible synthèse.

Olivier PÉTRÉ-GRENOUILLEAU

**SUSHIL CHAUDHURY, MICHEL MORINEAU (DIR.),**  
*Merchants, Companies and Trade. Europe  
 and Asia in the Early Modern Era,*  
 Cambridge, Cambridge University Press, 1999,  
 330 p., € 45. 00

Cet ouvrage majeur rassemble 16 communications d'un séminaire tenu en 1990. Les deux éditeurs notent que l'histoire du commerce en Asie dépend encore presque entièrement de sources européennes. Néanmoins, ils insistent sur la nécessité de

revisiter un certain nombre d'idées reçues, véhiculées par un européocentrisme toujours actif. Ils indiquent que la fascination exercée par le commerce maritime a longtemps conduit à négliger les voies terrestres du commerce à longue distance, qu'en termes de techniques commerciales les marchands asiatiques n'étaient en rien inférieurs à ceux d'Europe, et que la part des premiers dans le commerce asiatique fut souvent prédominante. Sans doute ne convient-il pas d'aller trop loin dans cette révision, et d'aboutir à un

autre extrême, qui consisterait à ériger sur un piédestal les acteurs indigènes de ce commerce. Les deux co-organisateurs en sont pleinement conscients, et leurs propos, tout en finesse, permettent d'ouvrir une voie pleine de promesses entre deux écueils devenus malheureusement trop classiques, issus, soit de l'eurocentrisme soit des discours tiers-mondistes. Ils montrent ainsi que le regard de l'historien est tout aussi important que la nature des sources qu'il analyse, et que, dépendant de ces dernières, il ne saurait ni en être esclave ni s'en servir afin de masquer le fait qu'il est toujours, à un moment ou à un autre, obligé de choisir.

L'ouvrage est subdivisé en quatre parties : « Asia, especially India, around 1500 » (p. 19-52) ; « Routes, markets and merchants » (53-172) ; « European presence in Asia » (173-240) ; « implications of trade : Asia and Europe » (241-320). L'idée centrale est que la période allant du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle doit être comprise comme celle de l'âge du *partnership*, entre commerçants européens et asiatiques ; un *partnership* à la fois intéressé et conflictuel que nous aborderons ici en trois temps.

Plusieurs communications permettent d'abord de souligner combien les Européens sont en position difficile en Asie. Cela ressort notamment de l'étude Ph. Haudrière, sur la Cie des Indes française. Les expressions utilisées (« the Asian abyss » – à propos des exportations de métaux précieux américains via l'Europe – ou encore « commercial hell » – relativement aux difficultés rencontrées sur place par les Français) sont sans doute un peu fortes. M. Morineau montre en effet, un peu plus loin, les limites de ce qui est en fait un cliché (qui remonte à l'antiquité) faisant de l'Asie un tombeau pour l'or et l'argent venus d'Europe. D'ailleurs, notant combien le « mirage indien » pouvait être attractif pour les commerçants français de la fin de l'Ancien Régime, la communication de P. Butel laisse sous-entendre que « l'enfer » asiatique pouvait ne pas être aussi terrible que cela. Néanmoins, il est sûr que tous les Européens, selon des modalités différentes (voir notamment la communication de O. Prakash) doivent faire face à un certain nombre de problèmes. Suscité à la fois par l'éloignement et par la nature des marchandises échangées, le coût élevé des opérations contraint à de lourds investissements, à miser sur des marges relativement importantes, et conduit de ce fait à une infériorité structurelle face à des commerçants locaux tout à fait capables de tirer leur épingle du jeu avec des taux de profit moindres. À cela s'ajoutent les contraintes que s'imposent eux-mêmes les Européens, du fait de leur concurrence (voir les difficultés de la Suède et de l'empire d'Autriche étudiées par C. Koninckx et H. Houtman de Smedt).

Quoi qu'il en soit, l'importance du rôle joué par les négociants indigènes dans le commerce asiatique est évidente, et c'est le second point sur lequel il convient d'insister. À partir de l'étude de la route traversant le Quandahar, N. Steensgaard insiste (p. 55-73) sur la pérennité de la voie caravanière (même si, dans l'exemple étudié, la part de certains produits – comme le sucre et l'indigo – déclina), qui demeura une véritable alternative à la voie maritime après la chute d'Ormuz. La complexité des réseaux marchands indigènes et le rôle de la culture dans ce que nous serions tenté d'appeler un « capitalisme relationnel », sont soulignés par M. Aghassian et K. Kévonian, à propos des Arméniens (voir aussi la communication plus globale mais également très fine, consacrée par F. Perlin aux processus de spéciation sémantique en usage dans le monde du commerce, p. 145-172). Dans l'une de ses deux communications (qui s'ajoutent au rapport introductif), M. Morineau (p. 116-144) tente de comparer les marchands européens et les marchands d'Asie. Il en résulte une stimulante remise en cause des connotations péjoratives qui continuent souvent à peser sur ces derniers, du fait du qualificatif de « pedlars » qui leur est attribué. Enfin, établissant de manière indiscutable le rôle majeur joué par les acteurs asiatiques

dans le commerce du Bengale (les Européens n'étant responsables que d'un cinquième ou d'un quart des exportations totales de soie brute au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle), S. Chaudhury (p. 300-320) se demande si ce n'est pas cette influence qui fut à l'origine de la conquête britannique du Bengale, en 1757. En d'autres termes, ce serait afin de briser des rivaux devenus dangereux que la Grande-Bretagne se serait aventurée dans la voie de la domination directe. Directement ou non, plusieurs communications sous-entendent l'importance de la césure marquée par la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, époque à laquelle l'équilibre des forces aurait été rompu, au profit des Européens (voir ainsi le travail de D. Rothermund, p. 276-286, qui indique une tendance, de la part des Anglais, à vouloir contrôler de plus en plus la production du coton indien). Le découpage chronologique dans lequel s'encadrent tous les études réunies dans cet ouvrage témoigne, lui aussi, de l'importance accordée à ce tournant historique.

On notera cependant une question. Pourquoi les acteurs indigènes du commerce asiatique, qui étaient habiles et efficaces, ne se sont-ils pas, auparavant, infiltrés dans les méandres du commerce européen ? Malgré l'habileté des marchands asiatiques et la réalité d'un « Indian challenge » (notamment en matières de textiles), finement analysé par M. Morineau (p. 243-275), il n'y eut pas de pénétration commerciale asiatique directe en Europe. On peut donc se demander si des facteurs plus anciens, et peut-être plus structurels, n'ont pas joué un rôle dans la construction du déséquilibre semblant s'être accusé plus nettement qu'auparavant, à partir de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les raisons de cette non-intrusion des asiatiques en Europe constituent donc le troisième point sur lequel nous voudrions insister. Faut-il les chercher dans l'existence de barrières culturelles et mentales rendant impossible, en Europe, le contact qui s'établissait si naturellement sous d'autres cieux avec les marchands non-européens ? Est-ce le fait des mesures protectionnistes mises en place par certains pays européens (et analysées ici par M. Morineau) ? Faut-il incriminer l'inadaptation des structures commerciales asiatiques (absence de moyens), ou bien, sans doute plus raisonnablement, s'interroger sur les motifs d'une absence (ou faiblesse) de volonté, de la part des pouvoirs et des marchands indigènes, de s'infiltrer dans les circuits du commerce européen ? Cette dernière hypothèse semble indirectement corroborée par R. Arvind Palat et I. Wallerstein. Ils expliquent en effet que, « rather than seeking to enlarge their share of core production processes, the prime motive of rulers of polities in the Indian Ocean world-system was to extract larger surpluses by enlarging the territories under their control » (p. 41). Insistant sur des tendances longues, une autre étude va dans le même sens. Celle dans laquelle G. Veinstein note que la production de l'empire ottoman ne fut nullement affectée par la concurrence exercée par les textiles occidentaux, et notamment anglais. À l'instar des importations venues d'Inde, ces textiles « never hindered domestic production by depriving it of domestic or foreign outlets, but on the contrary gave it a stimulus by providing it with patterns » (p. 112). Ces puissants motifs n'ont cependant pas empêché l'émergence de communautés marchandes s'adonnant au commerce transocéanique. Ce fut le cas aux débuts du XVI<sup>e</sup> siècle, comme le souligne fort judicieusement G. Bouchon (p. 42-51). Aussi aurait-on aimé des études plus centrées sur ces exemples, notamment celui que nous livre la région du Gujarat, depuis le XV<sup>e</sup> jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Tout cela pour dire que les motifs de la non sortie des négociants asiatiques hors de leur propre système-monde (largement étendu à une partie de l'Afrique orientale, il faut le souligner) sont multiples, et que l'étude de la manière dont ils ont pu se combiner serait sans doute utile, tant pour mieux comprendre l'histoire de ces régions que pour remettre en perspective le vaste processus de

l'expansion européenne ; un processus dont les racines et les modalités n'ont peut-être pas été uniquement influencées par l'Occident.

Au total, voici un livre riche de faits nouveaux, d'idées et de pistes de recherche, et qu'une recension, même plus longue, ne saurait résumer. On ne peut que regretter la date tardive de sa publication (dix ans après l'organisation du séminaire qui en fut à l'origine) et espérer qu'il serve d'exemple, en poussant les historiens à multiplier la nature des regards qu'ils portent sur l'histoire des relations entre l'Europe et le monde.

Olivier PÉTRÉ-GRENOUILLEAU

**OM PRAKASH,**

*European Commercial Enterprise  
in Pre-Colonial India,*

Cambridge, Cambridge University Press, 1998,  
«New Cambridge History of India», XVIII-378 p.

Om Prakash me pardonnera de commencer ce compte rendu par un hommage à son collègue Denys Lombard, disparu le 8 janvier 1998. C'était un homme d'une délicatesse exquise et d'une impressionnante maîtrise aussi bien des langues, dont les

orientales, que de la conception de l'histoire. Ceux qui ont lu les trois tomes de son *Carrefour javanais. Essai d'histoire globale* (Éditions de l'EHESS, 1990) en auront été convaincus. Il est devenu de mauvais ton d'évoquer Braudel en paragon de la recherche. Pourtant, c'est bien à lui que Denys Lombard faisait penser par sa prospective. Et ce non pas simplement parce qu'il a parlé d'une autre «Méditerranée», fort éloignée géographiquement de la première, mais parce qu'il avait intégré l'appel à la plus grande dimension. Et ce n'est pas manquer à la mémoire que de dire à quel point Denys Lombard avait su assimiler et dépasser les leçons entendues. Il était devenu le directeur de l'École française d'Extrême-Orient. Je ne puis que m'incliner à un souvenir empreint d'affection.

Om Prakash et Denys Lombard avaient collaboré à l'occasion d'un colloque tenu à Delhi sur le Bengale (*Commerce and Culture in the Bay of Bengal, 1500-1800*, Delhi, 1998) et dans le volume d'hommage au disparu publié par la revue *Archipel* (1998, n° 56), Prakash a traité des relations commerciales en Inde et dans l'Asie du Sud-Est. Le sujet revient dans ce volume de la *New Cambridge History of India*. Mais resserré, puisque seule l'Inde est placée sous la loupe, sans inconvénient majeur, quoique la Chine et le Japon aient concouru aussi à l'histoire du sous-continent, comme d'ailleurs les dernières pages du volume en administrent la preuve, avec les considérations sur la culture de l'opium au Bihar.

Soulignons tout d'abord l'énorme documentation mise en œuvre et, faut-il le souligner, l'énorme flot de publications sur les grandes Compagnies et sur l'Inde elle-même, saisie dans sa carrure de puissance productive de richesses et Ô combien attractive pour les Européens. La collaboration scientifique en ce domaine est vraiment internationale, mieux, intercontinentale, et l'on ne peut que s'en féliciter. Om Prakash a consciencieusement dépouillé et assimilé toute cette littérature. Si je cherchais la petite bête, je dénicherai malgré tout une tache d'obsolete avec la référence au vieil et célèbre article de J. G. Van Dillen sur Amsterdam, marché mondial des métaux précieux, soumis à un réexamen voici déjà 25 ans.

Il serait dérisoire de chercher à résumer l'ouvrage. La ligne du développement s'accorde avec la chronologie, incluant les Portugais et par ordre d'apparition successive, les autres nations. On ne peut que renvoyer au livre même, avec ses aperçus nouveaux (la persistance portugaise au-delà de l'irruption hollandaise), ses tableaux

statistiques nombreux et ses graphiques. Il s'agit certes d'un compendium, mais dans le meilleur sens du terme : il mettra à pied d'œuvre le chercheur désireux de se lancer dans l'étude de ce qui fut, vu du côté des Européens, l'assouvissement d'un appétit invétéré ; du côté de l'Inde, une opportunité d'accélération de son activité.

C'est sur ce dernier point que je voudrais insister car il a donné naissance à des débats animés entre Om Prakash et son collègue de Calcutta, Sushil Chaudhury. Tous deux sont d'accord pour célébrer la grandeur de l'industrie manufacturière en Inde (« probably the largest and the most competitive textile manufacturing country in the world », a écrit Om Prakash). L'un et l'autre placent le centre de gravité de cette industrie dans la même région : le Bengale. Ils divergent sur l'importance à reconnaître aux Compagnies occidentales dans cette activité. Om Prakash est sensible à l'introduction de l'or et de l'argent dans les circuits indiens. Sushil Chaudhury défend la prépondérance du commerce interne à l'Inde et croit même à son étranglement, au moins dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. Cette discussion soulève des problèmes de fond qui ne relèvent pas seulement des Compagnies et de l'Inde, mais elle a été ici opportunément engagée. Raison supplémentaire pour lire Om Prakash et, pourquoi pas, le traduire.

Michel MORINEAU

**THOMAS N. LAYTON,**

*The Voyage of the Frolic. New England Merchants and the Opium Trade,*

Stanford, Stanford University Press, 1997,

227 p., € 27,50

C'est un bien inhabituel parcours qui est à l'origine de ce livre. Son auteur, est archéologue. Mettant au jour les restes d'un camp indien, au nord de la Californie, en 1984, il découvrait la présence de porcelaines chinoises. Se demandant ce qu'elles pouvaient

faire là, il apprit d'abord qu'elles provenaient du naufrage d'un navire, le *Frolic* ; lequel avait été chargé de produits chinois destinés à approvisionner San Francisco au temps de la ruée vers l'or. Le navire avait fait naufrage en juillet 1850 et les Indiens avaient récupéré une partie de ses restes. Les circuits d'approvisionnement en porcelaine chinoise de cette époque intéressant nombre de ses collègues, Thomas Layton continua ses recherches. Il s'intéressa d'abord à l'endroit où le navire avait été construit, aux objectifs poursuivis par ses armateurs, aux différentes campagnes effectuées avant le naufrage... De fil en aiguille, il accumula suffisamment de données pour écrire un vrai, passionnant, et très utile livre d'histoire.

L'ouvrage se décompose en six chapitres, dédiés au commerce avec la Chine (I), à Baltimore (où fut construit le navire, II), au bâtiment lui-même (III), à Bombay et au rôle de l'escale indienne dans le commerce américano-chinois (IV), à Canton (V), et enfin à la dernière campagne (VI). Fondé sur l'analyse de la littérature existante, mais aussi sur de nombreux documents d'archives (parmi lesquels ceux du fonds Augustine Heard and Co), Thomas Layton restitue de manière très concrète « a world system that ultimately linked Pomo Indians with Boston businessmen, Baltimore shipbuilders, Bombay opium merchants, smugglers on the coast of China, and newly rich consumers in Gold Rush California » (p. 22). Ce faisant, il ne contribue pas seulement à éclairer un chapitre peu connu de l'histoire américaine (celui du trafic de l'opium), il nous fournit aussi l'exemple d'un mariage parfaitement réussi entre histoire globale et micro histoire, esprit synthétique et style narratif. Ce type d'entreprise, en soi nullement banal au sein de la communauté des historiens de profession, mérite sans conteste d'être salué. À ce premier niveau de lecture, ce livre est déjà une réussite.

Il nous apporte, en outre, nombre d'éclairages ponctuels d'un grand intérêt. On voit comment, concrètement, les élites de Baltimore ont su passer d'une fièvre spéculative à l'autre, du temps de la construction des corsaires armés contre l'Angleterre à celui de la fabrication des grands clipper du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, en passant par le lancement de navires négriers, à l'époque de la traite illégale (voir notamment les pages 42-44, à propos du négrier la *Vénus*). On mesure également toute l'ingéniosité des maisons de commerce américaines impliquées dans le trafic avec la Chine. Un commerce que les Américains ne peuvent d'abord guère solder qu'avec du numéraire, faute de produits indigènes susceptibles d'intéresser les Chinois, et qu'ils contribuent à rendre véritablement rentable en mettant sur pied (à l'instar des Anglais) un trafic intermédiaire vers l'Inde afin de se fournir en opium recherché par les marchands chinois. Ces circuits en bonne partie illégaux attirent des maisons de commerce ayant parfois été impliquées dans la traite, et tout un monde d'entrepreneurs désireux d'arriver rapidement.

C'est le cas d'Augustine Heard (1785-1868), issu d'une famille du négoce d'Ipswich, et fils d'un importateur de molasses antillaises ayant pris des intérêts dans la distillerie. Augustine investit d'abord dans des corsaires de Nouvelle-Angleterre avant de s'intéresser dans le commerce avec la Chine (p. 24-27). On voit comment il tente et réussit peu à peu à établir des liens d'affaires avec des négociants de Boston, comment il établit sa réputation en Extrême-Orient en payant de sa personne (il reste quatre ans en Chine) et comment se tissent les réseaux nécessaires au succès de ses opérations commerciales. Son activité grandit après la guerre de l'opium et le traité de Nankin (1842), lorsque Heard s'adjoint à Canton un jeune négociant, George Basil Dixwell (1814-1885). Les liens avec les négociants installés à Bombay et à Canton, le soin attaché au choix du capitaine (même si ce dernier ne se montre pas toujours à la hauteur, p. 111-115), à la manière de construire les navires, à vérifier la qualité des marchandises (p. 99, 105), à la recherche d'associés et aux liens établis avec la banque (notamment la Baring londonienne, p. 92-93), sont abordés avec le même luxe de détails. C'est ainsi l'histoire de ce que faisait alors la force de ce que l'on pourrait appeler un «capitalisme relationnel» qui nous est contée dans le détail. Mais aussi celle d'un capitalisme aventureux qui permit à une partie du négoce américain de s'insérer pleinement dans les mailles d'un commerce international en pleine restructuration. À ce dernier niveau d'analyse, ce beau livre (écrit avec talent et bien illustré) pourra fournir nombre de données afin de nourrir une histoire comparatives des négoce internationaux.

Olivier PÉTRÉ-GRENOUILLEAU

**ANTONIO GARCIA-BAQUERO GONZALES,**  
*El libre comercio. A examen gaditano. Crítica  
y opinion en el Cadiz mercantil de fines  
del siglo XVIII, Cadiz,*

Servicio de publicaciones de la Universidad de  
Cadiz, 1998, 417 p.

En octobre 1778, la monarchie espagnole mettait fin au monopole du port de Cadix dans le commerce hispano-américain. Treize ports espagnols, dont Cadix, Barcelone, Malaga, Santander, se voyaient accorder la possibilité de participer aux échanges entre la métropole et ses colonies américaines, à l'exception du Vénézuéla toujours sous la coupe de la Compagnie Guipuzcoana de Caracas et la Nouvelle-Espagne, l'actuel Mexique où le tonnage total des navires en provenance des ports habilités était fixé à l'avance. Mais elle indiquait qu'une remise en cause pourrait être décidée dix ans plus tard. C'est pour cette raison, qu'en 1787, elle s'adressait par un Real Orden, c'est-à-dire une ordonnance royale,

aux consulats des négociants des ports habilités pour leur demander ce qu'avait été l'effet de la liberté du commerce colonial sur l'agriculture, les fabriques, la navigation et le commerce, dans quelle mesure les marchandises nationales l'avaient emportées sur les étrangères et s'il fallait modifier les conditions des échanges avec la Nouvelle-Espagne. Antonio Garcia-Baquero Gonzales, l'historien espagnol à qui l'on doit plusieurs ouvrages importants sur l'histoire du commerce hispano-américain notamment pendant le XVIII<sup>e</sup> siècle, s'est appuyé sur les réponses des 38 négociants de Cadix, lesquelles sont retranscrites intégralement, représentant à elles seules près de 240 pages, ainsi que sur deux synthèses rédigées par le Consulat des négociants pour présenter aux dirigeants de l'Espagne l'opinion du monde des affaires du port andalou face à la liberté du commerce évidemment limitée puisqu'en théorie les étrangers ne pouvaient s'y joindre.

Comme les analyses de Antonio Garcia-Baquero Gonzales le prouvent, la quasi-totalité des négociants de Cadix mettent en cause la liberté du commerce telle que la monarchie l'avait décidée. Certes, selon eux, le nombre des navires qui ont gagné l'Amérique avait augmenté mais cela eut essentiellement pour conséquence de saturer le marché américain. De plus, la croissance du nombre des négociants qui se sont tournés vers le commerce hispano-américain a eu des effets négatifs sur le monde commercial espagnol car cela aurait entraîné la baisse des profits en conséquence de la diminution des prix des articles et donc cela est en grande partie responsable des nombreuses faillites qui se sont déclarées en 1787. Contrairement à ce qui avait été prévu les produits espagnols, agricoles ou manufacturiers, déclarent ceux qui ont répondu au pouvoir, n'en ont pas bénéficié. Certes, dans les deux premières années qui ont suivi la fin de la guerre d'Indépendance américaine dans laquelle l'Espagne s'était engagée et qui avait bloqué le commerce hispano-américain, les exportations ont connu une vive croissance et les producteurs espagnols en avaient quelque peu bénéficié, c'est du moins ce qu'affirment ceux qui ont répondu à la demande royale. Des manufactures textiles auraient vu le jour dans plusieurs villes du Sud de l'Andalousie comme à San Bernardo, Puerto Real, Puerto de Santa Maria et Cadix, mais ensuite ils ont été victimes des pays étrangers qui ont envoyé dans les ports habilités, surtout à Cadix, leurs productions et dans les années 1786 et 1787, les exploitants agricoles comme les manufacturiers espagnols se sont trouvés dans une situation difficile. De nombreux domaines fonciers auraient été abandonnés faute pour leurs propriétaires de pouvoir vendre leurs blés à des prix suffisants et également parce que les salaires des ouvriers agricoles ont fortement augmenté en raison (du moins c'est ce qui est affirmé) du fait qu'ils ont émigré vers l'Amérique. Quant aux nouvelles manufactures, la plupart aurait fermé leur porte.

En dehors des étrangers, ce sont, toujours d'après les négociants de Cadix, les marchands américains, en tout premier lieu ceux de Mexico qui en ont tiré les plus grands avantages. Ceux-ci, quand le monopole était en vigueur, devaient acheter immédiatement les marchandises qui arrivaient d'Espagne, car sans cela il leur aurait fallu attendre plusieurs années avant que d'autres produits soient mis sur le marché mexicain. Mais en vertu du règlement de 1778, désormais chaque année des bâtiments, certes en nombre fixé à l'avance, arrivent à Vera-Cruz et cela permet aux Mexicains, en refusant d'acheter le plus tôt possible, d'agir sur les prix à leur bénéfice.

Comme le démontre l'auteur, les négociants de Cadix ne furent pas contredits par le Consulat. Dans deux mémoires destinés à être communiqués au gouvernement de Charles III, les membres du Consulat reprirent l'argumentation de ceux qui les avaient

élus. Le commerce avec les Indes, à cause de la liberté du commerce était-il indiqué, n'avait pas connu une réelle expansion solide et permanente. Certes, on avait constaté une augmentation du nombre des navires qui partaient pour l'Amérique, mais cela avait entraîné une baisse des profits en partie due à l'augmentation des exportations de produits étrangers. L'agriculture espagnole n'avait pas non plus bénéficié de la suppression du monopole puisque d'après le Consulat les vins de l'Andalousie étaient vendus en Amérique à un prix moins élevé que celui existant en Espagne. En conséquence, il n'existait qu'une seule solution pour mettre fin à la crise que connaissait le commerce espagnol: c'était remettre en cause le règlement de 1778 et, en ce qui concernait le commerce avec le Nouveau-Mexique, le système des convois était encore la moins mauvaise des solutions.

On peut se demander si les négociants de Cadix étaient les seuls à s'opposer à la liberté du commerce, parce que depuis 1778, d'autres ports avaient obtenu le droit de participer pleinement au commerce hispano-américain, ou bien si à la suite de la crise de 1787, qui n'avait pas seulement frappé Cadix mais également la plupart des places commerciales espagnoles, des négociants d'autres ports présentaient les mêmes critiques. Il faudrait pour le savoir être en mesure d'étudier les réponses des négociants des autres ports aux demandes de la monarchie. Or, comme l'affirme l'auteur, on ne dispose pas d'un nombre suffisant de points de vue de ces derniers, en particulier de ceux de Barcelone et de Malaga, lesquels se sont le plus engagés dans cette voie nouvelle. On peut penser cependant que malgré les difficultés qu'ils ont rencontrées et la demande de certains d'entre eux que soit limité pendant quelque temps le nombre des bâtiments qui se rendent au Mexique, les négociants de Santander, Malaga ou Barcelone n'auraient pas exigé la fin de la liberté du commerce et donc le retour du monopole gaditan...

La dernière partie du livre porte sur la réaction gouvernementale. Charles III et son premier Secrétaire d'État Floridablanca allaient-ils être convaincus par l'argumentation des hommes d'affaires de Cadix? Ce ne fut pas le cas. Déjà, dans leur Real Orden de 1787, il était demandé de présenter les avantages de l'effet de la liberté sur le commerce des Indes et non de le remettre en cause. Pour la monarchie, l'essentiel était d'obtenir l'avis des négociants sur le tonnage des navires qui chaque année devaient se rendre dans la Nouvelle-Espagne et de mettre un terme aux abus des négociants désireux de faire des profits trop rapides qui, pour la monarchie, étaient la cause des nombreuses faillites qui s'étaient produites. Aussi le règlement de 1778 ne fut-il pas mis en cause et le port de Cadix ne retrouva pas son monopole. Bien plus, la liberté de commerce fut étendue au début du règne de Charles IV sous l'impulsion de Floridablanca à la Nouvelle-Espagne et au Vnézuela. Enfin, en 1791, il fut autorisé aux négriers étrangers de fournir des esclaves dans les colonies espagnoles, en particulier à Cuba. Cette extension de la liberté d'ailleurs n'affaiblit pas l'économie espagnole. Jusqu'à la guerre avec l'Angleterre en 1796, la croissance du commerce hispano-américain se poursuivit, les faillites des négociants furent beaucoup moins nombreuses et, comme l'indique l'auteur, Cadix en bénéficia puisque si entre 1783 et 1788 Cadix accaparait 79,7% du total des échanges avec les colonies, ce pourcentage, entre 1789 et 1796 s'éleva à 83,9%. Et les négociants du port andalou bénéficièrent à partir de 1793 de l'expulsion de leurs concurrents français.

Michel ZYLBERBERG

**LAIRD W. BERGAD,**

*Slavery and the Demographic and Economic History of Minas Gerais, Brazil, 1720-1888,*

Cambridge, Cambridge University Press, 1999,

298 p., £ 35.00

L'intérêt du Minas Gerais n'est plus à démontrer. Il s'agit sans doute du seul cas d'économie esclavagiste d'envergure de l'espace américain ayant su évoluer vers une économie diversifiée, largement orientée vers les marchés domestiques. Le tout, dans un

contexte de croissance, en valeur absolue, de la population servile (elle double entre 1819 et 1872, époque à laquelle le Minas Gerais est la province brésilienne où les esclaves sont les plus nombreux), et ce essentiellement grâce au croît naturel (c'est également singulier, avec le cas des États-Unis, au XIX<sup>e</sup> siècle). Plus ou moins ignorés jusqu'aux années 1970, au cœur de vastes débats depuis, ces traits originaux continuent de susciter de multiples interrogations. Le grand mérite de Laird Bergad est d'apporter à leur sujet un éclairage nouveau et désormais incontournable.

On argumentait parfois sans données fiables, en reprenant les résumés publiés de recensements dont on avait perdu la trace, et en essayant d'extrapoler afin de combler les vides statistiques. Ce temps est maintenant révolu. L'auteur a en effet su reconstituer une base de données exceptionnelle par sa fiabilité et sa précision, à partir de sources primaires jamais utilisées auparavant à cet effet : les inventaires après décès de propriétaires d'esclaves. Tout y est indiqué ou presque : le nom des captifs, leur sexe, âge, origine, défauts physiques, valeur. Se concentrant sur trois districts, il a pu, avec l'aide d'une équipe formée à cet effet, dépouiller 10028 inventaires répartis entre 1713 et 1888 et concernant 111963 esclaves. Ce type de source, l'auteur le déplore, ne permet pas de nourrir des analyses de type économique, sociale ou culturelle. Mais il démontre brillamment combien il peut être utile afin de dresser le cadre de ces futures études.

Les deux premiers chapitres, déclarés « introductifs », sont consacrés au cycle minier du Minas Gerais, des origines à 1808 (date de l'arrivée au Brésil de la cour du Portugal), et aux transformations économiques qui suivirent son déclin, entre 1808 et 1888 (date de l'abolition de l'esclavage au Brésil). On y trouvera une remarquable analyse critique des données statistiques connues sur la question, un rappel des thèses en présence, et une analyse très fine des mécanismes ayant permis à l'économie provinciale de se diversifier. Facilitée par le déclin du cycle minier et la présence de centres de consommation urbains à la périphérie de la province, autour de Rio, la reconversion a été préparée à l'époque même où il fonctionnait encore. Et l'on peut même dire que c'est le cycle minier qui la rendit possible (« it was within this context of high prices, combined with strong and growing demand for a wide variety of dietary staples that Minas agriculture and animal raising emerged », p. 8). La transition vers une économie d'agriculture et d'élevage, au cours de la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, fut donc « not as traumatic for most the population (...) as has previously been thought » (p. 16). Aussi ne peut-on pas parler de « décadence » pour l'ensemble de la province. Une économie plus diversifiée s'épanouit (« probably among the most diversified in Brazil », au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, p. 62), qui sut ensuite résister très largement, jusqu'au milieu des années 1870, même aux progrès spectaculaires du café (p. 45). Dans une certaine mesure, l'essor du café, du coton et du textile (les deux premières usines modernes commencent à être construites en 1868), en réponse à des stimuli extérieurs, « reflected the strong commercial orientation of the Minas rural population and their ability to increase production quickly when market opportunities arose » (p. 76-77). Voilà qui pourrait servir à ré-alimenter le vieux débat sur cycles d'exploitation coloniale et développement. Un autre chapitre, d'ailleurs (p. 160-214), fournit lui

aussi de remarquables données relatives au prix des captifs (par période, âge, sexe, origine). On mesure tout leur intérêt pour l'histoire économique. Ils éclairent, parmi une multitude d'autres choses, la précocité et le succès de la transition opérée après le déclin du cycle minier (p. 166-167), ainsi que le taux de retour de l'investissement en esclaves (p. 197-204).

Inversement, ce contexte économique pourrait contribuer à mieux comprendre certains aspects socioculturels de la société esclavagiste de la province. Ainsi, « the absence of any one specialized economic activity, except in particular regions, such as the northern diamond district and the southeastern coffee zone, resulted in a diversified slave work force not distinguished in value by birthplace » (p. 186-187). Tout cela semble plaider en faveur de l'idée d'une évolution progressive plutôt qu'en celle d'une succession de ruptures radicales entre différents cycles.

De la même manière, le changement introduit par l'abolition de l'esclavage n'est pas, en termes purement démographiques, aussi radical que cela (« to consider a transition to free labor in Minas provincial history as a process implying a radical departure from the past, may be entirely erroneous », p. 80). C'est ce que nous montrent clairement les chapitres 3 et 4 (« Demographics rhythms from settlement to the census of 1872 » ; « Demographic aspects of slavery, 1720-1788 »). Dans cette partie centrale de l'ouvrage (p. 81-159), la même finesse d'analyse est mise au service de données statistiques résolument nouvelles. Elles confirment les transformations induites, au sein de la population servile, par le déclin du cycle minier. Sensibles avec un décalage, surtout après 1786, ces modifications concernent : la diminution de la population servile (qui ne retrouve qu'au début des années 1830 le niveau de 1786) ; l'accroissement de la population libre de couleur (noirs et mulâtres), qui forme plus de 40 % de la population dès 1808 ; un début d'expansion significatif de la population blanche (p. 93). Le renouveau économique du XIX<sup>e</sup> siècle vit ce dernier trait s'accroître : en 1872, il y a plus de blancs dans la province (près de 41 %) que d'hommes libres de couleur, dont la part dans la population s'est stabilisée (noirs libres 11,1 % en 1808, 10,1 % en 1872 ; mulâtres libres 29,9 % en 1808, 29,3 % en 1872). L'accroissement du nombre des esclaves, en chiffres bruts, masque donc la diminution de leur part dans la population totale (la moitié en 1786, un tiers en 1808, 18 % en 1872). Ces données générales sont ensuite déclinées de manière extrêmement précise par districts, sexe, âge et origine. La traite joue un faible rôle dans l'évolution de cette population servile (seuls 7,6 % des esclaves du Minas, en 1872, sont nés en Afrique). Les transferts en provenance d'autres provinces sont également peu importants (2,7 % des esclaves). Tout un faisceau de données (avec des séries annuelles par années, pour le chapitre 4) et d'analyses serrées permet d'arriver à la conclusion suivante : à l'encontre de l'idée selon laquelle l'importation de captifs, par la traite, aurait été essentielle, « the Mineiro slave population was formed principally by natural reproduction within the province itself » (p. 112). Net dès le début du XIX<sup>e</sup> siècle, plus évident encore dans les décades suivant 1810 (p. 142), le phénomène s'explique par le dynamisme de l'économie locale et l'augmentation du nombre de femmes en âge de procréer, pour la plupart nées au Brésil (« by the mid 1790's Minas Gerais had more Brazilian-born than African-born slaves, and the proportions of their majority increased continuously even when the slave trade to Brazil was most active, prior to the end of slaving, during the early 1850's », p. 218).

De nombreuses questions restent évidemment en suspens (la mesure du rôle joué par les marchés extérieurs et intérieurs dans l'économie provinciale, les conditions de vie des captifs...), mais on ne peut en faire grief à l'auteur qui poursuivait d'autres

objectifs. Son livre, en effet, n'apporte pas seulement un matériau de première importance pour la connaissance du système esclavagiste du Minas Gerais. La richesse de sa documentation et la finesse des analyses en font une contribution majeure à l'étude de l'économie esclavagiste et coloniale en générale.

Olivier PÉTRÉ-GRENOUILLEAU

**ENRIQUE TANDETER,**

*L'argent du Potosí. Coercition et marché dans l'Amérique coloniale,*

Paris, Éditions de l'EHESS, 1997, 284 p.

Le livre d'Enrique Tandeter a précisément cette vertu de suivre un développement largement ignoré, surtout en France (à l'exception de Marie Helmer) et de le traiter sous divers aspects.

Le premier chapitre qui, après un bref rappel de la situation aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, aborde le sujet de la reprise de la production de l'argent après 1730. Comment cela fut-il possible ? Trois facteurs auraient joué : une nouvelle incitation de l'expansion économique européenne (proposition qui renverse l'ordre habituellement énoncé des causalités) ; la relance de la *mita*, c'est-à-dire du travail forcé des Indiens, au profit du Potosí ; le redéploiement des mines de mercure de Huancavelica (que l'on ne peut repérer toutefois au-delà de 1762). On pourrait discuter l'enchaînement proposé des causes et effets, mais l'information est incontestablement solide.

Jamais à ma connaissance les mécanismes de la *mita*, l'importance du travail libre des *kajcas*, soulignée par le savoir-faire qui les rendait capables de tirer 38 % de l'argent produit contre 3,33 % seulement du minerai extrait, les problèmes de financement, de crédit et de profit n'ont été analysés avec une telle abondance, densité et acuité. On n'évite pas les comparaisons, à plusieurs reprises, avec des passages de Pierre Vilar dans *Or et monnaie dans l'histoire*. Cependant, ce serait rétrécir l'envergure de cet ouvrage que d'en faire un simple appendice. C'est en effet beaucoup plus que cela.

La quasi-résurrection du Potosí au XVIII<sup>e</sup> siècle eut pourtant une fin. Elle ne s'était pas déroulée sans heurts et la *mita* avait suscité des tentatives ou vellétés de réformes, visant sur un autre plan à rationaliser et moderniser la production. Ce second aspect de la question devint dominant quand des difficultés géologiques et des complications politiques vinrent entraver les progrès. On fit appel à des spécialistes étrangers, dont le baron suédois de Nordenflicat. Ce fut un échec. En 1826, une compagnie anglaise, la «Potosí», s'essaya à l'aventure minière. Elle n'y réussit pas mieux, preuve que la meilleure technologie est incapable de redresser une entreprise si les autres ingrédients nécessaires manquent. Pour comble, la compagnie fut victime de l'effondrement financier qui survint à ce moment à Londres.

Le présent livre est la version finale d'une thèse préparée à l'EHESS sous la direction de Ruggiero Romano, et soutenue en 1980. On regrettera sa publication si tardive en français (une version espagnole a paru en 1992). D'une mouture à l'autre, l'auteur a eu le scrupule et la conscience d'augmenter son information et de tenir compte des publications d'autrui, comme des avis de ses compagnons de route (dont le préfacer, Nathan Waechtel). Pareille élégance devrait lui attirer encore plus la considération. Il est urgent que l'on se pénétre bien de la conviction qu'il a existé d'autres pays, d'autres gens et d'autres conjonctures qu'en France. Et qu'il existe d'autres excellents chercheurs...

Michel MORINEAU

**LUKE S. ROBERTS,**

*Mercantilism in Japanese Domain.*

*The Merchant Origins of Economic*

*Nationalism in the 18th-Century Tosa,*

Cambridge, Cambridge University Press, 1998,

252 p., £ 40.00

Aux collègues que rebutteraient l'idée d'un trop lointain dépaysement, je conseillerai de lire au moins l'introduction. Ils y trouveront l'occasion de rapprochements fructueux avec des interrogations et des pratiques qui leur sont coutumières dans le champ des études très classiques sur la France et l'Occident, car

Luke Roberts commence par l'évolution sémantique des termes qui ont servi au Japon à désigner des circonscriptions territoriales. Il montre les glissements intervenus. Cela fera songer à ces débats sans cesse réactivés, et parfois filandreux, qui animent les historiens sur les termes comme capitalisme, laboureur, budget, etc. Sauf que l'analyse est ici plus concluante, la manière de parler française étant moins souple que la japonaise. Puis l'auteur pose clairement l'objet de sa recherche : il a voulu saisir l'origine d'une doctrine économique en cours dans l'archipel au XVIII<sup>e</sup> siècle, au service de l'ère Meiji. En troisième lieu, il dresse l'état de la question dans l'historiographie japonaise ; honnêtement, c'est-à-dire en accordant à chacun son traitement congru, en restituant les enjeux : une pratique qu'on aimerait voir plus répandue en France...

La doctrine en question est le *kokueki shiso*, ce que Luke Roberts traduit de plusieurs façons : pensée tournée vers la prospérité du pays, ou conception d'une économie nationale (avec les nuances qu'autorisent et la souplesse du sujet et le délié de son inspection). Il s'agit d'un parti pragmatique adopté dans les grands domaines par les grands seigneurs (dénommés ici *lords*) pour les valoriser économiquement, dans la perspective idéologique de contribuer à « la prospérité du pays », au XVIII<sup>e</sup> siècle. L'originalité tient au fait que la visée est inscrite à l'intérieur d'un espace délimité, sans rapport avec une conjonction hypothétique dans l'ensemble des trois grandes îles. Bien plus, en réaction contre l'autorité du *shogun* et ses exigences dispendieuses.

Luke Roberts a détecté sur le domaine de Tosa, qui a été sa pierre de touche, l'apparition du système dès le début du XVIII<sup>e</sup> siècle, alors que la plupart des auteurs retardaient la date de celle-ci jusqu'à la fin du siècle. Il lui attribue un motif fondamental : les difficultés financières que le fameux voyage à Edo alimentait et renforçait continuellement. D'où le désir de restreindre les décaissements et, simultanément, d'accroître les ressources propres. À cette transformation concoururent vigoureusement les marchands locaux, en compétition avec ceux d'Osaka, dont les privilèges et la surface étaient exorbitants et contraignants. Paradoxalement, pour un esprit non prévenu, cette sorte d'émiettement aurait été comme un appel et une préfiguration du nationalisme économique et du dévouement au pays – cette fois, au Japon tout entier –, qui marquèrent l'Empire du Soleil Levant après l'élimination du *Shogunat*...

Une discussion de ce travail ne saurait être engagée sans beaucoup de prudence, mais l'auteur nous y engage, non sans loyauté. D'abord en insistant sur la spécificité de son exemple. Le domaine de Tosa, dans l'île de Shikoku, était l'un des 250 qui se partageaient le territoire. Il n'était pas le plus étendu, avec 248 km<sup>2</sup> environ, ni le plus productif (370 000 hl de riz environ en 1604), peuplé de 300 000 habitants toujours vers 1683, en augmentation dans la campagne, au moins jusqu'au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, mais une « capitale », Kochi, en stagnation. Le problème de l'extrapolation se pose automatiquement. Il y est répondu par des notations assez abondantes concernant les autres entités et l'indication d'une extension du *kokueki* dans toutes les directions, y compris au Nord. Le qualificatif de « mercantilisme » est-il parfaitement approprié ? Le genre des initiatives, la volonté d'émanciper le domaine de l'étranger (ici, les autres, tout simplement), le souci

même parfois affiché d'«éviter» la sortie de l'or et de l'argent invitent à conclure dans ce sens. Cependant, l'on ne peut oublier que le domaine de Tosa fut à l'origine un fief comme ses pareils, donné par Tokugawa Ieyasu à Yamauchi Katsutoyo à l'issue de la bataille de Sekigahara. L'évolution pourrait alors être envisagée comme l'une des virtualités inscrites dans la constellation de la féodalité. Ce qui permettrait d'évoquer quelques pages de Marc Bloch, tout en établissant une notable distanciation. Le prurit d'enrichissement du grand *daimyo* a d'ailleurs été avancé plusieurs fois comme vis efficients du *kokuiki*. Et la condition des paysans, la détresse des disettes de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle demeurent à l'arrière-plan.

On s'abstiendra de prolonger la controverse sur la pertinence de ces vocables : mercantilisme ; libéralisme... Dans les deux cas, c'est la recherche d'un profit qui commande. Mais pour en terminer avec les rapprochements Orient-Occident, il faut souligner la discordance essentielle entre l'organisation japonaise et l'organisation française. Pour qu'un seigneur, en France, se conduisit à l'instar des *lords* nippons, il eût fallu un espace à régenter comparable (par la concentration plus que par l'étendue), une détermination et une obstination largement compréhensives, sans relâchement. Peut-être au Moyen Âge ? Du côté des ducs de Bourgogne ? Malgré leur remuement, leur souci (à certains moments) de surveiller la gestion de leurs terres, leur goût d'entreprendre même, il ne semble pas que l'on trouvât, de ce côté, de véritables équivalents, fût-ce des Condé, des Conti et des Artois.

Michel MORINEAU

**GILBERT LARGUIER,**

*Le drap et le grain en Languedoc.*

*Narbonne et Narbonnais, 1300-1789,*

Presses Universitaires de Perpignan, rééd. 1999,

3 vol. 1368 p. (1<sup>re</sup> éd. 1996)

Voici un projet ambitieux : expliquer comment Narbonne, l'une des grandes villes du Sud de la France, et même d'Europe occidentale, dans les premières années du XIV<sup>e</sup> siècle (30 000 habitants), se retrouve en 1789 à un rang très inférieur (aux environs

de 9 000 habitants). Sa recherche l'amène à envisager non seulement l'évolution de l'urbanisme de la cité, mais ce qui la fait vivre : le commerce maritime méditerranéen, les industries avoisinantes qui alimentent le trafic, l'agriculture, le peuplement et les courants migratoires du plat-pays qui lui fournissent denrées et hommes pour renouveler sa population. Aussi l'auteur joint-il à l'étude de la ville celle des campagnes dominées directement par elle, le Narbonnais, délimité par la montagne du Minervois au nord et les collines des Corbières au sud-est. Gilbert Larguier n'a pas voulu faire œuvre d'histoire locale, disant tout sur sa région, mais a cherché l'essentiel : les grandes pulsions de la conjoncture économique et de la démographie, replacées pour les comprendre dans un cadre géographique large, de Bordeaux à Livourne et de Lyon à Valence d'Espagne ; il appréhende également les grands traits de la structure sociale de son pays dans la mesure où elles conditionnent le mouvement général et, où aussi, elles sont modifiées par lui. Pour se faire ses dépouillements archivistiques sont particulièrement vastes, avec notamment une série de comptes consulaires de la ville, des registres paroissiaux dont beaucoup couvrent le XVII<sup>e</sup> siècle, naturellement des compoix aux renseignements multiples et des états de recettes de droits pour lesquels l'auteur montre une habileté particulière dans leur utilisation, sans parler des sources notariales toujours généreuses dans le Midi. Mais il ne s'enferme pas dans l'étude de sa cité et son travail est d'autant plus riche qu'il pratique largement l'histoire comparée, appuyé par

une bibliographie de plus de 600 titres. Un seul regret à exprimer : que le cadre géographique ne soit pas plus nettement décrit et des cartes sur le Narbonnais et la position économique du port meilleures fournies.

Dans la première moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, Narbonne est à son apogée. Elle commerce activement avec la Provence, les pays d'Aragon, envoie même quelques bateaux au Levant et réexpédie par terre de nombreuses marchandises vers l'Aquitaine et l'Atlantique. Le drap est son principal produit d'exportation, moins cher que celui de Flandre mais de qualité supérieure à celui de Perpignan et de Valence. Largement fondée, comme il est habituel, sur l'immigration, l'expansion démographique de la ville qui se poursuit encore, est soutenue par l'activité de la campagne environnante où de nouvelles garrigues sont défrichées et des étangs asséchés, alors qu'en Normandie, la vague de mise en valeur des terroirs est déjà arrêtée. Narbonne est alors, et pour longtemps, formée de deux organismes urbains unis en un seul consulat depuis 1338 : la Cité au nord, lieu de l'archevêché et des ecclésiastiques, le Bourg au sud, plus étendu et plus marchand, quoique le textile soit partout répandu. Le cours de la Robine sépare les deux parties qui sont chacune entourées de murailles renforcées à partir de 1370 et qu'un seul pont unit. À partir de là se dessinent dans l'évolution trois grands moments. D'abord la longue crise de la fin du Moyen Âge, assez classique dans son allure générale, depuis la peste noire de 1348, où la ville ne perd pas moins des 4/5<sup>e</sup> de sa population jusqu'à 1450. Il ne s'agit évidemment pas d'une catastrophe continue : en ville la reprise démographique est vive de 1360 à 1380 où le nombre d'habitants atteint 9 000 à 10 000, grâce au sursaut de la natalité et à une importante immigration du plat-pays. Le commerce maritime est resté actif, avec une flotte de grosses barques portant 40 à 120 quintaux métriques et des exportations très supérieures aux importations et composées encore de draps, mais aussi de vin et de miel de la campagne proche et de pastel du Toulousain. À la campagne, l'espace agricole n'a guère régressé, la vigne jusqu'à 1400, l'olivier ensuite et les prés ont progressé avec une esquisse de concentration foncière au profit de moyens propriétaires plutôt que de grands. Mais une guerre féodale, la guerre du Vicomte (1381), casse l'essor démographique et ensuite la ville perd lentement des habitants pour arriver à 5 000 vers 1460. La seconde phase négative de la période se situe après 1419 : cette fois le trafic portuaire et la draperie sont touchés. La guerre continentale et en Méditerranée, le conflit Aragon-Anjou, la régression du marché intérieur, le développement de concurrents étrangers comme le drap catalan ou le sucre sicilien, et la crise chez les importateurs de produits narbonnais comme Gènes ou Barcelone, ont porté des coups très durs. L'immigration urbaine s'est donc ralentie, en conséquence à la fois du dépeuplement des campagnes et de la baisse du pouvoir d'attraction du port.

Seconde phase, de 1460-1470 avec un démarrage du trafic maritime retardé par rapport à Marseille, puis une reprise démographique lente aussi bien en ville qu'à la campagne, jusqu'aux années 1680 : soit une croissance – et non un déclin comme on l'imaginait autrefois – mais inégale suivant les moments et les secteurs économiques. Le XVI<sup>e</sup> siècle est un « beau XVI<sup>e</sup> », plus beau même que ce que l'on connaît jusqu'à présent. Narbonne, qui dépasse 6 000 habitants au milieu du siècle, voit son trafic nettement progresser, de 1507 jusqu'au-delà de la date fatidique de 1560, c'est-à-dire jusqu'à 1590. Dans les années 1570-1580, 2 à 300 bateaux par an sortent du port en direction du Languedoc et 100 en plus vont du grau de La Nouvelle, accès côtier à la ville, vers les autres provinces, essentiellement en Provence, et l'étranger, la Catalogne, Valence, l'Italie du Nord. Par rapport au XIV<sup>e</sup> siècle la composition des exportations a

changé : s'il y a toujours les draps, ils viennent maintenant des campagnes languedociennes, l'industrie urbaine n'ayant pu résister à la concurrence rurale du fait, entre autres, de ses coûts salariaux trop élevés. S'y ajoutent des toiles venues même de Bretagne ou de Rouen, et surtout du pastel détourné de l'Europe du Nord-Ouest, après 1560, à cause des crises dans cette région, sans parler du sel local devenu important depuis le XV<sup>e</sup> siècle à cause de l'accaparement par la pêche de Hollande et d'Allemagne de la production des salines Atlantiques et du développement de la consommation de viande en Languedoc même. Cette liste de produits indique que le commerce par terre a également fortement augmenté : charrettes des gros marchands, transport à dos de mulets pour les petits qui assurent la liaison avec Toulouse, le Rouergue, le Velay, les foires de Pézenas et de Montagnac et vont même en Espagne. En même temps la ville a changé : à la différence de beaucoup d'autres, son expansion ne s'est pas traduite par la création hors des murs de faubourgs lâches, mais par une opération, commencée vers 1480, d'occupation par les marchands de l'espace du centre resté vide à proximité du Pont-Vieux, entre Cité et Bourg, la muraille étant unifiée et consolidée vers 1520. Une nouvelle génération de grands négociants est apparue, qui naturellement a soin de se créer un patrimoine foncier et seigneurial dès qu'elle commence à faire fortune et dont certains membres sont d'origine étrangère, Catalans ou Italiens. Ils remplacent les anciens marchands pareurs de la draperie et se partagent le pouvoir municipal avec la noblesse et les notaires dans la structure institutionnelle unifiée depuis 1537.

Les campagnes, elles, prospèrent moins longtemps : à partir de 1560 le nombre de propriétaires dans certains terroirs stagne ou diminue et la vigne régresse, ce qui est tout de même plus tardif que la crise en Ile de France, et qui d'une part n'est pas général dans le Narbonnais et d'autre part n'entraîne pas un recul des surfaces agricoles ni une baisse de la céréaliculture, laquelle au contraire continue de s'étendre. Après une courte crise en 1590-1600, il y a un nouveau « beau XVII<sup>e</sup> siècle » pour le port dont le trafic est multiplié par 4 entre 1600 et 1670. Entre 1620 et 1650, 350 à 760 bateaux par an touchent Narbonne et il s'agit de barques et de tartanes dont beaucoup portent 300 à 650 quintaux métriques. Par conséquent pas plus qu'à Marseille et à Arles, il n'y a ici pour le XVII<sup>e</sup> siècle de crise commerciale méditerranéenne longue. Les directions majeures des échanges n'ont guère changé, Marseille confirmant l'importance de son débouché aux dépens de l'Espagne. Mais deux aspects de ce commerce sont inquiétants. D'abord les exportations qui surpassent toujours de beaucoup les importations (agrumes, poisson salé, épices, alun, laine...) sont faites désormais de denrées (du blé qui est de loin le premier produit à la sortie et qui varie fortement selon les récoltes) et de simples matières premières (fer demi-brut de l'Ariège, bois, pastel jusqu'à 1645), avec seulement quelques draps et jusqu'à 1650. Ensuite, comme il était déjà apparu au XVI<sup>e</sup> siècle, la marine narbonnaise s'est considérablement affaiblie (16 unités en 1664) jugeant 190 tx au total, consistant surtout en allèges allant de Narbonne à La Nouvelle. Plutôt que d'armer eux-mêmes pour le moyen et long court, les marchands de la place préfèrent mettre leurs fonds dans des parts de navire extérieurs à la ville, en sociétés en 24 quirats en association avec des marseillais ou des montpellierains qui détiennent la majeure partie du capital, ou bien pratiquer le prêt à la grosse à 8 à 20 % à des patrons qui le plus souvent ne sont pas non plus originaires du port, ou bien encore se livrer au trafic du change et des effets de commerce, Narbonne étant devenue un centre important de paiements pour tout le Sud-Est. Enfin dans la campagne le XVII<sup>e</sup> siècle est moins favorable que dans la ville : si la croissance démographique a

repris, malgré une lenteur jusqu'à 1620, à récupérer par rapport au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle et en dépit d'accidents graves comme les pestes de 1629-1630 et de 1652 et les passages de soldats, elle plafonne en 1650-1670. Surtout cette fois, la surface agricole diminue, la limite des rendements décroissants avec les défrichements antérieurs agissant, ainsi que, pour le trait, la substitution sur les petites exploitations pulvérisées par les successions de l'âne au bœuf, moins puissant pour retourner avec l'araire les sols difficiles.

La dernière phase s'ouvre par la crise classique de la fin du règne de Louis XIV, mais qui, ici, se prolonge pour le port dont le trafic baisse d'abord lentement après 1690, pour s'effondrer en 1728. À la campagne, le déclin et les abandons de terre frappent un peu plus tôt, à partir de 1675-1680, excités par les crues fiscales de 1690-1695 et 1705-1713 qui tombent d'autant plus mal qu'elles s'abattent sur une population en diminution du fait de quatre vagues de mortalité successives, 1678-1684, 1692-1698, 1706-1707, 1709-1713. Quoique moins nettement, le peuplement de Narbonne elle-même a dû reculer et se situe en 1740-1770 aux environs de 8 000 habitants. Ensuite s'ouvre un « beau XVIII<sup>e</sup> siècle » qui n'est dans le pays qu'une expansion médiocre. L'exportation de grains reprend, mais maintenant dépassée par celle d'Agde à laquelle s'ajoute celle de Sète ; seul trafic nouveau : l'expédition de vin. Mais tout ce commerce est dans les mains de négociants languedociens et provençaux qui ne résident pas à Narbonne et, à cause en partie du retrait des navires marseillais, le port n'est fréquenté (230 bateaux par an en 1777-1779) que par des navires dont la majorité a moins de 50 tx et est destinée à la navigation proche jusqu'à Toulon et Majorque. Aucune activité nouvelle n'apparaît dans la ville, malgré le maintien d'une immigration notable, mais probablement inférieure à celle du XVII<sup>e</sup> à cause de la cessation du courant venu de la Garonne détourné vers Bordeaux en pleine expansion. Après 1750, comme partout la population augmente, mais faiblement (les recensements révolutionnaires permettraient de préciser la situation démographique), les mortalités se faisant moins fortes. Signes d'une ville qui est dépassée par ses voisins et hors des grands courants de la conjoncture générale : les tentatives d'installation de manufactures de soie en 1742, 1757, 1782 échouent et le nombre des marchands ainsi que leur richesse diminue (1680 : 144, 1784 : 66). Le plat-pays sort de la crise tardivement, après 1740-1750, les défrichements recommencent avant l'édit de dégrèvement de 1770 et gonflent les terres cultivées de 1763 à 1789 de 7 à 8 % ; ils sont facilités par le recours aux mulets à la place des ânes, animaux vendus par des maquignons juifs, désormais moins pourchassés qu'auparavant, mais la vigne qui avait gagné à nouveau sur la garrigue, est bloquée après 1780, par le bas prix du vin et des terres nouvellement mises en valeur sont alors abandonnées.

Ces quelques lignes ne sauraient résumer le travail de l'auteur dans toute son ampleur. Elles ne visent qu'à en restituer grossièrement la trame, d'autant plus que l'auteur au passage traite de nombreuses questions d'intérêt général que je n'ai pu aborder. Je n'en évoquerai ici que quelques-unes. La première est celle des contraintes géographiques, particulièrement évidentes dans le cas de Narbonne, et de l'évaluation de leur poids réel. Le port en effet est d'un accès doublement difficile : le long de la côte les bancs de sables et cailloux sont nombreux et mouvants et il faut remonter 25 km entre le rivage maritime et le lieu de débarquement des marchandises en ville, en aval du Pont-Vieux. Le grau de La Nouvelle a 100 mètres de large mais seulement 1 à 1,5 m de profondeur, le cours de la Robine entre l'étang côtier et la ville s'ensable et n'est pas fixé. Pourtant au Moyen Âge, la petite taille et l'absence de quille qui caractérisent les

navires, font que ces inconvénients ne sont pas trop graves et même ils offrent une certaine protection vis-à-vis de l'extérieur. Par ailleurs, la position de Narbonne, proche du seuil de communication avec l'Aquitaine, sur la Méditerranée et à proximité d'une Espagne chrétienne qui ne cesse de s'agrandir et d'offrir son marché, est un avantage précieux. De la Péninsule Ibérique aussi, au XVI<sup>e</sup> et dans la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, du fait de la balance très excédentaire des échanges, l'argent américain vient irriguer Narbonne. Par contre à partir du milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, les inconvénients l'emportent de beaucoup, même si des travaux coûteux sont entrepris contre l'ensablement : les bateaux deviennent plus gros : souvent de 300 quintaux métriques de port après 1630 à plus de 400 à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle. Alors il faut recourir à ce qui s'est développé depuis le siècle précédent : la rupture de charge et les allèges, les navires restant en mer, menacés par les vents et l'échouage. Et l'Espagne demeure-t-elle aussi attirante avec sa crise de la décadence ? En tout cas, ces conditions font comprendre pourquoi Narbonne ne fut pas un emporium à la tête d'un thalassocratie. Par ailleurs les hauts salaires dans la ville ne sont-ils pas en partie le résultat d'une démographie particulière ? Narbonne est un mouroir comme les autres cités de l'époque, mais Gilbert Larguier relève que son diocèse civil est parmi les trois circonscriptions (et la plus gravement touchée) sur 21 que compte la province, qui voit sa population diminuer entre 1698 et 1787. Étangs et marais n'ont-ils pas leur responsabilité (malaria, etc.) et ne contribuent-ils pas à restreindre indirectement l'immigration urbaine ? L'effet des déterminations géographiques varie donc suivant les époques, elles ne sont presque jamais sans action, mais elles ne sont pas non plus absolues.

Dans cette histoire de Narbonne qui se veut avant tout celle de la longue durée, le politique n'est-il qu'une écume sur les vagues de l'économico-démographico-social ? En fait, lui non plus n'est pas sans conséquence, et ici il provoque à la fois des effets prévus et voulus et nombre d'imprévus, positifs et négatifs. De 1493, avec l'abandon du Roussillon à l'Espagne unifiée par les rois catholiques, à 1659, la paix des Pyrénées, Narbonne bénéficie du statut de place forte frontière, ce qui lui vaut d'approvisionner les troupes du roi en guerre fréquemment avec son voisin de Madrid, et une garnison y est mise, qui fait marcher le commerce local. L'annexion de la Provence au Domaine à la fin du XV<sup>e</sup> siècle constitue une autre chance pour le port car les Marseillais vont offrir des débouchés, des marchandises à redistribuer (épices) et des occasions de placements fructueux en même temps que les liens avec Lyon et ses foires s'en trouvent indirectement renforcés. Mais le politique, c'est aussi la guerre extérieure : la piraterie de Majorque gêne au XVII<sup>e</sup> siècle le commerce de Narbonne. Quant à la guerre intérieure, toujours sensible en campagne avec les passages de routiers au XV<sup>e</sup> siècle et les mouvements des armées constituées, particulièrement pendant le conflit religieux après 1560, la ville s'en ressent moins qu'on ne pourrait le croire et n'est atteinte qu'en 1590-1595. Enfin joue aussi la politique économique de la monarchie. Les privilèges accordés à Aigues-Mortes de 1240 jusqu'à 1400 ont pu peser quelque peu sur Narbonne. Il en va de même de l'attribution du monopole des relations avec le Levant et la Barbarie à Marseille en 1669, qui conduit les Phocéens à se désintéresser du golfe du Lion. Puis la création de Sète (1666) et celle du canal des Deux-Mers (1681), destinées à établir un grand axe commercial terrestre Atlantique-Méditerranée au Sud de la France, ont un effet lent mais décisif : quand la conjoncture se réanime, après 1730, Narbonne qui demeure à l'écart ne peut plus que végéter par rapport à ses rivales voisines. Le canal de liaison avec l'Aude en 1787 arrive trop tard, alors que les nouveaux courants commerciaux sont déjà bien établis.

Cette thèse montre également la complexité de la dynamique économique : l'activité maritime y apparaît largement autonome par rapport à ce qui est le plus massif dans la vie de l'Ancien Régime, le secteur agricole, car elle dépend largement de marchés et de capitaux extérieurs et lointains. Le port reprend vite après 1355 pendant plusieurs décennies alors que les campagnes connaissent de nouvelles épidémies et ravages. Le même schéma se reproduit, et plus nettement, après 1560 et au XVII<sup>e</sup> siècle. Le trafic, certes, d'une année à l'autre varie fortement, de un à trois, mais les pestes et les mauvaises récoltes ne provoquent que des à-coups brefs. À l'inverse, le port n'exerce qu'une influence très limitée sur l'intérieur, en dépit des liens noués, surtout à partir du XVI<sup>e</sup> siècle, avec le plat-pays : développement de la proto-industrie drapière, exportation de denrées, immigration urbaine. Il tend néanmoins à orienter une frange de l'agriculture vers telle culture plutôt que telle autre : le grain et l'olivier au XVI<sup>e</sup> siècle, la vigne au XVIII<sup>e</sup> siècle. Mais il faudrait faire la part du marché intérieur et de l'auto-consommation domestique ; tout est loin d'être déjà monétarisé à la campagne, surtout quand on s'éloigne de la côte.

Dernier aspect qui frappe à la lecture de ce livre : la plasticité du système social. En milieu rural, comme nous sommes en région Méditerranéenne, l'inculte demeure important jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle et fournit une réserve de sécurité. À côté de la contrainte climatique et pédologique, une densité de population rurale probablement inférieure à celle du Bassin Parisien, n'est-elle pas sans influence ? L'œcumène ne se rétracte guère et il y a toujours des terres à conquérir en cas d'expansion démographique. Il en résulte sur certains terroirs la poursuite des défrichements à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle et fréquemment le maintien d'une propriété petite et moyenne ; de même la vague de mise en culture du XVIII<sup>e</sup> siècle trouve encore des terres disponibles. Évidemment les rendements décroissants sont un frein mais qui n'agit pas instantanément et qui joue moins nettement pour l'arboriculture. En ville, si l'activité commerciale est instable, les marchands compensent en bonne partie ces fluctuations par la pratique, très importante dès le XVI<sup>e</sup> siècle, du crédit à la consommation fondé sur des obligations notariées portant 20 à 50 % d'intérêt. En 1600, avec 5 000 l qu'on fait rouler, on gagne 3 000 l par an. Enfin à deux reprises, faiblement au XV<sup>e</sup> siècle, massivement de 1480 à 1530-50, la « trahison de la bourgeoisie » est venue renouveler et agrandir les rangs de la noblesse. Achetant terres, seigneuries et offices, les marchands enrichis par la bonne conjoncture du XVI<sup>e</sup> siècle ont été parmi les promoteurs du mouvement favorisé par l'inflation, de formation de grandes propriétés aux dépens surtout des petits cultivateurs. Ainsi, ils se sont glissés, dans la noblesse en deux ou trois générations. Narbonne comptait quatre nobles en 1499, il y en a 21 en 1561 et 46 en 1597. Au XVII<sup>e</sup> siècle, l'Église, dont l'autorité est renforcée par la Contre-Réforme, vient épauler le second ordre en lui offrant ses monastères et ses bénéfices séculiers et en lui ouvrant la gestion de ses terres, qui sont ici très étendues. Toute cela détourne l'argent du négoce des affaires et contribue à affaiblir à terme la position de Narbonne, mais par là les vieilles structures féodales sont maintenues et la bourgeoisie est « digérée » par le système.

On pourrait trouver encore bien d'autres éléments à relever dans cet ouvrage. Incontestablement tant par le nombre des faits qu'il apporte que par la réflexion qu'il offre, il prend place dans la série des grandes œuvres de l'histoire quantitative économique et sociale, qui ne se porte décidément pas aussi mal que certains critiques le prétendent.

**GÉRARD GAYOT,**

*Les draps de Sedan. 1646-1870, Paris,*

Éditions de l'EHESS (avec la collaboration de  
Terres ardennaises), 1998, 579 p., 300 F.

Ce livre, de la meilleure facture, allie érudition et intelligence à une présentation soignée. Il risque malheureusement d'être moins utilisé qu'il ne le mérite, faute d'un tranchant évident. Ceux qui en prendront le

temps y trouveront maintes analyses pertinentes, certaines menées jusqu'au bout des possibilités documentaires, d'autres solidement esquissées. Ensemble, elles forment un portrait précis et aussi complet que l'on puisse le souhaiter d'une industrie moderne célèbre. Aurait-il pu être plus incisif? Une fois n'est pas coutume, le sujet se définit sans violence chronologique. Il est muni d'un acte de naissance, à savoir le privilège qui, quatre ans après le rattachement de Sedan au royaume, en fait une place forte de la « guerre d'argent » dès lors jugée inséparable de toute hégémonie. Son déclin s'étale sur près d'un siècle et demi, mais les gros investissements entrepris par certains fabricants sous l'Empire triomphant, et la crise économique de 1826-1832 qui fut fatale à deux tiers d'entre eux, marquent la fin d'une ère, ère proto-industrielle bien sûr, au sens désormais classique du terme. Les formes de cette industrie perdurent jusqu'à la Troisième République, mais l'épilogue consacré à cette survie montre justement que certaines des conditions attachées à ce label facilement appliqué ne sont plus remplies. Les fabricants conjuguent encore travail urbain et travail rural, restent fidèles à la qualité, et étoffent même leur chiffre d'affaires, quoique modestement, par rapport à leurs confrères d'Elbeuf ou de Roubaix. Mais ils ont abandonné l'essentielle conjonction entre commerce et fabrique, et mal apprécié la fin des grands partages de marchés qui avait assuré les gestions de leurs prédécesseurs. La proto-industrie est bien « une industrie à part entière », mais encore faut-il la définir avec rigueur, en tenant compte de toutes ses dimensions ainsi que de son contexte.

Les origines privilégiées de la draperie sedanaise ouvrent un autre dossier d'importance, celui du rôle de l'État Bourbon dans l'industrialisation française. Gérard Gayot montre d'abord l'étendue des faveurs accordées à ces entrepreneurs qui firent face – au nom du roi peut-on dire – à l'Europe du Nord. L'État leur réserva le marché français grâce à de forts tarifs et leur offrit un accès privilégié à son cœur parisien, d'indispensables franchises douanières, une clientèle fidélisée par son goût et ses devoirs de paraître et des deuils seyants au noir sedanais. Mais ce mercantilisme est avant tout « appliqué » ; il doit être jugé sur place, plus que dans ses principes. Toujours inégalement partagé, il n'est jamais entièrement acquis et doit être constamment défendu, contre les envies de la Ferme par exemple. Les sécurités qu'il offre, notamment un marché domestique unique par sa taille, permettent les audaces qui feront les fortunes. Et les contraintes qui l'accompagnent, réglementaires en particulier, seront à la fois utilisées et dénoncées par les fabricants, comme on commence à le bien savoir. Toute aussi mouvante, et toute aussi cruciale pour la manufacture sedanaise, fut la politique religieuse de la monarchie. Choisie pour son protestantisme qui devait faciliter l'immigration de drapiers qualifiés, Sedan fut sérieusement ébranlée par l'Édit de Fontainebleau. L'État finit par entendre la raison commerciale de la tolérance, mais la renaissance des familles drapières protestantes est d'autant plus intéressante qu'elle entraîna une distinction durable. Ces familles trouvèrent, à leur retour, les marchés les plus solides et les ouvriers les plus proches monopolisés par leurs confrères plus catholiques. Familiarisées par l'exil et ses préparations au maniement des fonds et des contacts lointains, elles s'en accommodèrent, pour leur plus grand bonheur. Faut-il voir dans cette conjonction, plutôt que dans les principes de leur religion, les raisons

du dynamisme de ces familles protestantes ? Le contexte de ce calvinisme méritait, en tout cas, d'être explicité.

Autre sujet d'importance bien travaillé ici, celui de l'élasticité caractéristique de la proto-industrie. La solide croissance de la draperie sedanaise cache, naturellement, de nombreux revers. Le travail de la laine se dilate et se contracte au rythme de la conjoncture, sans sortir d'une aire bientôt traditionnelle, et en protégeant presque toujours les ouvriers les plus qualifiés, ceux de la ville et ses alentours et, dans une moindre mesure, ceux des campagnes, par la taxation, c'est-à-dire la répartition du travail trop rare. Les immobilisations de capitaux sont minimales, sauf bien entendu ceux investis dans ces « Louvres » industriels souvent décriés, qui toutefois ne furent jamais des investissements strictement industriels. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, ces souplesses ne sont aucunement timidité. Les drapiers exploitèrent au mieux leurs connaissances des marchés de la précieuse laine espagnole. Ils inventèrent, avec d'autres peut-être mais sans retard aucun, le voyageur de commerce pour mieux dénicher la moindre demande, quitte à se replier sur le « pré carré » français en mauvaise période. Ils tenaient à la qualité et au noir qui avaient fait le nom de la ville, mais n'hésitèrent pourtant jamais à miser sur la solidité du drap, sa matité ou brillance, sa douceur ou son poids, sa largeur, la fixité des teintures, les couleurs mêmes et leurs appellations aguichantes, et sur toutes les formes de la commercialisation. Ils préféraient payer comptant et éviter les emprunts, mais surent aussi gagner sur les termes divers auxquels se faisaient les transactions du métier. On a dit combien le maître des grandes usines mécanisées issues de la révolution industrielle devait se vouer entièrement à une incessante amélioration des procédés de fabrication. Son prédécesseur – et parfois même concurrent – proto-industriel, pour sa part, pouvait se contenter d'être producteur, marchand et banquier !

Reste la question du travail. Ici encore, les maîtres du drap jouaient à la fois du bon marché de la façon rurale, où il fallait bien tolérer quelques retards et tricheries, et du contrôle des gestes et des rythmes que permettaient des rémunérations calibrées et l'auto-discipline pouvant découler du partage des tâches. En dépit de sa dispersion, l'univers proto-industriel était surveillé. Beaucoup restait d'ailleurs à faire à ce sujet au sein même des grands ateliers, comme en témoigne la mise au pas des tondeurs. Cette lutte avait fait l'objet d'une publication antérieure, comme d'autres thèmes importants de cette étude. En la lisant dans son contexte, on apprécie mieux encore la portée historique des nombreux facteurs en jeu : les divisions propres au milieu des fabricants, notamment entre protestants et catholiques qui exploitent des marchés et des mains-d'œuvre distincts ; la dislocation du triangle ancien de l'économie dite « morale », l'État laissant les tondeurs seuls face à leurs employeurs ; les limites mêmes de la victoire de ces derniers, qui ne peuvent encore que rêver d'une machine à tondre le drap ; et l'esquisse d'une conscience ouvrière qui discerne la force que donne l'union, la direction contraire à leurs intérêts dans laquelle évolue leur industrie, et l'utilité des règlements existants.

Bien d'autres observations de l'auteur, plus ou moins développées, méritent de passer aux grands acquis de l'histoire économique. Quelques réflexions judicieuses montrent à la fois la fiabilité et les limites des chiffres enregistrés par l'administration, et ce que l'on peut en tirer. Les corollaires démographiques de la dispersion du travail manufacturier semblent confirmés en terre ardennaise. Les contacts qui se tissent entre Versailles et les fabricants s'organisent autour d'une hiérarchie durable. Et l'épisode révolutionnaire, s'il n'occasionna ni une « décélération massive » ni une redistribution des fortunes, imposa néanmoins un « sommeil forcé » de plusieurs années et une

prise de conscience des transformations à venir. La fin des privilèges, une frontière désormais nationale et moins poreuse, les nombreuses réorganisations brutales des marchés européens, et l'affirmation de la puissance industrielle anglaise, convainquirent les fabricants de l'impératif de la mécanisation. Ces années turbulentes ne retardèrent pas l'industrialisation de cette manufacture, mais elles marquèrent la fin d'un régime auquel la draperie s'était remarquablement bien adaptée. Une évolution s'imposait. Les meilleurs fabricants se précipitèrent, mais leurs succès initiaux furent sans lendemain. Il ne suffit pas d'accepter le changement pour lui survivre.

Cet ouvrage dit tant de choses, et si bien, que l'on hésite à regretter quelques zones d'ombre. Mentionnons en trois, qui peut-être ne tiennent pas tant à des omissions qu'à un flou dû, semble-t-il, à des surcharges de l'écriture et du style. Le chapitre consacré aux relations qu'entretenaient les fabricants avec la réglementation manufacturière a du mal à tenir le cap d'une interprétation centrée sur la dualité des attitudes patronales. L'antagonisme, le « choc des opinions » semble dominer et, finalement, l'auteur se laisse tenter par un déterminisme qui serait celui de la fibre, qui, « dans le temps long [...] avait fini par imposer sa loi ». Autre sujet d'intérêt plusieurs fois abordé, celui de l'importance des réseaux tissés par les relations familiales, les alliances et les voisinages. Gérard Gayot s'approche plus que d'autres d'une exposition franche des jeux que permettent ces contacts, qui sont toujours mentionnés mais rarement montrés « au travail ». Ses connaissances de ce milieu, sa maîtrise des généalogies notamment, lui permettent de donner des exemples parlants. On devine, à plusieurs reprises, les tensions inévitables entre coopération et concurrence, et on est tenté d'ajouter le jeu des réseaux et des connaissances à la liste des facteurs que l'auteur propose en remplacement à la chance pour expliquer les coups heureux. On aurait pu souhaiter une formulation plus nette et par conséquent plus forte de ces mécanismes. Autre sujet intéressant sur lequel on aimerait en savoir davantage, celui du progrès des qualifications de la main-d'œuvre au fil des générations, dans la mesure bien sûr où les sources le permettraient.

Finalement, reste l'image forte sur laquelle s'ouvre l'ouvrage, celle de la pluralité des mondes industriels. Elle parle de l'éclat longtemps aveuglant de la grande industrie mécanisée et de l'hétérogénéité des formes du travail industriel que celle-ci cachait. Elle exprime aussi la diversité des milieux et des espaces occupés d'industrie. Mais elle évoque également la « multiplicité des possibles » qui doit sous-tendre une pleine appréciation de la complexité de l'univers du travail, à chaque époque. Ce que les fervents anti-déterministes de ces dernières décennies ont voulu rétablir, c'est le fait qu'à chaque industrie correspond une longue chaîne de choix. Que ce soit dans leurs relations avec l'État, leurs préférences techniques, leurs attitudes envers leurs ouvriers ou leurs pratiques commerciales, les entrepreneurs de l'époque moderne ne furent jamais emportés par une irrésistible vague, régulatrice d'abord puis libérale, dispersant puis concentrant leur métier, élargissant ou fracturant leurs marchés, exigeant du haut ou du bas de gamme. Certes, ils « vécurent perpétuellement dans l'incertitude », mais ils lui répondirent coup pour coup. Le mérite de cette étude est d'exposer un grand nombre des choix qui construisirent la draperie de Sedan, même si sa précision, son exhaustivité ainsi qu'un style peut-être un peu travaillé, finissent par cacher cette perpétuelle re-définition. Les arbitrages indissociables de toute gestion d'entreprise sont décrits ici mieux qu'ailleurs. Une concentration plus accentuée sur les hésitations qui les entourèrent aurait pu donner à cet ouvrage un autre thème précis et original qui en aurait plus encore facilité l'usage.

**DENIS WORONOFF (DIR.),***La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime,*

Paris, Comité pour l'Histoire Économique et Financière de la France/LGDI, 1998, 205 p., 125 F.

Pierre-Claude REYNARD

La manière dont les produits destinés au marché intérieur sont transportés des lieux de production jusqu'aux lieux de consommation dans la France préindustrielle reste située, à bien des égards, dans une zone d'ombre.

Contrairement à l'infrastructure des transports, au volume des échanges ou à l'organisation du négoce, les conditions dans lesquelles s'effectue le déplacement physique des objets n'ont que fort rarement donné lieu à une approche spécifique. Cette rareté des recherches consacrées aux transports terrestres contraste singulièrement avec le caractère prolifique des publications décrivant les conditions dans lesquelles s'effectue alors le grand commerce maritime. Déséquilibre lié à la rareté des archives, quand il est question de saisir des flux de marchandises ou des modes de transport sur les routes et les rivières ? Minoration excessive de la fluidité des échanges au sein d'une économie de la rareté, où l'autoconsommation et les transactions locales restent primordiales ? Toujours est-il, quelle que soit la manière dont on explique l'existence de cet angle mort de la recherche, qu'on ne peut plus ignorer désormais les conditions matérielles qui contribuent à l'élargissement progressif du marché. Celles-ci jouent un rôle décisif dans l'accélération des échanges, la formation des prix et des profits, voire dans la configuration des aires commerciales. C'est dire l'intérêt de cet ouvrage qui arrive à point nommé. Qu'il s'agisse du contexte institutionnel dans lequel s'effectuent les échanges, des formes illicites du passage des produits par-delà les frontières ou bien encore des moyens mis en œuvre pour organiser le transport des marchandises, ces actes d'une journée d'études tenue à Bercy, en décembre 1997, permettent de dresser un précieux état des lieux dans un domaine où les chantiers à ouvrir restent encore très nombreux.

Au sein de l'économie d'Ancien Régime, les entraves institutionnelles, matérielles et mentales au bon écoulement des marchandises abondent. La Ferme générale, par exemple, ne cesse de privilégier la perception de l'impôt et la garantie des « droits du Roi » au détriment de l'intérêt du commerce (J. Clinquart). Les péages, de leur côté, sont perçus comme autant de barrières qui freinent l'activité économique en multipliant des obstacles inutiles (A. Conchon). Pourtant, du discours à la réalité, les décalages sont nombreux. Le caractère contraignant du dédouanement, associé le cas échéant à la lourdeur de la fiscalité, suscite une forte incitation à la fraude (A. Ferrer). Quand tel n'est pas le cas, il est clair que le système douanier d'Ancien Régime, pourtant anachronique et anti-économique à bien des égards, n'empêche pas les échanges de connaître un développement important. La gêne provoquée par la multiplicité des péages est, elle aussi, à relativiser. L'absence de réévaluation des tarifs, tout comme la pratique des abonnements, traduit une adaptation tardive mais réelle aux réalités économiques. Celles-ci anticipent sur les mesures qu'adopte l'État, après 1770, pour réduire le nombre de ces péages alors même qu'un premier libéralisme se fait jour.

Quoi qu'il en soit, l'organisation des transports n'est jamais simple. Pour que les bois coupés dans les forêts du Morvan parviennent sur les quais parisiens au moment où la demande se fait pressante, les pièges à déjouer sont nombreux : au cours capricieux et au débit irrégulier des rivières s'ajoutent les risques d'un encombrement excessif des voies d'eau. C'est pourquoi un mode de transport aussi banal que celui-là ne va pas sans investissements considérables, ni sans une gestion rationnelle, garantissant un cycle de transport sans temps morts (J. Boissière). Qu'en est-il pour les autres produits et les autres moyens de transport à l'intérieur du Royaume ? Si, en l'état actuel des recherches

publiées, la question reste pour l'essentiel en suspens, il est probable qu'une investigation plus systématique des actes notariés, des archives judiciaires et des correspondances commerciales permettrait d'en savoir davantage à ce sujet. Cette remarque vaut également pour tout ce qui concerne l'organisation des trajets, lorsqu'un mode de transport unique ne suffit pas pour acheminer les marchandises depuis leur lieu de production jusqu'à l'endroit où elles sont consommées. Dans ce domaine, les combinaisons sont parfois complexes à déterminer, puisque l'ingéniosité des opérateurs est grande quand il s'agit de limiter les débours liés au stockage et aux ruptures de charge. C'est pourquoi l'analyse de l'organisation du cabotage dans les zones littorales menée dans cet ouvrage est à bien des égards exemplaire. Voilà une organisation des transports qui se conçoit à des échelles multiples, sur la base de la complémentarité et de l'emboîtement des aires portuaires et du déséquilibre ou de la réciprocité des échanges entre les différentes parties des zones littorales. Aussi le cabotage joue-t-il un rôle relais essentiel dans un système plurimodal des transports, où il faut continuellement faire la part entre le coût du voyage, la sécurité ou la régularité des transferts et la vitesse de rotation du capital (G. Le Bouëdec). Quelle filière d'acheminement pour quel type de produit ? Quelle localisation fixe ou mobile des ruptures de charge pour passer d'un type de transport à un autre ? Voilà autant de questions qui restent en suspens, tant l'organisation matérielle et la cartographie des parcours qui sous-tendent les flux de marchandises restent encore trop souvent au stade des suppositions. Pourtant, si l'on pouvait dresser une carte des isocoûts, pondérant les distances parcourues par le coût des transports, celle-ci montrerait une extraordinaire déformation de la configuration des aires du commerce intérieur. Les distances séparant les villes reliées entre elles par un cours d'eau seraient considérablement réduites tandis que certains espaces régionaux, desservis par des modes de transport terrestres obligés d'emprunter un relief tourmenté, s'éloigneraient encore plus les uns des autres.

Toutefois, s'ils apparaissent ici ou là en filigrane, tous ceux qui, de près ou de loin, contribuent au transport effectif des marchandises ne font jamais l'objet d'une approche spécifique dans les contributions qui nous sont proposées. Que l'accès au marché et l'efficacité dans les échanges soient effectivement liés à la solidité des réseaux familiaux, cela n'apporte pas grand chose de neuf aux débats en cours d'une manière générale, aux attendus de cette journée d'étude en particulier (J. Hoock). Mais on peut regretter par ailleurs que de grandes entreprises de transport intervenant dans le roulage, la batellerie ou le cabotage de manière bien plus soutenue qu'on ne s'accorde généralement à le penser, soient à ce point passées sous silence. On aurait pu reconstituer ici les activités de quelques-unes d'entre elles afin de faciliter, à terme, la mise en place d'une typologie des entreprises orientées vers la circulation intérieure des produits. À l'autre bout de la chaîne, ceux qui déplacent des charges relativement faibles sur de courtes distances pullulent, tant l'organisation des transports est émiettée. La majorité de ces anonymes contribuent, dans le cadre de la polyvalence des activités, à innover tous les réseaux de distribution. Toutefois, même si on ne peut que soupçonner leur existence dans la plupart des cas, un spécialiste d'histoire rurale, s'il avait été sollicité, n'aurait pas manqué de mettre l'accent sur certains aspects de leur rôle tout comme il aurait insisté, de manière plus générale, sur les transformations progressives du matériel de transport dans les campagnes. La multiplication des grandes charrettes à essieu de fer unique montre d'ailleurs, à ce propos, combien l'ouverture sur le marché pratiquée par les laboureurs, après 1650, va de pair avec une transformation profonde du matériel. Et que dire du charron, du maréchal-ferrant ou de l'aubergiste ? À leur manière, tous contribuent également, de multiples façons, à accélérer la circulation des

marchandises sur les routes et les chemins...

Suscitées par le caractère particulièrement stimulant de cet ouvrage, ces remarques ne sauraient toutefois revêtir un caractère rédhitoire. Car, à l'évidence, ce livre jette, en l'état, les bases d'un renouvellement des approches relatives à la formation et au fonctionnement du marché.

Didier TERRIER

**LOUIS M. CULLEN,**

*The Brandy Trade under the Ancien Régime :  
Regional Specialisation in the Charente,*  
Cambridge, Cambridge University Press, 1998,  
284 p., € 45.00.

Depuis plus de vingt ans, Louis Cullen étudie le commerce entre la France et l'Irlande à l'époque moderne. Dans ce livre richement documenté sur la production et le commerce de l'eau-de-vie en Charente,

l'auteur reprend nombre de sujets qu'il a abordés antérieurement : les huguenots, les communautés de marchands étrangers en France, les techniques du négoce international, l'avènement de la qualité dans l'eau-de-vie, la conjoncture du commerce à l'époque révolutionnaire et la consommation. Pour ceux qui connaissent son travail, l'étude de Cullen apporte également du nouveau, par exemple à propos des rapports entre le commerce intérieur et extérieur de la France au XVIII<sup>e</sup> siècle.

La période étudiée va des années 1680 à environ 1790. L'auteur aborde l'histoire de l'eau-de-vie avec deux optiques différentes : d'un côté, le développement et le raffinement d'un produit, et d'autre part la naissance et le fonctionnement des marchés avec leurs fournisseurs, intermédiaires et consommateurs. Cullen s'intéresse aussi bien aux marchés étrangers qu'au cabotage et au marché parisien. En outre, il met en évidence la relation entre la conjoncture du commerce de l'eau-de-vie et les esprits tels que le rhum, le gin, le genièvre, le whisky et le calvados. La thèse centrale du livre est un fort plaidoyer en faveur d'une revalorisation de la production et du négoce de l'eau-de-vie (de Charente) comme spécialisation à part entière. Cullen soutient, que depuis les travaux de Labrousse, la production d'eau-de-vie a trop souvent été considérée comme une simple façon de se débarrasser du surplus de vin dans les années de vendanges abondantes.

L'essentiel de la base documentaire du travail est constitué par des archives d'entreprises charentaises telles que Martell, Hennessy, Augier et Otard. Contrairement à beaucoup d'études sur le commerce international, Cullen ne s'est pas limité aux archives de la région étudiée. Il a consulté d'autres sources très diverses dans dix villes françaises et six villes de Grande-Bretagne. Cette approche multilatérale constitue une des grandes forces de son livre.

L'étude consiste en trois parties. Dans les deux premiers chapitres, l'auteur esquisse à grands traits le développement quantitatif et géographique du commerce et la place changeante de l'eau-de-vie dans l'économie française. Suivent quatre chapitres thématiques concernant la distillation, la naissance de la demande parisienne, la concurrence entre les marchés parisiens et étrangers, et le réseau des négociants. Pour finir, Cullen revient sur quelques moments-clés de l'histoire de l'eau-de-vie de Charente à travers les affaires de certains négociants. L'agencement du livre est un peu confus et il n'est pas rare que l'auteur se répète. Dans la majorité de cas, ces répétitions servent de memento, mais quand il s'agit de faire plusieurs fois la même citation ou paraphrase, elles dérangent (cf. p. 96 et 115 ; 76 et 115).

Les origines de l'eau-de-vie ou de *l'eau ardente*, comme on l'appelait à l'époque sont obscures. La première mention que Cullen a pu trouver à Bordeaux date de 1513. Malgré l'usage fréquent de la dénomination hollandaise *brand(e)wijn*, les immigrants hollandais ne semblent pas avoir joué un rôle dans la production de l'eau-de-vie. À la fin du XVII<sup>e</sup> siècle le produit était encore indifférencié. Le premier document officiel reconnaissant des qualités différentes date de 1687. Selon le nombre de distillations, trois types d'eau-de-vie furent distingués, la qualité la plus répandue étant l'eau-de-vie *simple* ou *preuve de Hollande*, *preuve de Cognac* ou *preuve marchande*, contenant aussi bien de l'eau-de-vie *forte* (le bon distillat) que des composants de moindre qualité, appelés *seconde*. Les eaux-de-vie *double* ou *triplet* où on a éliminé la *seconde* par une ou plusieurs distillations complémentaires, ne connurent qu'une grande diffusion vers le milieu du siècle. Vers 1780, l'eau-de-vie *double* remplaça l'eau de vie *simple* comme standard. Avant les années 1750, on ne savait pas mesurer précisément le taux d'alcool dans l'eau-de-vie. On jugeait d'après le parfum, l'odeur et des épreuves empiriques. Ce n'est qu'en 1766 qu'un hydromètre fut introduit en Charente. Au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, les cépages particulièrement appropriés à la production de l'eau-de-vie, comme la *folle blanche* gagnèrent du terrain en Cognac et en Armagnac. Les régions de production commencèrent à se différencier, les techniques de distillation s'affinèrent et le vieillissement fut de mieux en mieux maîtrisé.

Au cours de la période étudiée, des modifications importantes sont survenues dans la géographie du commerce. Au début, Cognac et La Rochelle ne jouaient pas encore un rôle prédominant dans les exportations. Bordeaux et Nantes menaient le jeu, le premier davantage orienté vers l'étranger, le second vers le marché parisien. Vers 1720, la situation avait changé, La Rochelle étant maintenant le plus grand exportateur, suivi de Nantes. Les fonctions financière et portuaire de La Rochelle commençaient cependant à s'affaiblir, tandis que le petit port de Tonnay-Charente gagnait du terrain. Les spéculations financières de 1718-1720 avaient entraîné des liens directs entre Cognac et le milieu du négoce bordelais. Les exportations de Bordeaux étaient radicalement tombées. Contrairement à La Rochelle, il n'y eut jamais dans l'arrière-pays de Bordeaux une production d'eau-de-vie de qualité : la distillation se faisait surtout dans le port. Vers 1750, les exportations par Sète (du Béziers et du Languedoc) commençaient à croître. Dans les années 1780, elles excédaient celles de la généralité de La Rochelle.

Quant aux débouchés de l'eau-de-vie à l'étranger, les Provinces-Unies constituaient au début du siècle le premier marché. Depuis les années 1730, les exportations pour cette destination tombaient. Les Provinces-Unies se tournaient de plus en plus vers d'autres régions exportatrices et vers les distillés de sirop de sucre et de grains. Pendant la guerre de Sept Ans, le commerce reprit mais une grande partie de l'eau-de-vie exportée était en vérité destinée aux Îles britanniques. Le débit aux Îles britanniques diminuait également vers la fin des années 1730. Cette baisse doit être attribuée à la diminution des exportations vers l'Angleterre, où on levait des droits importants sur l'eau-de-vie, favorisant ainsi la consommation du gin. En revanche, les exportations en Irlande augmentaient jusqu'aux années 1770, pour ensuite laisser la place à l'industrie du whisky en plein essor. La période de la guerre de l'Amérique vit une reprise des exportations vers l'Angleterre et les Provinces-Unies. La demande d'eau-de-vie à Hambourg et dans le Nord de l'Europe ne fléchit pas dans les années 1730. Bordeaux pourvoyait dans une grande partie aux besoins de l'Europe du Nord. Malgré la stabilité des marchés dans le Nord, la tendance générale des exportations

maritimes était au déclin, avec une reprise temporaire dans les années 1750-1760. Après les années 1776-1781, particulièrement noires, le commerce étranger se redressait. Comme il l'a fait dans d'autres publications, L. M. Cullen s'oppose à la perception traditionnelle des années 1780 comme période de crise cyclique. Les bas prix des années 1780-1781 et 1788-1789 auraient eu pour causes les conditions météorologiques et les crises de crédit récurrentes.

Il est difficile de déterminer quand la demande parisienne est née. On peut cependant affirmer qu'elle existait vers 1720. Jusqu'à 1740, les acheteurs pour Paris s'approvisionnaient surtout dans la région nantaise et ne pénétraient en Charente qu'en cas de pénurie. Depuis les années 1740, la concurrence entre les marchés parisiens et étrangers faisait flamber les prix. Le niveau élevé des prix amène Cullen à présumer que la croissance de la consommation parisienne a du être au moins aussi forte que la diminution des expéditions vers l'étranger. Dans les années 1780, la consommation à Paris atteignit son zénith. Contrairement au début du siècle, une grande partie des expéditions pour Paris se firent maintenant par voie de terre. Cette modification des voies commerciales permit à Angoulême de se développer comme centre financier.

Les trois études de cas sur les négociants à la fin du livre se lisent comme un roman. La première concerne les activités des Augier dans les années 1717-1769. Les affaires de Philippe Augier illustrent l'impact du système de Law sur le commerce de l'eau-de-vie. La chute des changes en 1718 et 1719 rendait l'eau-de-vie bon marché aux acheteurs étrangers et provoquait des spéculations sans précédent en France. Les banquiers parisiens ne s'étaient pas seulement empressés de prêter des fonds aux négociants de Cognac, ils investissaient également dans l'eau-de-vie pour leur compte. En raison de ses relations à Hambourg et Amsterdam (où il avait séjourné pendant cinq ans) et à Guernesey par son associé Jean Martell, Philippe Augier était un allié intéressant pour les spéculateurs parisiens. En 1722, la dépréciation continue de la livre tournois et la montée des prix lui devinrent fatales et il fut contraint de déposer son bilan. Après sa faillite, Augier se concentra sur le marché de Londres, où dans les années 1730 et le début de la décennie 1740, il fut le plus grand fournisseur d'eau-de-vie.

Dans la deuxième étude de cas, l'auteur aborde l'immigration irlandaise des années 1760. James Delamain qui s'établit en France en 1759, est celui qui réussit d'abord le mieux parmi les nouveaux arrivants de cette époque. Associé à Isaac Ranson, un des plus grands négociants de Jarnac, il faisait une concurrence acharnée à la maison établie de Martell, Lallemand et compagnie sur le marché irlandais. Delamain prit une place centrale dans la communauté irlandaise et aida d'autres négociants (comme John Saule, Richard Hennessy et son neveu Samuel Turner) à s'établir.

Saule et Hennessy profitaient du nouvel essor du commerce des années 1780, abordé dans le troisième volet. À cette époque, les relations entre Bordeaux et la Charente étaient plus étroites que jamais auparavant. Saule se tournait vers le marché londonien en pleine expansion où il réussissait à fidéliser une clientèle importante. Hennessy se lançait sans grand succès dans la distillation à Bordeaux, pour reprendre avec Samuel Turner le fonds de commerce de Saule à sa mort en 1788. Avec la mort de Hennessy et Delamain à la fin du siècle, Cullen fait tomber le rideau sur ses négociants, annonçant un deuxième volume sur le commerce de Cognac, concernant exclusivement les familles intéressées au négoce.

**Louis M. CULLEN,**

*The Irish Brandy House  
of Eighteenth Century France,*

Dublin, The Lilliput Press, 2000, XI-244 p.

Spécialiste de l'émigration irlandaise et du commerce du cognac, L.M. Cullen nous présente dans ce texte les résultats d'une recherche qu'il a menée avec persévérance pendant une vingtaine d'années dans les

archives françaises et irlandaises. L'auteur met à contribution, en particulier, les papiers privés et commerciaux de plusieurs familles d'Irlandais émigrés en France pour nous faire découvrir quelques maisons de commerce irlandaises installées en Charente au XVIII<sup>e</sup> siècle. L'imposant appareil critique (p. 201-228) illustre clairement un travail qui repose sur l'exploitation systématique des sources primaires, notamment les remarquables archives privées de la famille Hennessy.

Faisant suite au livre de 1998, consacré au commerce du cognac sous l'Ancien Régime, cette étude ne constitue pas le deuxième tome d'un ouvrage faisant le point sur la question, comme le titre des deux volumes pourrait le laisser croire. En effet, les négociants irlandais étaient déjà fortement présents dans le premier ouvrage, et il eût été par ailleurs difficile de les passer sous silence, dans la mesure où l'exportation du cognac se trouve en partie, quoique non prioritairement, entre leurs mains. L'auteur a plutôt souhaité nous livrer ici des aspects qui n'avaient pas trouvé leur place dans le premier texte. Il y a donc d'inévitables répétitions, voire des passages entiers repris du premier livre (en particulier, le chapitre 7), éventuellement élargis et enrichis par de nouveaux détails ou confortés par des citations tirées de sources primaires.

Le thème auquel s'attache l'auteur est important. Le XVIII<sup>e</sup> siècle a connu une véritable révolution en matière de goût et de consommation des alcools (chapitre 1). C'est l'époque de l'émergence des vins de grande qualité et du développement des vins renforcés (Porto, Sherry, Madère), mais aussi des améliorations sensibles dans la qualité de la bière, ou encore de la diffusion massive du rhum américain et du gin sur les marchés européens. C'est dans ce contexte général de transformation et de hausse de la consommation de boissons alcoolisées qu'il convient de replacer l'histoire de l'eau-de-vie, et en particulier de celle produite dans la région de Cognac, dont il est question dans cet ouvrage. Le cognac était destiné en premier lieu au marché intérieur français, surtout parisien. Les qualités supérieures étaient aussi fort appréciées par les élites londoniennes. Le marché irlandais, qui absorbait, comme la Hollande ou les villes hanséatiques, des eaux-de-vie de moindre qualité, était en revanche beaucoup plus instable, car dans les années de forte production céréalière en Europe, le gin concurrençait sérieusement l'importation du cognac.

Toutefois, malgré les aléas, la hausse de la consommation au XVIII<sup>e</sup> siècle justifie le choix fait par certains marchands d'outre-Manche de s'installer dans la région charentaise pour se consacrer exclusivement au commerce du cognac. Leur émigration s'opère en deux vagues successives : la première, dans les années 1720, est le fait de marchands anglais, tels Martell et John Baker ; la seconde, dans les années 1750-1760, est en revanche essentiellement irlandaise. Trois familles se distinguent tout particulièrement : Delamain, Hennessy et Saule, bien que le nombre d'Irlandais évoqués par l'auteur qui ont cherché leur chance dans cette branche du commerce soit bien plus important. Ces transferts d'hommes reflètent bien évidemment la croissance de la demande anglaise et irlandaise au XVIII<sup>e</sup> siècle, ainsi que les progrès qualitatifs et quantitatifs de la production du cognac parmi les différentes eaux-de-vie présentes sur les marchés. Mais l'histoire de ces marchands irlandais illustre aussi clairement la fragilité de cette branche de trafics. Le succès des quelques-uns de ces hommes (Delamain, plus tardivement Hennessy), qui s'étale au grand jour par des achats fonciers importants,

voire, au XIX<sup>e</sup> siècle, par des ambitions politiques, ne doit pas faire oublier les nombreuses difficultés rencontrées par la plupart de ces immigrés.

À leur arrivée, ces Irlandais doivent en effet composer avec les maisons déjà en place. Le commerce du cognac est largement géré par de négociants protestants français. Quelques-uns des nouveaux venus ont la chance de pouvoir s'allier au négoce local : ainsi, après en avoir épousé la fille unique en 1762, l'Irlandais James Delamain (dont les ancêtres étaient par ailleurs des huguenots français émigrés en 1624, en Angleterre) s'associe à Isaac Ranson de Jarnac/Cognac, ce qui lui permet d'accéder à la clientèle parisienne de la maison et compenser de cette façon les aléas des fortes fluctuations de la demande irlandaise en eaux-de-vie. Pour d'autres, l'intégration est plus lente ou plus fragile, comme le prouve leur dépôt de bilan ou leur rapide disparition. Arrivés souvent seuls, avant d'appeler quelques autres membres de la famille en cas de succès, la pérennité des maisons de commerce fondées par ces Irlandais semble dépendre très largement des facteurs contingents et individuels – parfois, tout simplement de leur survie physique dans une région encore infestée par le paludisme. De nombreux décès prématurés mettent fin à des entreprises encore trop fragiles.

La recherche des relations plus intenses avec Bordeaux, alors en plein essor, témoigne également de la nécessité ressentie par plusieurs de ces Irlandais – par Richard Hennessy notamment, qui s'installe dans la ville girondine de 1776 à 1788 – d'élargir un marché trop incertain. L'ampleur des trafics maritimes de Bordeaux alimente une demande soutenue en eaux-de-vie, qui subissent parfois une dernière distillation dans cette place. L'auteur nous livre ainsi des éléments intéressants pour la définition de l'espace économique intériorisant gravitant autour de ce qui est à l'époque le principal port français.

L'ouvrage consacre une place privilégiée à Richard Hennessy, arrivé à Cognac en 1765. Destiné à la carrière des armes, Richard s'enrôle en 1748 au service du roi de France, mais abandonne l'armée dès 1753, pour tenter sa chance à Ostende où réside une branche de sa famille. C'est dans ce port, qui profite de sa neutralité au début de la guerre de Sept Ans, qu'il s'initie tardivement au commerce. Le mariage avec la veuve de son cousin, en 1765, lui permet, grâce à la dot, d'envisager une installation à son propre compte en France. Le moindre que l'on puisse dire est que Hennessy connaît de multiples difficultés. Elles sont dues à son manque de rigueur dans les affaires, à ses dépenses personnelles excessives, mais aussi à un réseau de correspondants sans doute insuffisant. Le destin très médiocre de sa maison ne change que par la mort de son ami Saule, en 1788. Le fils de Hennessy, James, étant commis chez Saule, reprend alors les affaires de son patron en s'associant à Samuel Turner, neveu de Delamain. La nouvelle maison Hennessy et Turner, installée à Cognac, se caractérise par le dynamisme des deux jeunes associés, qui misent largement sur la clientèle londonienne de Saule, pour se reconvertir rapidement, pendant la tourmente révolutionnaire, vers le marché lucratif des fournitures aux armées. Dès le milieu des années 1790, Samuel Turner s'installe à Hambourg, où il s'adonne à des spéculations de toute sorte. L'auteur omet de nous expliquer le rôle décisif joué par la ville hanséatique, qui profite de sa neutralité, dans les échanges européens des années 1790 : ce n'est pas par hasard que Turner rentre à Cognac lors de la paix d'Amiens. L'habileté de James Hennessy contraste avec l'incapacité du fils de Delamain : ce sont ces qualités individuelles qui expliquent, d'après l'auteur, les destinées opposées de ces deux maisons à la seconde génération.

Tout en nous livrant une foule d'informations intéressantes et plusieurs tranches de vie d'un nombre important de marchands irlandais, le livre soulève quelques perplexités. Le lecteur appréciera certainement le glossaire (p. ix-x), qui fournit entre autres des informations sur les unités de mesure utilisées dans le commerce du cognac, et la quinzaine d'illustrations

en couleur et en noir et blanc, qui lui permettront de mieux connaître l'environnement de ces familles irlandaises. L'index des noms de lieu, personnes et quelques concepts (p. 237-244) est bienvenu, quoiqu'il présente quelques omissions et erreurs (le négociant Fenwick est cité par exemple aussi à la p. 131, alors que Gernon est évoqué à la p. 113 et pas à la p. 133). Si la bibliographie des sources imprimées est succincte (p. 235-236), c'est parce que l'auteur renvoie à la liste plus extensive publiée dans le livre de 1998. Mais d'autres instruments facilitant la lecture font défaut et l'on a parfois du mal à s'y retrouver.

En considération de l'importance attribuée à juste titre par l'auteur aux réseaux et aux liens qui se tissent entre les différentes familles irlandaises présentes dans la région de Cognac, pourquoi ne pas fournir, par exemple, quelques arbres généalogiques? Et alors qu'une carte de la région charentaise permet de localiser aisément les principales villes françaises citées dans le texte, on cherchera en vain l'équivalent pour l'Irlande, dont on évoque pourtant de très nombreuses localités. L'auteur signale à plusieurs reprises des correspondants dans telle ou telle place, mais il n'a pas cherché à préciser de manière plus systématique les réseaux commerciaux des maisons de commerce irlandaises de la Charente, ce qui était possible à partir des livres de correspondances exploitées: une donnée qu'il aurait pu aisément transposer sur une carte.

Le plan suit une démarche grosso modo chronologique, mais il comporte quelques répétitions. Le deuxième chapitre, thématique, sur la contrebande des eaux-de-vie anticipe ainsi largement les développements des années 1780 et l'on y retrouve, entre autres, les détails de l'expédition du *Hamilton* repris dans le chapitre 7. Aussi, à l'intérieur du même chapitre, l'ordre chronologique du récit n'est-il pas toujours conséquent, ce qui gêne parfois la lecture. L'ouvrage manque d'une véritable conclusion, car le constat d'une nouvelle ère qui s'ouvre au XIX<sup>e</sup> siècle (p. 197-198) est insuffisant. Le lecteur a, par moments, la sensation que l'auteur, qui a exploré à fond les destins de quelques-uns de ces Irlandais, a surtout voulu nous livrer ces histoires de vie pour ce qu'elles ont d'unique et particulier, en essayant de dégager le profil psychologique des acteurs aussi bien que leurs activités commerciales. Ce goût pour la biographie explique par ailleurs les détours sur les vicissitudes sentimentales de John Saule (chapitre 6), les loisirs de Richard Hennessy, ou encore sur la culture littéraire et maçonnique de quelques-uns de ces Irlandais. Mais ces éléments individuels sont rarement remis de manière explicite dans un cadre interprétatif plus large, qu'il s'agisse d'une réflexion sur les cultures marchandes, sur le rôle des étrangers dans les réseaux commerciaux et leurs difficultés d'intégration, ou sur le caractère fragile des entreprises individuelles d'Ancien Régime. Il s'agit pourtant d'aspects essentiels, auxquels le remarquable travail de recherche dans les archives privées fait par L. Cullen aurait pu apporter une contribution plus décisive.

Silvia MARZAGALLI

**SILVIA MARZAGALLI,**  
«*Les boulevards de la fraude*». *Le négoce maritime et le Blocus continental, 1806-1813.*

*Bordeaux, Hambourg, Livourne,*  
Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du  
Septentrion, 1999, 396 p., 170 F.

Ce livre rouvre le dossier du «Blocus continental» napoléonien, en examinant la manière dont les milieux du négoce de trois villes portuaires européennes ont réagi face aux multiples contraintes et barrières imposées à leurs activités. L'historiographie a longtemps mis l'accent sur la gravité de la crise et sur les ruptures profondes de la Révolution et de l'Empire. L'auteure rappelle que la situation n'est en rien inédite dans son principe, sinon dans son ampleur: les

guerres des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles ont entraîné des situations semblables de quasi-embargo imposé par la maîtrise britannique des mers ; de même que la contrebande et l'interlope étaient alors monnaie courante dans les circuits coloniaux, pour contourner le régime de l'exclusif. Surtout, l'étude relativise la portée du Blocus : au bout du compte, on n'a vu ni flambée vertigineuse des faillites, ni repli généralisé vers les valeurs-refuges foncières ; le négoce a su trouver des parades et s'adapter en se redéployant. Comme l'écrit Bourrienne, ministre plénipotentiaire à Hambourg, « le commerce ne se décourage pas facilement. On lui ferme un débouché, il en cherche un autre » (p. 18). De fait, on sait bien que la solidité des réseaux marchands tient à leur plasticité et à leur mobilité transfrontalière, que nul blocus ne peut totalement entraver.

L'ouvrage vient à juste titre souligner la nécessité de poursuivre le renouvellement en cours des travaux sur l'univers du négoce (voir par exemple F. Angiolini, D. Roche éd., *Cultures et formations négociantes dans l'Europe moderne*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1995, ou *RHMC*, 1998/3). Silvia Marzagalli a raison de rappeler que « les études concrètes sur le monde marchand des ports à l'époque révolutionnaire et impériale » sont trop rares. Elle a aussi raison de vouloir dégager celles-ci des débats talmudiques anciens sur le caractère « bourgeois » ou non de la Révolution française. Il paraît cependant abusif de faire de ceci la cause de cela : « pour les uns, il s'agit de démontrer le peu de propension capitaliste de la bourgeoisie française, le dynamisme de la noblesse ou la tendance du négoce à adopter un style de vie noble. Selon la thèse marxiste, en revanche, le capitalisme encouragé par la Révolution est avant tout industriel, le capitalisme marchand s'étant affirmé à l'époque moderne. Il n'y a donc aucun intérêt à vérifier si le négoce maritime a subi sous la Révolution et l'Empire cette débâcle définitive qu'on lui attribue » (p. 23-24). Il me semble au contraire que la question de la place qu'occupe le capitalisme commercial – en l'occurrence maritime – dans la redistribution du pouvoir économique aux lendemains de la secousse révolutionnaire demeure posée. S'il faut chercher des raisons à la rareté des études, peut-être sont-elles du côté des difficultés documentaires, que l'auteure a elle-même du affronter.

Les trois sites choisis sont à la fois pertinents et complémentaires, pour mettre à l'épreuve la tradition historiographique qui insiste sur la différence de traitement entre l'ancien territoire du royaume et les pays annexés : Bordeaux est le principal port français, ses liaisons coloniales sont évidemment touchées de plein fouet ; Hambourg est devenu le carrefour commercial de l'Europe du Nord, sa position frontalière l'expose particulièrement à la contrebande ; le choix de Livourne et de son vaste commerce d'entrepôt, annexée en 1808, offre un second élément de comparaison, dans le contexte méditerranéen cette fois. Le pari de la comparaison a ses exigences, notamment un effort permanent de contextualisation, pour rendre la comparaison pertinente. Mais on se heurte à des historiographies très inégales, et des sources différentes, pas toujours aisément comparables, dans des langues variées, qui plus est. L'auteure montre combien sont peu fiables les relevés du mouvement des navires dans les ports et les statistiques douanières, parce que bien des déclarations sont fausses, et parce que la modification dans les modalités d'enregistrement des données déjoue les tentatives de comparaison en moyenne durée. Ces précautions de méthode permettent à l'auteure de redresser bien des erreurs colportées par l'historiographie (p. 134, note 34 p. 156, p. 218, note 38 p. 276).

Il faut saluer le travail d'archives accompli et remercier l'éditeur pour la centaine de pages d'annexes publiées et les notes de bas de page substantielles. On regrettera en

revanche la médiocrité du travail éditorial : le texte est entaché de maintes coquilles, incorrections grammaticales et stylistiques ; les graphiques ont été reproduits à l'économie (en outre, la légende empiète sur les chiffres du tableau 16) ; on a laissé passer bien des répétitions et guère fait preuve d'inventivité sur le plan graphique (les cartes sont de pure localisation ; du reste, la série des *Atlas de la Révolution française* est ignorée), etc. Un tableau synoptique résumant l'évolution de la législation douanière parallèlement à celle de la situation militaro-diplomatique eût été bienvenu. Il est vrai que la matière à exposer est ardue, mais on aurait souhaité que quelques bonheurs d'écriture vinssent parfois rendre la lecture moins aride.

L'ouvrage propose une analyse méthodique des diverses stratégies d'adaptation mises en œuvre par les négociants à mesure que s'appesantissaient les contraintes du Blocus : armement en course, recours aux Neutres et « neutralisation » frauduleuse des marchandises, manipulation ensuite des licences (« le meilleur boulevard de la fraude », comme le dit un policier) accordées par le régime (et par les autorités anglaises), fraudes multiples. Ceci invite à une réflexion sur les jeux du légal et de l'illégal en économie. On sait que le Blocus était à la fois impraticable et insupportable : des armées de douaniers n'auraient pas suffi à rendre les frontières infranchissables, et les besoins de l'Empire en matières premières coloniales demeuraient incompressibles ; en outre, les propriétaires agricoles, les manufacturiers, voulaient écouler leurs productions. Dans un premier temps, le régime autorise la navigation moyennant des licences – manière de contrôler, en principe, le mouvement des navires et la circulation des marchandises. Mais au-delà de ces concessions politiques, il semble bien que la plupart des acteurs, sur le terrain, se soient implicitement accordés pour une application mesurée des directives impériales. L'étude de ces pratiques d'accommodement constitue la partie la plus originale du livre. On découvre ainsi l'existence d'accords entre les armateurs et les corsaires anglais pour la prise de leurs bâtiments : ils évitent ainsi les sanctions impériales en plaçant un échange commercial normal, mais interdit, sous le couvert d'une prise corsaire ! Le subterfuge ne trompe personne, mais il est admis : les autorités lâchent ainsi du lest, mais en exigeant que les apparences soient sauvées. Officiellement, le commerce avec Albion demeure interdit. Or, les fraudeurs ne sont guère poursuivis, sinon pour la forme. À Hambourg comme à Livourne, les autorités locales mais aussi les représentants de l'Empereur sur place ont aussi affaire à une fraude massive : la contrebande est un fait social généralisé, qui permet à la population la plus pauvre de survivre dans un contexte de recul général de l'activité causé par le Blocus. Aussi fera-t-on beaucoup de bruit autour de quelques affaires, pour l'exemple, pour rappeler les règles, mais sans se donner les moyens des les faire effectivement respecter, ou en sachant pertinemment que c'est impossible...

La mise au jour des pratiques ordinaires de la contrebande est évidemment malaisée : par définition, elles ne laissent guère de trace, et seule l'archive policière permet, par moments, par effraction, d'approcher la fraude et les fraudeurs ; mais à travers le regard déformant, et rien moins que neutre du policier. Difficile également de prendre la mesure exacte des faits de concussion et de prévarication au sein des administrations, dont on souhaiterait pouvoir suivre de plus près l'action et les méthodes.

Si l'auteure nous convainc sans peine que le négoce français a, au total, assez bien résisté à la tourmente, déployant des trésors d'inventivité commerciale et fraudeuse, deux questions restent ouvertes. L'analyse invite à juste titre à rompre avec une vision statique qui n'envisage les circulations détournées que sous le registre de l'exceptionnel par rapport à des circuits considérés comme normaux : on voit bien que les flux com-

merciaux sont toujours influencés par les conditions douanières et les dénivellations juridiques : la contrebande, les fausses déclarations ne sont que l'une des modalités du jeu sur la frontière. Mais sans doute l'apercevrait-on mieux si l'on changeait d'échelle, et que, du négoce, on passe aux négociants. L'étude des papiers de quelques maisons de commerce aurait permis de mieux saisir les manières d'adaptation aux évolutions juridiques et douanières. N'est-ce pas en suivant ainsi pas à pas les familles de colporteurs que Laurence Fontaine a pu reconstituer, par exemple, les « chaînes du crédit » transalpin ? De fait, l'étude de cas menée p. 138-142 sur la façon dont la maison Clamageran joue sur l'utilisation frauduleuse d'une licence, en 1813, est passionnante. On regrette que Silvia Marzagalli ne se soit pas plus souvent (faute de temps) écartée de la perspective macroscopique adoptée au départ.

Le second regret concerne la discussion sur le sens proprement économique du Blocus. D'essence militaro-stratégique (faire une guerre totale à l'Angleterre), le Blocus peut-il être compris comme une politique économique par défaut ? Quelle représentation d'un espace économique intérieur unifié élargi à l'Empire vient soutenir cette politique ? Silvia Marzagalli insiste sur l'inspiration « mercantiliste » de l'octroi de licences (balance obligatoire entre exportations et importations, un tiers des exportations doivent consister en produits manufacturés) ; il faudrait reconsidérer ce que pouvait bien être une Europe douanière française...

Au total, voilà une étude probe et efficace, dont les acquis sont résumés dans une conclusion ferme et nette, et qui a le double mérite de remettre en cause les idées reçues sur l'état du négoce maritime en 1815 tout en ouvrant d'intéressantes pistes de discussion.

Philippe MINARD

**H.W. HERRMANN, P. WYNANTS (DIR.),**

*Wandlungen der Eisenindustrie vom 16. Jahrhundert bis 1960. Mutations de la sidérurgie du XVI<sup>e</sup> siècle à 1960,*

Namur, Facultés Universitaires Notre-Dame de la Paix, « Colloques Meuse-Moselle », 1997, 390 p.

Ce colloque est la dernière réalisation en date de la Fondation internationale Meuse-Moselle. La genèse de l'entreprise remonte aux années 1930. Le Père Jésuite Camille-Jean Joset est à l'origine du projet : pour pouvoir être prêtre, il dut se faire historien et s'intéressa pour la réalisation de son doctorat, soutenu en 1940, à la zone Meuse-Moselle et à sa cartographie. L'entreprise, replacer l'histoire luxembourgeoise dans un cadre plus large, fut compromise sous l'occupation ; remise en chantier en 1971, elle aboutit à la publication, à partir de 1974, de l'atlas Meuse-Moselle. À la même époque fut mise sur pied une fondation du même nom qui entreprit la tenue de colloques. Le premier, tenu en 1995, est à la source de cette publication.

La démarche adoptée entend favoriser les comparaisons entre bassins sans négliger les flux transfrontaliers. Le cadre géographique englobe des parties de la Belgique, des Pays-Bas, de la France, de l'Allemagne et le Luxembourg dans sa totalité. En introduction, Volker Schmidtchen retrace très utilement l'histoire des techniques métallurgiques en différenciant les innovations majeures, telles que la mise au point du coke ou celle du puddlage, et les innovations secondaires qui sont des améliorations. René Leboutte montre que, jusqu'à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, la métallurgie de la région liégeoise se localise en liaison avec l'énergie hydraulique et le charbon de bois ; mais les contraintes techniques, politiques et économiques infléchissent ce « diktat ». Les établissements se localisent dans les vallées du Hoyoux, de la Vesdre, de l'Ourthe supérieure pour gagner au

XVI<sup>e</sup> siècle la Meuse et surtout l'Ourthe liégeoise, c'est-à-dire la banlieue de la ville. Avec la grave crise causée par les guerres de religion, la principauté de Liège se spécialise dans la transformation du fer dont la clouterie. C'est à cette époque que les techniques liégeoises gagnent la Suède, l'Espagne et la Rhénanie. Au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, l'élaboration de la fonte et du fer se concentre dans l'Entre-Sambre et Meuse. Chaque unité sidérurgique ne groupe que quelques ouvriers, une dizaine au plus. Quant aux cloutiers, armuriers, quincailliers, ils travaillent à domicile, seuls ou en groupes de quatre à cinq. Ces cloutiers forment un prolétariat rural misérable travaillant pour les marchands liégeois ; les pressions incessantes sur leur salaire entraînent pendant tout le XVIII<sup>e</sup> siècle des réactions sociales préfigurant les conflits du siècle suivant.

La sidérurgie au coke, rappelle Suzy Pasleau, est introduite dans le bassin liégeois au début du XIX<sup>e</sup> siècle avec l'appui de techniciens anglais : elle est mise en œuvre par une nouvelle classe d'entrepreneurs : les Cockerill, les Orban, les Lamarche. La sidérurgie renaît donc et ne va cesser de se multiplier dans la région. Comme tout bassin, montre Suzy Pasleau, le bassin industriel n'y est pas statique ; sa carte est redessinée à mesure que les ressources en matières premières sont mises à profit. En outre, le bassin liégeois est un assemblage de petits bassins assez différents. Avec ses atouts et ses faiblesses, la société Cockerill met en place une stratégie d'intégration et constitue un prototype. La sidérurgie impulse un effet d'entraînement dans le bassin liégeois : de 1830 à 1880 s'y créent 1 744 entreprises ayant toutes besoin d'outillage mais les 25 hauts fourneaux alors construits s'élèvent dans cinq communes et appartiennent à cinq sociétés. Les capitaines d'industrie édifient pièce par pièce de vastes complexes industriels. Au cours des années 1835, les ententes entre l'univers de la finance et le monde sidérurgique liégeois s'intensifient. À la sortie de la Seconde Guerre mondiale, la plupart des installations datent des années vingt, les prix des produits ne sont plus compétitifs. La récession des années 1970 montre qu'aucune taille optimum n'existe une fois pour toutes ; d'autres avantages sont à prendre en compte : supériorité de filiales géographiquement dispersées, spécialités diversifiées.

Michel Dorban, Jean-Marie Yante et Jean-Paul Lehnars montrent qu'au Luxembourg, des bassins sidérurgiques plus ou moins durables se sont édifiés depuis 1380. La production est tributaire de la demande liégeoise. Après 1805, le déclin se généralise. En effet, la noblesse qui possède les usines passe la main au XVIII<sup>e</sup> siècle à des « facteurs de forges » dits plus tard régisseurs, puis louent leurs établissements à des groupes financiers. Monique Krieffler poursuit l'étude de cette sidérurgie luxembourgeoise qui, avec la découverte de la minette en 1840, connaît un renouveau soutenu par la construction des chemins de fer et l'intégration au Zollverein (1842).

La fin du XIX<sup>e</sup> siècle est marquée au Luxembourg par l'envol des productions et par un puissant courant de concentrations au bénéfice des sociétés allemandes. Les principaux progrès techniques : machines à gaz, récupération des gaz de hauts fourneaux permettant des économies de coke, sont des facteurs d'intégration ; L'ARBED est créée en 1911 et, à cette époque, la sidérurgie luxembourgeoise comporte cinq groupes ; la présence des banques s'y renforce. Des années 1945 aux années 1960, la productivité est privilégiée par rapport à la production. L'épopée de L'ARBED se poursuit notamment quand la société absorbe HADIR en 1967 et contrôle l'ensemble de l'industrie du fer. La crise qui éclate en 1975 conduit à l'abandon des hauts fourneaux et au passage à la filière électrique à base de ferrailles.

Jean-Marie Yante mène, de 1872 à 1977, l'étude du dernier en date des bassins sidé-

urgiques belges qui ne survit pas aux rationalisations du XX<sup>e</sup> siècle : le Sud-Luxembourg belge. Alors que Halanzy et Husson se sont confinées dans la production de fonte, se condamnant à disparaître, Athus, s'intégrant à de grandes structures capitalistes, finit par devenir une unité spécialisée vouée au même avenir.

Koichi Horikoschi et Jean-Marie Moine établissent les spécificités de la sidérurgie lorraine du XVI<sup>e</sup> siècle à 1960. L'essor des XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles, montre K. Horikoschi, correspond à une innovation technique : le procédé indirect avec sa caractéristique, l'affinerie. La productivité triple, les techniques de transformation se diversifient. Malgré le rôle des marchands, le « Verlagssystem » n'existe guère pour le fer à la différence d'autres domaines industriels (draperie, laiton) ou d'autres zones (Liège). La persistance de la féodalité explique le caractère domanial de la sidérurgie. À côté du marchand et du seigneur, le maître de forges est la clef de voûte du système : de gestionnaire, il peut se muer en entrepreneur intégré à la classe seigneuriale ; l'itinéraire des Wendel au XVIII<sup>e</sup> siècle le confirme. Jean-Marie Moine cerne quant à lui l'acclimatation en Lorraine du procédé Thomas, ses limites et ses « derniers feux ». La diffusion du procédé est lente, la demande en fer subsiste dans la région, comme dans le Nord de la France : la Tour Eiffel est construite en fer puddlé de Pompey. Le développement quantitatif de la production se fait par l'accroissement de taille des appareils. On fit longtemps une mauvaise réputation au procédé Thomas. Il souffre, il est vrai, de la difficulté d'un affinage correcteur après la conversion et de l'irrégularité tenant à une conversion empirique. Si le procédé Martin est plus qu'un satellite du Thomas, la fabrication d'aciers spéciaux soulève beaucoup d'hésitations en Lorraine : la culture technique est ici fondée sur la production de qualités courantes en grandes quantités. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la commission de modernisation de la sidérurgie opte pour une amélioration quantitative et qualitative de la production. La pratique du procédé Thomas ne se détache que très progressivement de l'empirisme avec le développement du contrôle thermique et surtout du soufflage d'air enrichi à l'oxygène. La technique du Thomas a été moins anesthésiée qu'on ne le dit par l'énorme rente de situation des réserves de minette qui lui procurait un avantage de prix sur le Martin. Mais le procédé Martin n'a pas mieux résisté que le procédé Thomas devant l'oxygène pur.

Peter Neu s'intéresse à l'Eifel, haut lieu de la métallurgie du fer de l'époque romaine au XIX<sup>e</sup> siècle. La guerre de Trente Ans plonge la région dans le chaos. Les maîtres de forges durent faire appel à la main-d'œuvre de la région liégeoise. La prospérité de la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle contraste avec le marasme de la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. L'auteur étudie notamment les échanges et les liens étroits entre l'Eifel et la région de Liège.

Trois communications portent sur la région de Hunsrück, la Sarre et la région d'Aix-La-Chapelle. Hermann-Josef Braun apporte une importante contribution à l'histoire d'une région sidérurgique proche de l'Eifel et de la Sarre, la région de Hunsrück. Les ressources locales en bois, en eau, en minerais y font naître une sidérurgie dès le XVI<sup>e</sup> siècle. Au XVIII<sup>e</sup> et au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les maîtres de forges introduisent un mélange de coke et de charbon de bois, en raison de la déforestation. Après 1860, la sidérurgie de la région décline. Paul Thomes analyse les transformations qui ont affecté l'industrie sidérurgique sarroise du XVI<sup>e</sup> siècle aux années 1960 en montrant à quel point les usines sidérurgiques ont dû faire face aux vicissitudes de la géo-politique. Malgré l'appartenance à des entités politiques différentes, les maîtres de forges sont restés attentifs à la modernisation de leurs entreprises. Harmut Schainberg cerne, pour sa part, le rôle de la Belgique dans l'industrie sidérurgique de la région d'Aix-La-

Chapelle pendant la première phase d'industrialisation (1820-1860). Après la chute de l'Empire napoléonien, cette région a été détachée de celle de Liège-Verviers, mais très vite les industriels liégeois y ont repris pied en y introduisant une série d'innovations techniques et en développant la construction de matériels ferroviaires pour le réseau ferré prussien.

Cette étude de quatre siècles d'industrie sidérurgique entre Meuse et Rhin est particulièrement foisonnante : elle multiplie les angles d'approche des mutations opérées. Une grande place est accordée aux processus d'innovations techniques, projections vers l'avenir mais aussi synonymes de risques techniques et financiers. Place est faite également aux investissements transfrontaliers, à leur nature et à leur nationalité. Jacques Maas, consacrant sa communication aux intérêts belges en Luxembourg et Sarre, montre qu'ils constituent un facteur significatif de la fondation des entreprises, provenant de Liège, des affaires bancaires bruxelloises, de la province de Luxembourg. Après 1900, les hommes d'affaires et industriels belges passent le relais à la grande industrie allemande, en partie aussi en raison du problème de l'approvisionnement en coke.

Enfin, cet ouvrage traite des aspects sociaux de l'exploitation sidérurgique, insistant sur la promotion des amodiateurs de forges seigneuriales en maîtres de forges entrepreneurs à part entière, sur les problèmes d'organisation, de réorganisation du travail et de commercialisation posés par l'adoption de nouveaux types d'acier, et sur les avatars de la géo-politique qu'a subis cet espace entre Meuse, Moselle et Sarre (Hans-Walter Hermann). Un beau livre qui réussit à replacer la branche dans les économies nationales considérées (cartes, graphiques et tableaux y aident constamment) et à transcender les frontières.

Odette HARDY-HÉMERY

**ANNE-FRANÇOISE GARÇON,**

*Mine et métal, 1780-1880. Les non-ferreux  
et l'industrialisation,*

Rennes, Presses Universitaires de Rennes,  
1998, 277 p., 140 F.

Dotée d'une appellation aussi négative que fourre-tout, l'industrie des non-ferreux n'a jamais eu les faveurs des historiens de l'industrialisation. Dans l'imaginaire comme dans les faits, fer, fonte et acier sont long-

temps restés la trilogie emblématique de la première révolution industrielle et l'objet principal des recherches menées sur l'histoire de la métallurgie des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles.

Le propos de ce livre est double : comprendre les logiques et les modalités du processus d'industrialisation des non-ferreux en France entre 1780 et 1880 et déterminer la place et le rôle de ces métaux dans les ensembles scientifique, technique et économique de la première révolution industrielle. Comme le souligne Denis Woronoff dans sa préface, Anne-Françoise Garçon développe ses analyses et ses réflexions dans le cadre d'un double jeu d'échelles. Avec cette histoire des non-ferreux, l'auteur ne se contente pas de renouveler l'approche sectorielle de l'industrialisation française. Elle en élargit la géographie. Avec le plomb, le cuivre et le zinc se dessine une autre France industrielle où les régions dominantes ne sont plus celles de Paris, du Nord, de l'Alsace et du Centre mais celles de l'Auvergne, du pays nantais, des Cévennes, du Vaucluse et de Marseille. L'échelle régionale se double d'une échelle internationale. L'industrialisation des non-ferreux en France ne peut se comprendre sans que l'on porte une attention marquée aux grandes compagnies internationales et aux différentes zones européennes impliquées dans l'histoire du secteur (notamment l'Angleterre, la Belgique, la Silésie et l'Espagne). Cette richesse née de l'attention portée à l'espace et à

ses différentes échelles est également accompagnée d'une nécessaire prise en compte du temps. En s'attachant à inscrire l'étude de l'industrialisation des non-ferreux à la fois dans la longue durée et dans les moments de rupture, l'auteur parvient à expliquer au mieux l'histoire de la transformation d'un secteur fondée sur les liens – et parfois sur la complémentarité durable – entre héritages et renouvellements techniques.

La première partie de l'ouvrage « l'individualisation du secteur de transformation » analyse le processus de différenciation des activités de transformation des métaux des activités minières à partir de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les conditions du développement de la métallurgie des non-ferreux s'articulent dès la monarchie de Juillet autour de l'adoption du four à réverbère et du laminoir, couple technique fondamental qui donne naissance aux usines « à l'anglaise » et entraîne le secteur sur la voie de l'industrialisation. La seconde partie porte sur le zinc, « métal de la grande consommation débutante » et dont l'émergence date des années 1820, moment où l'Europe cherche à trouver un produit de substitution au plomb et au cuivre. La troisième et dernière partie traite de la métallurgie du plomb qui reste tardivement dans une double composante minière et métallurgique, en s'appuyant notamment sur les bénéfices retirés de la production d'argent, et donne naissance à une métallurgie portuaire à partir des années 1850.

Grâce à l'ouvrage d'Anne-Françoise Garçon, les non-ferreux ne sont désormais plus les parents pauvres de l'historiographie industrielle française. L'ensemble de ce travail est servi par une grande qualité d'écriture qui permet de rendre un sujet qui peut paraître aride aux premiers abords en histoire passionnante et riche d'intérêts pour comprendre les logiques et les ressorts techniques, intellectuels et économiques d'une industrialisation sectorielle. Pour s'en convaincre, il suffira de lire avec attention les pages sur la stratégie développée par la Vieille Montagne pour s'assurer un monopole dans la production de zinc, sur la mise au point du procédé d'obtention du zinc par William Champion à Bristol et sur l'élaboration du pattinsonage, élément essentiel dans la modernisation du traitement des plombs et des galènes argentifères.

Au total, cet ouvrage est désormais l'outil de référence pour les recherches qui porteront sur l'histoire des non-ferreux mais les mérites de ce travail sont loin de se limiter à ce seul aspect. En prenant pour objet un secteur longtemps considéré au mieux comme second et au pire comme marginal, Anne-François Garçon trouve un laboratoire d'analyse pertinent pour questionner, par de nouveaux biais, les caractères techniques des processus de croissance et d'industrialisation. Ainsi, au fil des pages, l'auteur présente le fruit de ses réflexions sur le problème de l'innovation. On retiendra notamment la nomenclature qui apparaît en filigrane (innovation « courante », « innovante » et « par clonage »), la mise en évidence des logiques de glissement des techniques d'une filière industrielle vers une autre, et l'éclairage porté sur la dialectique entre sciences et techniques avec les notions de décantation, de redécouverte, de rationalisation et du croisement des réflexions et des pratiques. L'histoire de la métallurgie des années 1780-1880 reste un champ largement ouvert et porteur de questions fondamentales sur les processus de croissance et d'industrialisation.

Enfin, outre les aspects purement scientifiques qui viennent d'être évoqués, il faut souligner la qualité formelle de l'ouvrage. Les Presses Universitaires de Rennes doivent être félicitées pour un travail irréprochable qui permet de mettre en valeur, par une mise en page bien pensée, une cartographie soignée et une illustration aussi abondante que pertinente, l'intérêt que l'auteur porte aux sites et aux techniques de production.

Olivier RAVEUX

**OLIVIER RAVEUX,***Marseille,**ville des métaux et de la vapeur au XIX<sup>e</sup> siècle,*

Paris, CNRS-Éditions, 1998,

coll. «Méditerranée», 383 p.

Classique par les sources utilisées, l'objet étudié, cette étude est originale pour trois raisons. Tout d'abord, elle s'inscrit dans un souci de révision historiographique qui, au-delà du cas marseillais, pourrait s'appliquer à bien d'autres villes portuaires quant aux condi-

tions et rythmes des industrialisations régionales. Ensuite, en articulant les espaces marseillais, national et nord-méditerranéen, elle permet de cerner les facteurs de tous ordres et à toutes échelles. Enfin, elle livre une réflexion sur les mécanismes et les mutations des représentations collectives inspirées par l'économie.

Très structuré, avec une problématique bien posée dès l'introduction, un rythme chronologique clair (montée en puissance de 1831 à 1846, apogée de 1846 à 1865, déclin marqué de 1865 à 1890), une lecture facilitée par des résumés de chapitres, et une conclusion forte, l'ouvrage présente cependant deux faiblesses. La première, l'insuffisance statistique, ne tient pas à l'auteur, mais à la conservation des archives. La forte carence statistique de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle s'améliore ensuite, mais inversement, pour aborder après 1870 les hommes, les entreprises et l'évolution technologique, Olivier Raveux ne peut que déplorer un véritable «effondrement documentaire» (p. 20). Effondrement corrélé au déclin des activités: en somme, le volume d'archives varie avec la conjoncture économique et l'intérêt porté à l'industrie. Il est difficile, dès lors, d'évaluer correctement les héritages (chap. 1), l'évolution des marchés (p. 189-190), de situer le degré de compétitivité des entreprises locales (p. 232), les niveaux de productions (p. 255), ou de faire la part au-delà de 1865 entre mécanique marine et construction navale (p. 333, annexe 10).

La seconde faiblesse est plus difficile à justifier. Elle est d'ordre pédagogique, à savoir l'absence de graphiques (pour mieux visualiser les ruptures chronologiques retenues), de tableaux de synthèse (pour les créations d'entreprises, les comparaisons sectorielles) et surtout de cartes. Parler d'abord d'un quartier de la métallurgie et de la construction mécanique (p. 137), puis de translation dans l'espace (avec la rationalisation par rapport au port, l'impact de la législation sur les établissements insalubres, p. 234 et suiv.), donc d'une moindre visibilité (qui contribuerait d'ailleurs à l'affaiblissement des représentations industrielles, p. 346), supposerait un minimum de traduction cartographique: les Éditions du CNRS ne pouvaient-elles l'accorder à l'auteur?

Quant au contenu, le premier intérêt de la thèse est de souligner que, contrairement aux idées reçues, inspirées des schémas de développement nord-européen, Marseille a bel et bien connu une première révolution industrielle de 1830 à 1860. Une révolution basée non pas sur le fer et la houille comme dans les bastions du Nord et de l'Est, mais, comme dans d'autres sites portuaires (comme Le Havre plus tard), sur le traitement de minerais non-ferreux importés, la métallurgie de seconde fusion, les constructions mécaniques et navales. L'ouvrage s'inscrit de ce fait dans le renouveau de l'histoire industrielle marseillaise qui, depuis une quinzaine d'années (avec les travaux de Michel Lescure, Gérard Chastagnaret, Marcel Roncayolo, et plus récemment de Xavier Daumalin et Marcel Courdurié), insiste sur la précocité, dès les années 1830, à la fois d'un démarrage industriel et de l'éclosion d'un imaginaire industriel local.

Pourtant, à l'aube de la monarchie de Juillet, l'héritage est extrêmement faible. Certes, on notera la reconquête de la puissance commerciale (p. 42), mais limitée à l'espace méditerranéen (p. 27), le dynamisme artisan-industriel (travail du plomb, du cuivre, du fer, multiplication des ateliers de construction mécanique: chap. 3), mais

bridé en interne par l'esprit marchand et en externe par la politique douanière (p. 33), la découverte d'une certaine modernité technique (chap. 2), avec les premières machines à vapeur fixes (p. 48), mais contrariée par l'échec de tous les projets de navigation à vapeur, la prise de conscience des élites et des pouvoirs locaux de l'intérêt d'un développement industriel (p. 34-40), valorisant l'accumulation de capitaux et de compétences, mais freinée par le manque d'esprit d'entreprise... Il n'en reste pas moins que l'archaïsme des structures et des techniques fait douter des « promesses » d'avenir observées par l'auteur (p. 76-77).

Tout change pourtant en 1831 : avec l'apparition de la navigation à vapeur et du premier atelier de construction mécanique, cette année marque incontestablement l'entrée de Marseille dans l'ère de la vapeur et de la première industrialisation. En quinze ans, de 1831 à 1846, dans un contexte de conjoncture favorable, de pression de la demande (chap.4), de cloisonnement régional et de protectionnisme, qui laissent le champ libre aux initiatives locales, la conjugaison des capitaux indigènes et des compétences des ingénieurs britanniques (comme P. Taylor ou J. Barnes, chap. 5) va permettre à Marseille de s'affirmer comme une ville pionnière du fer et de la vapeur (p. 142). Le dynamisme local d'entrepreneurs autodidactes réussit tout à la fois à résoudre les problèmes de financement, à importer et à maîtriser les technologies nouvelles et à s'assurer le concours de l'État. En même temps que se constitue un véritable tissu d'entreprises locales, les Marseillais, à l'exemple de Louis Benet, s'imposent sur les marchés méditerranéens. Mais si la réussite est exemplaire (comme pour les machines marines, p. 161), elle souffre néanmoins de contraintes qui pèseront lourd ultérieurement : principalement le coût élevé, faute de ressources locales et de moyens de transport, des matières premières importées, et une faible intégration dans l'espace économique national. Avec pour conséquence une absence de diversification : la construction mécanique est certes en pointe, mais sa gamme trop restreinte limite l'impact en amont.

Jusqu'en 1865, ces handicaps ne contrarient pas encore l'expansion. La crise de 1846-1847 surmontée, l'industrie locale tire encore parti d'une somme de facteurs favorables comme l'apport d'hommes et de capitaux extérieurs (avec la constitution de la Compagnie des Messageries Maritimes et de la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée) et l'émergence d'une nouvelle génération d'ingénieurs et d'ouvriers qualifiés. Sur cette base renouvelée, Marseille cumule les essors : de l'industrie du plomb, de la métallurgie des fers et fontes (avec même les débuts d'une sidérurgie locale, et se spécialise dans la mécanique marine au point d'égaliser la technicité anglaise. Mais au prix déjà d'une perte d'autonomie : « Marseille ne semble plus s'appartenir » (p. 223).

Passé 1865, les nuages s'accumulent. La capacité d'innovation et le dynamisme ne fléchissent pas, mais victimes des fluctuations de la législation douanière et d'une concurrence accrue (conséquence du développement du chemin de fer, p. 311-319...), l'industrie du plomb et la métallurgie de base s'effondrent. Marseille se replie, avec succès, sur le seul marché porteur, celui de la mécanique marine. Malmenée par l'assouplissement douanier de 1866 à 1872, cette spécialité retrouve, à l'abri d'un protectionnisme restauré en 1872 et 1881, son âge d'or des années 1860. Sur ce créneau, Marseille reste un pôle de référence.

Le second intérêt de l'ouvrage est de proposer une comparaison constante avec d'autres villes de l'espace nord-méditerranéen : Gênes, Turin, Barcelone, Le Pirée. L'avantage de cette démarche, qui évite de diluer les dynamismes locaux dans des approches nationales, est de mettre en valeur un ensemble distinct de l'Europe du Nord, spécialisé dans le travail des non-ferreux et les constructions mécaniques, et

caractérisé par l'adaptation réussie de technologies importées à des besoins spécifiquement méditerranéens. Elle permet également de souligner l'originalité marseillaise, avec son *take-off* précoce, appuyé sur une économie nationale plus exigeante, plus concurrentielle, mais aussi avec un déclin précipité dès 1880.

Le troisième apport significatif touche aux représentations. Car ici, à la différence des autres villes citées, où les initiatives industrielles plus tardives ont néanmoins duré, l'échec a engendré l'oubli ! Moins symbolique que la sidérurgie, le travail des métaux n'a pas fécondé l'imaginaire collectif marseillais au-delà de 1880, lequel s'est focalisé, comme dans bien d'autres villes portuaires, sur la seule richesse maritime. Au point même que Marseille deviendra le contre-exemple de la réussite industrielle.

Alain LEMÉNOREL

**JEAN-LUC MAYAUD,**  
*La petite exploitation rurale triomphante  
en France, XIX<sup>e</sup> siècle,*  
Paris, Belin, 1999, 278 p., 110 F.

L'ouvrage se lit d'abord comme un bilan des recherches menées au cours des dernières années en matière d'histoire rurale de la France du XIX<sup>e</sup> siècle, bilan réalisé par un de ses meilleurs spécialistes. D'autre

part, la problématique développée autour de la notion de petite exploitation contribue à renouveler l'approche traditionnelle de la société rurale française et à ouvrir des pistes de recherche prometteuses.

Au premier titre, cet essai rendra les plus grands services aux étudiants, car on a ici un peu l'équivalent – pour la France du XIX<sup>e</sup> siècle – des mises au point réalisées, il y a peu, pour l'agriculture de la période moderne, à l'occasion de l'inscription au programme d'agrégation de ce thème. On trouve en effet ici à la fois une synthèse claire et lumineuse de la plupart des questions traitées par les historiens ruralistes au cours de ces dernières décennies – qu'il s'agisse des structures agraires, de l'insertion de l'agriculture dans l'économie de marché, des pratiques successorales ou de la politisation des campagnes... pour citer seulement quelques exemples – d'autre part et surtout, une remarquable bibliographie qui représente à elle seule près du tiers de l'ouvrage. Malheureusement reportée en fin de volume par le parti pris éditorial<sup>1</sup>, ce qui oblige à un va et vient fastidieux entre la lecture du texte et les références multiples auxquelles il renvoie constamment, cette bibliographie est particulièrement bien informée, non seulement pour ce qui est de la Franche-Comté que l'auteur connaît parfaitement, mais également pour l'histoire rurale française dans son ensemble, depuis les années 1960.

Mais l'intérêt principal de l'ouvrage est donné par son titre qui valorise la place et le rôle de la petite exploitation dans l'économie agricole et la société rurale du XIX<sup>e</sup> siècle, allant ainsi à l'encontre des représentations avancées par les économistes de cette époque et des thèses développées depuis dans nombre de travaux historiques, notamment ceux réalisés dans une optique d'histoire économique, mettant l'accent sur les productions et les revenus. On a en effet l'image d'une petite culture partout répandue,

1. Une numérotation des références avec renvoi à une bibliographie ordonnée par noms d'auteurs en fin de volume aurait peut-être résolu la difficulté. Ajoutons, au chapitre des remarques formelles, quelques coquilles mineures à corriger pour une nouvelle édition. L'espace coupant les chiffres relatifs aux milliers est inutile et deux noms d'auteurs doivent être revus : à la note 6, page 192, il s'agit de Gérard Belloin (et non Bellon) et à la note 36, page 197, Christophe Charle mérite de retrouver son véritable nom, tel qu'il est correctement mentionné, d'ailleurs, dans les autres références le concernant.

souvent dominante, grignotant la grande propriété, attachée aux usages collectifs immémoriaux, base sociale de la démocratie rurale et du radicalisme, mais toujours présentée comme facteur d'archaïsme pour le développement économique du pays, car routinière et inapte à s'intégrer dans l'économie de marché moderne.

Reprenant une problématique esquissée par Ronald Hubscher il y a maintenant une quinzaine d'années<sup>2</sup>, Jean-Luc Mayaud développe de manière convaincante une position inverse. Il rappelle d'abord l'importance de cette France « pays de petites exploitations agricoles » en allant au-delà de l'analyse traditionnelle des structures agraires qui se limite le plus souvent à l'étude de la répartition de la *propriété*, alors qu'il convient de prendre en compte la réalité économique et sociale de l'*exploitation* agricole. La discussion des rapports entre propriété et exploitation est une des nouveautés de ce travail et mérite d'être d'autant plus soulignée que l'on confond encore trop souvent les deux notions qui sont loin de se recouvrir, la grande propriété pouvant être morcelée en plusieurs exploitations moyennes ou petites, et, inversement, des propriétés parcellaires étant susceptibles d'être regroupées. Malgré la rareté et la déficience des sources, on suivra l'auteur quand il souligne la prépondérance numérique de la petite exploitation agricole tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle (les variantes régionales sont illustrées par un substantiel dossier cartographique, p. 55-68), d'une petite culture résistant à l'exode rural comme à la crise de la fin du siècle, bénéficiant même de l'ascension sociale d'une partie des salariés agricoles.

Comment alors expliquer ce démenti apporté à la concentration agraire inscrite, selon tous les théoriciens, dans la logique du capitalisme ? Les réponses proposées par Jean-Luc Mayaud vont toutes dans le sens d'une viabilité économique de nombre de ces petites exploitations, de leur plasticité et de leur adaptabilité à l'évolution des marchés, des productions comme de la conjoncture. Il insiste en particulier sur l'importance de la pluri-activité – « structurellement liée à l'exploitation paysanne » (p. 76) et permettant d'obtenir des ressources complémentaires à celles fournies par le travail agricole, qu'il s'agisse du *domestic system* traditionnel ou des fermes ateliers plus spécifiques à la Franche-Comté. En ce sens, on a une exploitation familiale plus rurale qu'agricole. En outre celle-ci bénéficie de son intégration dans les communautés villageoises et de leurs ressources (usages collectifs, biens communaux) : loin d'être un frein au développement économique (l'obstacle à l'individualisme agraire dénoncé dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle...) les communaux constituent des appoints indispensables à la viabilité de la petite culture (nourriture du bétail via la vaine pâture, le droit de parcours, etc.). Ces pratiques communautaires ancestrales facilitent la formation de structures coopératives pour mieux s'adapter au marché et l'exemple de la spécialisation fromagère de la Franche-Comté et de ses *fruitières* est loin d'être unique. En insistant ainsi sur la pluri-activité et le travail industriel – les deux derniers chapitres sont consacrés à cette question – l'auteur peut conclure que la spécialisation et l'intégration dans le marché sont loin d'être le monopole de la grande culture : « les petites exploitations, solidairement organisées par la communauté de village y contribuent aussi durablement » (p. 184). Et l'on comprend que finalement l'État, particulièrement pendant la Troisième République, finit par reconnaître cette réalité en soutenant à la fin du siècle ces exploitations par une politique agrarienne (protectionnisme, enseignement agricole, tentatives d'aménagements de la législation successorale).

2. Ronald Hubscher, « La petite exploitation en France : reproduction et compétitivité (fin XIX<sup>e</sup>-début XX<sup>e</sup> siècle) », *Annales E. S. C.*, t. 40, n° 1, janvier-février 1985, p. 3-32.

Au terme de cette brève présentation – qui est loin d'épuiser la richesse et la densité de la réflexion de l'auteur – on est séduit par la thèse développée d'une petite exploitation « triomphante ». Et l'on ne peut qu'encourager Jean-Luc Mayaud dans l'entreprise annoncée d'approfondir ce thème par la mise en chantier d'une prosopographie des élites rurales (repérables par exemple dans la participation aux comices et concours agricoles) susceptible de renouveler l'histoire sociale des campagnes françaises, notamment par l'approche longitudinale des exploitations et des familles de ces « petits », mis à l'honneur depuis longtemps au plan politique, notamment par les historiens de la Seconde République, et que l'ouvrage de l'auteur réhabilite désormais au plan économique. Cependant on pourrait, en guise de provocation..., souhaiter que la même collection accueille une réflexion de la même qualité sur... la grande culture dans la France rurale du XIX<sup>e</sup> siècle, dans la mesure où cette dernière est quand même prédominante, en *surface* – dimension pratiquement absente de l'ouvrage analysé qui se concentre sur le *nombre* des exploitations –, puisqu'elle occupe près de la moitié des terres cultivées au seuil des années 1880. D'autre part, on peut aussi se demander s'il ne faudrait pas dépasser l'antinomie grande et petite culture et surtout leur analyse séparée – sans doute nécessaire dans un premier temps – pour examiner de plus près leurs relations, qu'elles relèvent de l'antagonisme ou de la complémentarité, bref d'aller vers une histoire sociale plus globale, tentant compte du jeu concret des rapports sociaux. Ces deux remarques visent seulement à prolonger la réflexion conduite dans un ouvrage qui sans aucun doute fera date dans le renouvellement de l'historiographie rurale contemporaine.

Jean-Claude FARCY

**UWE WALLBAUM,**

*Die Rübenzuckerindustrie in Hannover; Zur Entstehung und Entwicklung eines landwirtschaftlich gebundenen Industriezweigs von den Anfängen bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs,*  
Stuttgart, Franz Steiner Verlag, 1998, 367 p.

Cette histoire de l'industrie sucrière dans le Nord de l'Allemagne avant la Première Guerre mondiale réussit un tour de force : l'ordinaire betterave (*beta vulgaris var. saccharifera*) y parvient à ravir le rôle principal aux entrepreneurs audacieux, paysans récalcitrants, bailleurs de fonds téméraires et agents tantôt obtus, tantôt éclairés du

royaume de Hanovre puis de l'Empire allemand. Sa culture décide de l'implantation des usines car sa teneur en sucre diminue dès sa sortie de la terre. Tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, les actions incitatives les plus ciblées ne réussissent pas à éliminer les « disettes de betteraves » (*Rübennot*). Leur pénurie – et non les capacités industrielles insuffisantes – constitue l'élément limitatif de la production du sucre. Ce qui conduit les industriels à chercher des formes et moyens d'approvisionnement plus constants en fondant des sociétés dont les actionnaires se voient obligés à fournir annuellement une certaine quantité de betteraves. Rarement ce ravitaillement ne comble la demande, si bien qu'une course effrénée s'ensuit pour l'achat de betteraves qui dépassent les contingents usiniers. La concurrence fait augmenter les prix de la matière première et permet aux commanditaires de vendre plus cher leurs excédents à leurs propres usines. En même temps, les dirigeants d'entreprise soutiennent activement la construction de réseaux routiers et plus tard ferroviaires afin d'accélérer l'acheminement des betteraves et d'étendre la zone d'approvisionnement. Les paysans se montrent rebelles à l'introduction de la betterave dans la rotation des cultures. En effet, l'accroissement général de la productivité qu'elle induit amène un supplément de travail notamment sur la jachère.

Des plus grandes aux plus petites exploitations agricoles, la betterave est d'abord acceptée sous sa forme fourragère et tarde à s'imposer comme une plante industrielle. Mécanisation et engrais chimiques contribuent à l'augmentation de la productivité à l'unité de surface, mais s'il faut 2 000 heures de travail pour récolter un hectare de betteraves dans les années 1810, 1 400 heures seront toujours nécessaires à la veille de la Grande Guerre (aujourd'hui, il suffit de 20 heures par hectare avec un rendement de 20 à 40 tonnes de betteraves). Culture sarclée, une grande partie de ce travail intensif, ingrat et saisonnier incombe à des femmes dont le sobriquet exprime bien l'activité : elles sont baptisées *Rübenmädchen* (filles de raves) et font partie de la main-d'œuvre migratoire dont le déracinement inquiète les autorités.

La culture de la betterave est tributaire de la politique économique. Une comparaison entre les stratégies économiques montre bien comment la conception libre-échangiste de Hanovre, plaque tournante du commerce entre les États allemands, voue les premières tentatives de fonder des sucreries indigènes à l'échec alors que la volonté protectionniste de la Prusse crée des conditions éminemment favorables à l'éclosion de cette industrie dans la région de Magdebourg. L'entrée de Hanovre dans l'union douanière allemande (*Zollverein*) en 1851 met fin aux balbutiements initiaux. Les barrières douanières dressent l'abri derrière lequel la croissance est possible, le tarif sur le sucre importé protégeant la production nationale. Non sans être critiquée, notamment par le chimiste Justus Von Liebig (1803-1873) qui considère la betterave comme un « végétal de serre » dispendieux et incapable de soutenir la libre concurrence avec la canne à sucre tropicale. Cet avis se fonde aussi sur l'expérience organoleptique. Apparemment le sucre de betterave, considéré comme un succédané, n'arrive pas à se faire percevoir comme un substitut identique du sucre de canne (alors que, dans leurs formes les plus raffinées, rien ne distingue les deux denrées).

La mobilisation d'archives étant impressionnante, on pourrait reprocher à cette étude de négliger la vue d'ensemble en faveur de détails et surtout d'histoires d'entreprises individuelles. Wallbaum privilégie l'approche comptable, même lacunaire, au dépens d'une vision économique. Lorsqu'il s'agit de reconstruire les réseaux de proximité qui re-capitalisent une société par actions non cotée en bourse quand elle se retrouve dans des difficultés financières, cette méthode s'avère fertile mais limitée. Car on aurait bien voulu apprendre davantage sur d'autres modes de financement, sur le rôle de la concurrence, sur l'intervention des banques privées régionales. Alors que les informations sur l'organisation des firmes sont minutieuses jusqu'à l'excès, la technique disparaît au second plan. Pourtant l'auteur ne manque pas de piquer la curiosité de ses lecteurs. La section sur la pollution de l'environnement et les timides interventions de l'Etat auprès des industriels pour enrayer le coût social du développement économique suggère les origines lointaines d'une politique écologique. Par contre, les rapports entre fournisseurs de betteraves et industriels mériteraient des approfondissements à la lumière d'une spéculation sur les causes qui auraient retardé, aux alentours de 1870, le remplacement des presses par le procédé de diffusion pour amorcer l'extraction du jus de sucre. La diffusion divise par deux les pertes de sucre mais au prix d'un appauvrissement des résidus qui sont mélangés aux fourrages du bétail. Craignant que les paysans refusent de reprendre ces cosses recyclables, les entrepreneurs-sucriers auraient ralenti l'installation des bassins de diffusion. Voici une hypothèse sur les relations entre le social et la technique qui invite à des recherches plus systématiques.

Martin BRUEGEL

**SÉVERINE DE CONINCK,**  
*Banquiers et philanthropes. La famille  
 Delessert (1735-1868) aux origines des  
 Caisses d'épargne françaises,*  
 Paris, Economica/Association pour l'histoire des  
 Caisses d'épargne, 2000, 197 p., 149 F.

trés au tournant des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, par leurs activités bancaires et philanthropiques. En retraçant dans ce livre, tiré de son mémoire de maîtrise, la destinée de ces quatre hommes, de l'Ancien Régime à la fin du Second Empire, l'auteure cherche à comprendre la dynamique d'une réussite familiale. Mais elle souhaite surtout éclairer la personnalité du principal fondateur des Caisses d'épargne françaises, Benjamin Delessert. Sa problématique s'inspire de la vision weberienne de l'éthique protestante, puisqu'elle tend à montrer que l'investissement de Benjamin Delessert dans les affaires et dans la bienfaisance ne serait qu'un moyen pour lui de prouver son élection divine.

L'auteure décrit d'abord l'ascension familiale des Delessert, réalisée en trois étapes. En 1690, l'aïeul, Benjamin de Lessert quitte le pays de Vaud pour Genève. Puis, en 1725, il s'installe à Lyon où il fonde une maison de commerce spécialisée dans le négoce de soieries et la banque et y associe ses fils. Le cadet, Étienne prend la relève et en 1777, il fonde une succursale de la maison Delessert et fils à Paris. L'implantation parisienne – les activités commerciales lyonnaises cessent en 1793 – est bien le fait d'Étienne, qui devient un financier de renom par le négoce des valeurs commerciales et par la gestion de portefeuilles de titres de nombreux rentiers français et étrangers. Il est nommé administrateur de la Caisse d'escompte créée en 1776 et fait partie des fondateurs, en 1787, de la Royale-Vie, établissement qui constitue la première expérience de prévoyance. Malgré sa généreuse participation à la contribution patriotique en 1789, il est, sous la Terreur, accusé d'avoir contribué à la baisse des assignats et est alors emprisonné pendant huit mois. Après sa libération, il se retire des affaires et se consacre à des œuvres philanthropiques.

L'auteure cherche ensuite à expliquer le succès des Delessert par leur « culture familiale marquée par le protestantisme ». Pour cela, elle envisage leurs rapports à la religion, à la morale, à la famille et à la culture. Protestants prosélytes – membres du Consistoire de Paris et animateurs de société religieuses appartenant au Mouvement du Réveil –, les Delessert sont cependant des chrétiens tolérants. L'austérité prônée par le calvinisme caractérise la conduite de leur vie. Ils évitent les excès de la société parisienne et partagent une discipline morale sévère dont le respect des devoirs familiaux est essentiel. Comme le souligne S. de Coninck, leurs testaments sont « une véritable apologie de la famille » et la caisse fondée par Étienne, destinée à secourir la branche française mais également suisse des Delessert, témoigne de cette solidarité familiale. Ces liens familiaux sont renforcés par un goût commun de la connaissance. Les Delessert fréquentent Jean-Jacques Rousseau, Benjamin Franklin. Benjamin Delessert rencontre David Hume, Adam Smith, Watt, etc. Avec son frère François, il enrichit la collection de tableaux de peintres hollandais d'Étienne. Il se distingue également par son érudition en sciences naturelles : ses collections et bibliothèques de botanique et de conchyliologie sont parmi les plus importantes du monde.

Les Delessert sont dépeints par leurs contemporains comme occupant le premier rang du commerce de Paris, par leur considération et leur fortune. À partir de 1795,

Benjamin Delessert dirige la maison Delessert et Cie, qui se consacre au commerce, à la banque et à l'investissement dans les biens immobiliers parisiens. Négociant et banquier, Benjamin Delessert est également manufacturier, comme l'atteste l'importance de ses raffineries de sucre à Passy où ses ingénieurs mettent au point le procédé consistant à faire du sucre avec de la betterave. L'importance des biens laissés à leur mort, témoigne de l'enrichissement des Delessert, signe le plus certain de leur réussite professionnelle. À partir de leurs testaments – mort sans enfant, Benjamin Delessert fait un legs considérable à ses frères – et de leurs inventaires après décès, S. de Coninck dresse un bilan de leur importante fortune. Un tableau récapitulant la répartition de leurs différents biens aurait évité une lecture fastidieuse et parfois peu claire de ces pages pleines de chiffres.

La « vocation philanthropique » de la famille est examinée ensuite. Si Gabriel et sa sœur Madeleine ont mené quelques actions bienfaites – en faveur de la réforme des prisons en tant que préfet de police pour le premier, en faveur des enfants pour la seconde – c'est à Benjamin, soutenu par François, que revient le rayonnement philanthropique des Delessert. En 1800, il distribue des secours alimentaires sous forme de soupes « à la Rumfort ». En 1802, il restaure avec d'autres, l'ancienne Société philanthropique. Chaptal l'appelle pour faire partie du Conseil général des Hospices, fondé en 1801 et en 1819, c'est Decazes, ministre de l'Intérieur, qui l'appelle à participer aux travaux de la Société Royale pour l'amélioration des prisons. François s'intéresse également à la réforme des prisons et au problème de la délinquance des mineurs et devient trésorier de la colonie pénitentiaire de Mettray fondée en 1838. Militant et généreux donateur, Benjamin Delessert est également un fondateur comme le rappelle l'épithète qu'il a souhaitée faire inscrire sur son tombeau : « Ci-gît l'un des principaux fondateurs des Caisses d'épargne en France ». Son œuvre maîtresse est en fait l'action conduite en faveur de la prévoyance par la création en 1818, de la première Caisse d'épargne française, la Caisse d'épargne et de prévoyance de Paris. Il est nommé vice-président – la présidence revenant au duc de La Rochefoucault-Liancourt – puis président de 1829 à sa mort en 1847. François participe également à la dotation de l'institution, est nommé administrateur en 1819, directeur en 1832 et président à la mort de son frère. Moins impliqué dans cet établissement, Gabriel est cependant nommé directeur honoraire de la caisse en 1845.

Le dernier chapitre s'interroge sur l'influence du creuset familial sur le parcours individuel des trois frères, Benjamin, François et Gabriel. La réussite sociale de Benjamin est incontestable : éminent financier de la banque Delessert et Cie et régent de la Banque de France pendant 45 ans, industriel éclairé, entrepreneur paternaliste gérant plus de 200 ouvriers, député libéral (en 1817 et en 1822 dans la Seine, de 1827 à 1842 à Saumur) du « juste milieu », militant des grandes causes (il obtient la suppression de la Loterie et des jeux et celle du Tour pour les enfants abandonnés, il assure le développement et l'avenir des Caisses d'épargne). Très proche de Benjamin, François suit les traces de son frère. Associé à lui depuis 1824, pour diriger la banque fondée par leur père, il la liquide un an après la mort de Benjamin. Il poursuit ses activités industrielles jusqu'en 1864. Il succède à son frère au poste de Régent de la Banque de France et à celui de président de la Caisse d'épargne de Paris. Il est également député libéral du « juste milieu » de 1831 à 1848. À partir des années 1860, il joue un rôle important dans les controverses religieuses au sein de l'Église réformée. Gabriel, se distingue de ses deux frères : il abandonne les affaires familiales bancaires pour se mettre au service de l'État sous la monarchie de Juillet. Préfet de l'Aude puis d'Eure-et-Loir il devient, en

1836, préfet de Police. Dans un climat socio-économico-politique qui se dégrade au cours des années 1840, il combat la propagande républicaine et anarchique, déjoue les complots, prévient les attentats et évite les émeutes. Lors de la Révolution de Juillet dont certains orléanistes lui incombent la responsabilité par son inaction, il s'enfuit à Londres où il séjourne six mois avant de revenir s'installer à Passy.

Jeune historienne, l'auteur, n'a pas acquis toutes les techniques du métier : la source de certaines citations n'est pas précisée et certaines règles typographiques ne sont pas respectées. Plus graves sont les erreurs concernant les conversions des francs en poids d'or – surtout lorsqu'on a fréquenté les archives de la Banque de France! –, et en salaires ouvriers : 1 F ne vaut pas 195 mg d'or mais 322 mg d'or au cours officiel du franc germinal et J. Fourastié n'a jamais écrit que le salaire d'un ouvrier non qualifié était, dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, d'environ 2 F par semaine (p. 32)! Tous les équivalents – et ils sont assez nombreux – des sommes d'argent en salaires ouvriers ou en poids d'or sont donc faux et c'est bien regrettable. Cependant, Séverine de Coninck a, par son « goût de l'archive » – le volume des sources consultées est important –, mené une bonne biographie de ce « clan familial », qui a le mérite de corriger certaines erreurs véhiculées par des biographies antérieures.

Carole CHRISTEN-LÉCUYER

**ROLAND CATY, PIERRE ECHINARD,  
ÉLIANE RICHARD,**

*Les patrons du Second Empire : Marseille,*  
Paris-Le Mans, Picard/Cénomane, 1999,  
332 p., 260 F.

(1952 et 1975), M. Roncaloyo (1964 et 1996), E. Temime (1991-1992), X. Daumalin (1992), R. Borruyey (1994) ou O. Raveux (1998), pour ne citer que les plus importants. Deux des auteurs du présent volume avaient déjà amorcé leur enquête prosopographique par un ouvrage publié en 1986 sur les armateurs marseillais au XIX<sup>e</sup> siècle. Aussi ce volume bénéficie-t-il d'un important acquis bibliographique, ce qui ne diminue en rien le mérite des auteurs qui ont su en faire une heureuse synthèse.

Ils ont retenu un corpus de cent noms, qui en fait à ce jour le plus important jusqu'ici analysé (égal en nombre, celui du premier volume Normandie-Maine-Anjou s'étendait au vrai sur trois régions : Haute et Basse-Normandie, et Pays de Loire). Leur choix offre ainsi un vaste panorama des activités économiques de l'espace marseillais (qui inclut La Ciotat et La Seyne), de l'huilerie-savonnerie traditionnelle (10 représentants) à l'industrie alimentaire (6 minotiers, raffineurs, brasseurs, sans oublier la maison Noilly-Prat, d'origine lyonnaise, dirigée par une femme), de la construction navale (2 : Louis Benet et Philipp Taylor) à l'armement maritime (6), à la banque (7) et au négoce polyvalent (29), des travaux publics (les frères Dussaud) à la presse (Toussaint Samat) et à l'édition (ce qui nous vaut le second portrait de femme d'affaires de ce corpus, avec Justine Olive). Si la moitié d'entre eux (exactement 51) sont nés à Marseille, les deux tiers appartiennent à des familles implantées depuis plus ou moins longtemps sur la place, pour seulement un tiers de nouveaux venus. L'analyse intergénérationnelle des origines révèle qu'une dizaine sont originaires du département des Bouches-du-Rhône, une vingtaine des départements voisins (Corse, Vaucluse et Var), une quinzaine du Languedoc, huit de la France septentrionale, cinq du Dauphiné, trois

de Paris (Bazin, Béhic, et Paulin Talabot, né à la vérité à Limoges), un de Lyon (Anne-Rosine Noilly), et vingt-trois de l'étranger, dont six seulement s'assimilent sous le Second Empire (les non-naturalisés sont sept Grecs, deux Levantins, deux Espagnols, deux Belges, un Algérien, un Italien, un Suisse et un Anglais). Différents par leurs origines, ces notables économiques le sont aussi par leurs appartenances religieuses : les deux tiers sont catholiques, sur-représentés sans doute par rapport à « leur importance réelle dans la ville », mais « n'ayant nul besoin de réflexes identitaires pour assurer leur position », d'où leur forte hétérogénéité politique, avec une majorité d'opportunistes (passant de la monarchie bourgeoise à la République conservatrice de Thiers, tels Edmond Canaple, ou Wulfran Puget), et une minorité d'opposition légitimiste, « la variante urbaine de la Provence blanche », distinguée « par la fréquentation des mêmes écoles, l'appartenance aux mêmes cercles, la participation aux mêmes œuvres de charité, le port des mêmes décorations, leur éloge funèbre dans la *Gazette du Midi* ou l'*Écho de Notre-Dame de la Garde* », et naturellement les mariages endogamiques (ainsi les Caune, Falque, Magnan, Paraque, Salvator). Les auteurs notent toutefois que « cet attachement aux traditions n'est pas incompatible avec le modernisme en affaires », comme le prouvent les réussites d'Henri Bergasse, d'Ernest Rondel ou de M<sup>me</sup> Noilly-Prat.

Surreprésentés également, et cela depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, les réformés : 16 % de l'échantillon pour 4 % de la population en 1872. « Minoritaires et longtemps marginalisées, ces familles ont développé entre elles de solides réseaux d'alliances » et d'affaires, dont témoignent, par exemple, les Imer (originaires de la Chaux-de-Fonds) ou les Fraissinet (originaires de Montpellier, mais fixés à Marseille dès le milieu du XVIII<sup>e</sup>), tous réunis en 1863 dans la Compagnie générale des Pétroles Imer, Fraissinet et Baux. Certains réformés, comme l'armateur et raffineur de pétrole David Bosc ou le brasseur Geoffroy Velten, sont, sous l'Empire, des républicains militants.

La communauté juive démontre la capacité d'attraction de Marseille, avec des Comtadins (Adolphe Delpuget, David de Léon Cohen), des Sépharades d'Alep (Issaac-Jacques Altaras) ou d'Alger (Joseph Bensimon), qui ne répugnent pas à s'associer temporairement à des catholiques. Un Jules Mirès, originaire de Bordeaux, mais peut-être en rupture avec sa communauté, n'hésite pas, lui, à marier sa fille unique à des catholiques légitimistes, d'abord (1860) un prince de Polignac, puis (1865) l'industriel des métaux non-ferreux Gustave Rozan.

Dernière communauté religieuse présente ici, la seconde d'Europe occidentale après celle de Trieste, celle des Grecs orthodoxes, souvent originaires de Chio et voués au commerce des blés russes, qui témoignent aussi d'une endogamie exclusive, propice au renforcement des réseaux d'affaires d'Odessa à Smyrne et d'Alexandrie à Londres. Si la plupart ont demandé la nationalité française (sauf quelques-uns des « plus huppés », tel Étienne Zafiropulo), ils n'ont guère cherché à obtenir des mandats locaux, à l'exception de Nicolas Reggio, membre de la commission municipale de 1860 à 1864 – il est vrai qu'il est catholique.

Soixante de ces patrons sont des fondateurs d'entreprises, et quarante des « héritiers » d'entreprises familiales. Parmi les « réussites spectaculaires », mais pas toujours pérennes, retenons celles d'Édouard Julien, fils de cordonnier, industriel tanneur et pionnier de l'importation frigorifique de viandes argentines ; de Nicolas Paquet, fils d'un vigneron lorrain, employé d'entreprise de roulage à dix-neuf ans, embarqué pour l'Algérie à vingt-et-un ans pour le compte d'un importateur de céréales, revenu à Marseille à vingt-quatre ans, commis, puis fondé de pouvoir et enfin associé d'une maison de consignation, et à vingt-neuf ans patron de sa propre agence de consignation

qui ouvre une liaison régulière entre Marseille et le Maroc ; de Toussaint Samat, fils de tonnelier, prote devenu patron du *Petit Marseillais*, fondé en 1868 et qui tire à 20 000 exemplaires à la fin de l'Empire ; de Charles Verminck, fils d'instituteur de Fuveau, commis de commerce à quatorze ans, facteur en Afrique à seize, importateur d'archides à vingt-cinq, industriel huilier et armateur à quarante, créateur à cinquante-quatre ans d'une Compagnie du Sénégal et de la Côte occidentale d'Afrique, qu'il doit cependant abandonner au bout de cinq ans pour se replier sur ses usines (cinq huileries, une verrerie, une tonnellerie, une fabrique de sacs).

Soixante aussi sont décorés de la Légion d'Honneur, signe de notoriété certes, mais aussi de conformisme politique (un grand-croix, l'ancien ministre Armand Béhic et quatre commandeurs, Jules Charles-Roux, Ignacio Figuerroa, P. Talabot et E. Zafiropulo). Ne l'obtiennent pas les opposants au régime en place (orléanistes ou républicains sous l'Empire bonapartistes ou légitimistes sous la République), ainsi que ceux qui n'ont accompli le *cursus honorum* requis, comme le fabricant de cartes J.B. Camoin ou le tuilier Étienne Arnaud.

Beaucoup de ces notables économiques marseillais, quelle que soit leur éducation, participent aux nombreuses sociétés savantes de leur ville, de la plus ancienne, l'Académie (fondée en 1726) à la plus récente, la Société de Géographie (1876), qui organisent expositions, conférences, réceptions. Certains se révèlent d'ailleurs collectionneurs (Abram, Arnavon, Grandval, Labadié, Rodocanachi, Charles Roux et son fils Jules), quelques-uns musiciens et animateurs de la vie musicale locale (le fabricant de pianos et compositeur Xavier Boissclot, fait construire en 1846 une salle de concert, rue St Ferréol ; le négociant protestant Alfred Rabaud, époux d'une cantatrice, « fait jouer dans ses salons des œuvres contemporaines »). Cette sociabilité mondaine est d'ailleurs facilitée par leur proximité résidentielle, au sud du vieux port, (autour du nouveau palais de justice et de la préfecture : cours Bonaparte, rues de l' Arsenal, Grignan, Paradis, Sylvabelle), où ils se font construire des hôtels cossus. Mais beaucoup possèdent aussi une bastide à la périphérie de la ville, richement décorée et meublée, qui devient parfois leur résidence principale (château Ralli ou « campagne Rivet »).

Les auteurs n'ont ainsi éludé aucun aspect de leur remarquable enquête ; on regrettera seulement qu'ils n'aient pas cru utile d'ajouter à ce volume un index *nominum*, ni de vérifier que les généalogies jointes correspondent bien aux notices individuelles (inversion des généalogies mer et Ralli, p. 187 et 197).

Serge CHASSAGNE

#### RITA D'ERRICO,

*Una gestione bancaria ottocentesca. La Cassa di Risparmio di Roma dal 1863 al 1890,*

Naples, Edizioni Scientifiche Italiane, 1999,  
Studi e strumenti per la storia di Roma, 282 p.,  
42 000 lires.

Dans un contexte historiographique enrichi par la parution du livre de G. Piluso (*L'arte dei banchieri. Moneta e credito a Milano da Napoleone all'Unità*, Milan, Franco Angeli, 1999), le travail d'histoire économique et financière de Rita D'Errico complète notre connaissance de l'histoire

économique italienne au XIX<sup>e</sup> siècle. L'auteur s'attache à ancrer ses recherches sur la Caisse d'Épargne de Rome dans le contexte à la fois de l'histoire de la ville au XIX<sup>e</sup> siècle, et de l'évolution des techniques financières en Italie et en Europe. L'auteur, chercheur à l'Université de Roma III, se fonde pour cela sur une exploitation perspicace

des fonds d'archives tant de la Caisse d'Épargne elle-même, que des différentes institutions avec lesquelles celle-ci a pu être en relation.

La Caisse d'Épargne de Rome naît en 1836, fondée par des représentants de l'élite romaine, aristocrates, négociants, personnages proches de la Curie et entrepreneurs locaux. L'idée de Caisse d'Épargne elle-même hérite d'une évolution amorcée à la fin du siècle précédent en Europe du Nord, où peu à peu les institutions caritatives doublent leur action d'une promotion de l'épargne. Dans la péninsule italienne, c'est en Vénétie et en Lombardie que virent le jour les premières expériences. Au cours des années 1820, les élites locales dotèrent Turin et Florence d'institutions du même type, et parvinrent à rendre leur gestion indépendante des traditionnelles structures de charité. Dans la capitale pontificale, à l'orée des années 1830, la structure bancaire et financière était encore largement celle héritée de l'époque moderne, avec des institutions comme le Monte di Pietà ou le Banco di Santo Spirito aux nombreuses attributions publiques, et un milieu de négociants et banquiers privés qui exerçaient le crédit au travers d'un riche réseau de « relations interpersonnelles ». Dans le paysage financier de la Rome des années 1830, le besoin principal concernant l'extension de la collecte de fonds et l'octroi du crédit. Le Monte di Pietà fut autorisé à rémunérer les dépôts en 1834, alors que, dès 1817, le Trésorier Général Cesare Guerrieri Gonzaga recherchait les moyens d'élargir l'accès au crédit, mais sans parvenir, semble-t-il, à associer les grandes familles de la noblesse romaine à son initiative. De même, la création de la Banca Romana en 1834 fut accueillie par l'élite citadine avec hostilité, tant cette nouvelle institution était le fruit d'une décision dont les banquiers et négociants de la place étaient exclus, au profit de la finance française. Pour l'élite financière citadine, la création de la Cassa di Risparmio est donc un moyen, soutient Rita D'Errico, de contourner la difficulté créée par la naissance d'une Banca Romana dont les grandes familles de la noblesse romaine parviendront ensuite à prendre le contrôle par l'intermédiaire de la Cassa di Risparmio. Dans les locaux mis à disposition par le prince Borghese, l'institution naquit sous forme de société anonyme. Son actionnariat comprenait la fine fleur de la notabilité romaine, de l'aristocratie et de la haute finance. Pour l'auteur, la Cassa di Risparmio est bien une « réponse locale » à l'ingérence qu'avait pu constituer deux ans auparavant la création de la Banca Romana. Il manque peut-être à ce sujet une analyse des tensions entre l'aristocratie citadine et la curie romaine sur les questions financières, mais la description de la mise en place du système romain de gestion de la Caisse d'Épargne n'en demeure pas moins une précieuse contribution à la connaissance des pratiques financières et administratives de l'époque. L'auteur mène une analyse fine et détaillée de la composition sociale des titulaires de livrets d'épargne et surtout des prêts consentis par la Caisse. En 1841, la noblesse romaine conduisit, par l'intermédiaire de la Cassa di Risparmio, la prise de contrôle de la Banca Romana. À partir de cette date, comme le montre Rita d'Errico, la Caisse joua un rôle croissant dans le financement du Trésor de l'État pontifical. Là encore, on peut regretter qu'il manque une analyse des implications politiques, familiales et sociales d'une telle évolution, mais la description que fait l'auteur de ce processus n'en demeure pas moins très utile.

L'auteur consacre également de très intéressants chapitres au récit du parcours mouvementé de la Caisse au travers des vicissitudes de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle romain. Tout d'abord la crise agraire puis financière des années 1846-1848, qui conduisit à une série de revers financiers pour la Caisse, puis le Quarantotto romain, au cours duquel l'institution frôla la banqueroute et ne fut sauvée que par une mesure péremptoire du Trésor. La restauration pontificale n'apporta qu'une marge de

manœuvre étroite à la Caisse, tant les doutes sur la validité des mesures prises durant la période républicaine étaient forts. L'auteur décrit avec précision les diverses étapes du pénible redressement financier de la caisse, et même s'il est toujours difficile de faire le lien avec la chronologie politique romaine, sa contribution éclaire les rapports entre la curie romaine et les élites de la finance locale. Pour les années 1850, on trouve, au-delà des turbulences monétaires des années 1854-1855, une analyse pertinente de l'évolution du marché mobilier romain. La Cassa di Risparmio semble y jouer un rôle important, notamment dans la montée chez les hommes d'affaires et aristocrates romains d'un attrait pour le marché des actions. On note en ce domaine une implication croissante de cette élite financière dans le capital de sociétés nouvelles, dans le secteur des assurances ou de la navigation fluviale notamment. À partir de 1859-1860, dans un contexte d'isolement de l'économie romaine, la Caisse connut de nouvelles difficultés, et son destin suivit celui des finances de l'État pontifical notamment. Elle soutint tout de même par son action quelques grandes entreprises, à l'échelle de l'économie romaine, comme la Società dell'Acqua Marcia. Mais entre dissensions internes et turbulences politiques et financières, l'institution tarda à se moderniser. En 1868, à l'occasion de la négociation financière entre État pontifical et Royaume d'Italie, la Caisse parvint un temps à faire ses premiers pas sur le marché international des capitaux, mais ne sut se départir que trop partiellement de sa dépendance vis-à-vis des finances d'un État pontifical déclinant. L'auteur analyse alors, dans un chapitre qui réunit utilement la documentation, la manière dont la Caisse, et avec elle l'élite financière romaine, s'inséra peu à peu dans le nouveau contexte de la Rome italienne. Face à une concurrence nouvelle, face à l'ouverture du marché, et surtout face à de nouveaux enjeux, la Caisse parvint à devenir l'instrument privilégié de la politique financière de cette élite romaine avide de participer à la formidable croissance que connut la ville capitale. L'implication de la Caisse dans le nouveau marché romain des années 1870 et 1880 est alors analysée avec précision par l'auteur, qui montre, sans toutefois toujours souligner l'importance des enjeux politiques, comment l'aristocratie romaine a su prendre place sur le marché de l'immobilier et des services de la nouvelle capitale de l'Italie. La crise immobilière de la fin des années 1880 peut alors être lue sous un jour nouveau, ce qui constitue un des apports importants de ce livre : même si la Caisse vint relativement tardivement à la spéculation foncière et immobilière, elle fut impliquée à part entière dans des relations à risque avec les entrepreneurs spéculateurs proches de la mouvance conservatrice au conseil municipal. Mais, encore une fois, Rita D'Errico s'abstient d'analyser plus avant ces liens politiques et financiers. La loi de 1888 vint ensuite modifier les possibilités d'action des caisses d'épargne en Italie, et surtout força les grandes familles de la noblesse romaine à ne plus confondre leurs propres intérêts avec ceux de la Caisse. La fin des années 1880, avec l'exigence gouvernementale de se soumettre à la nouvelle législation sur les caisses d'épargne, marque pour l'auteur la fin du modèle de gestion romaine de la Cassa di Risparmio.

L'étude de la Cassa di Risparmio di Roma, instrument de l'élite romaine au cours de décennies décisives, permet à Rita D'Errico d'analyser chacun des tournants de l'histoire romaine entre Restauration et Unité sous un angle non encore exploré. Bien que se limitant volontairement à une étude financière, elle livre au chercheur un outil précieux d'analyse à la fois des institutions financières et de l'histoire de la place des élites locales dans l'évolution de Rome capitale.

Denis BOCQUET

**MARIE-THÉRÈSE BOYER-XAMBEU,**  
**GHISLAIN DELEPLACE, LUCIEN GILLARD,**  
*Bimétallisme, taux de change et prix de l'or*  
*et de l'argent, 1717-1873,*

Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble,  
 Économies et Sociétés, Série AF, N° 7-8,  
 Tome XXIX, Juillet-Août 1995, 240 F.

Dans cet ouvrage, les auteurs présentent des séries pour le taux de change, le prix de l'or, et le prix de l'argent, à Paris et à Londres, collectées sur une base bi-hebdomadaire, entre 1717 et 1873. Pour Londres, ils suivent le *Course of Exchange* de Castaing, source qui a été abondamment utilisée dans le passé (voir notamment Neal, *The Rise of Financial Capitalism*, Cambridge University Press, ou Schneider et al. *Währungen der Welt*, Franz Steiner Verlag, 1991). Pour Paris, leurs chiffres se fondent tantôt sur le *Cours Authentique* de la Bourse, tantôt sur le *Cours de banque et de bourse*, références classiques pour l'histoire financière française. L'ouvrage est par ailleurs accompagné d'un commentaire, qui décrit rapidement les données, les pratiques financières et monétaires, et qui propose quelques éléments d'interprétation.

Ce livre ne contient pas moins de 237 pages de tableaux et 69 graphiques, ce qui ne manquera pas d'étonner ceux qui pensent que l'âge de l'information offre aux chercheurs de nouveaux moyens modernes et économiques de diffuser les données (les auteurs indiquent néanmoins que des disquettes sont disponibles « sous certaines conditions »). On aurait espéré qu'une portion plus importante du livre soit consacrée à la discussion des sources brutes, de leurs alternatives, ainsi que des autres séries déjà publiées et par là « concurrentes ». De plus, les sources originales et leurs liens avec la réalité qu'elles saisissent restent trop elliptiques. Ceci est dommage, car cela aurait permis de mieux cerner la contribution des chiffres fournis ici : prétendent-ils prolonger les séries existantes, en accroître la fréquence, ou s'y substituer ?

À la différence des séries existantes, lesquelles sont généralement mensuelles, les données rassemblées ont une fréquence élevée (en fait une fréquence maximale compte-tenu de la fréquence des cotations à Londres). On voit bien ce qu'un économètre pourrait retirer d'une telle fréquence. En pratique cependant, la continuité est illusoire, et la série conserve beaucoup de « trous », en particulier pour les périodes plus anciennes.

On peut par ailleurs regretter que les auteurs n'aient pas profité de l'occasion pour fournir un exposé extrêmement précis de la micro-structure des marchés étudiés et des liens de cette dernière avec les cotations existantes, donc avec la validité et la signification des chiffres reportés. C'est le cas notamment de la cotation de l'or à Paris, qui s'exprimait en prime ou en perte par rapport au cours de référence. Initialement, le cours de référence était le « Tarif de la Monnaie », déterminé sur la base de la retenue facturée par la Monnaie pour transformer les lingots en pièces. Plusieurs fois (1835, 1849, 1854), le « Tarif de la Monnaie » a été modifié, l'ancien Tarif étant alors connu sous le nom de « Tarif du Commerce ». Seulement, comme le notait Seyd, tandis que l'argent était coté par rapport au Tarif du Commerce, l'or était coté suivant le Tarif de la Monnaie, ainsi que le montrent les *Cours Authentiques des Matières d'Or et d'Argent*, conservés aux Archives de la Monnaie de Paris. Or, à lire les auteurs, la manière dont il a été tenu compte de ces changements de base n'est pas entièrement limpide. De la même façon, la présentation des données est insuffisamment claire. Ainsi, on n'est pas sûr de la définition précise de la nature des matières d'or et d'argent dont on nous donne la cote : les titres de référence pour l'or et pour l'argent étaient à Londres différents l'un de l'autre, et il ne semble pas qu'aucune correction ait été faite, de sorte que leur évaluation du taux de change or-argent sur ce marché ne semble pas convenable.

Le commentaire proprement dit des séries comprend trois aspects : l'analyse des points or et des points argent (c'est-à-dire des coûts de transactions dans les envois de

métal entre Londres et Paris) qui bornent les fluctuations du change, l'évaluation de la valeur « interne » (valeur du métal précieux en termes de francs ou de livres) et « externe » (taux de change) de la monnaie et celle de l'intégration des marchés financiers.

Ici encore on est surpris de constater que le débat ne part pas de la littérature existante. L'analyse des points or et des points argent est conduite sans réaliser d'estimation de ceux-ci. Or une telle estimation est possible, et fait apparaître un déclin important des coûts de transaction au cours du temps. Toutes les conclusions qu'atteignent les auteurs sur ce sujet sont donc en quelque sorte fragilisées par la base sur laquelle ils sont construits et qui suppose la constance.

En second lieu, il faut souligner que d'un point de vue conceptuel il y a une différence entre les « points or » et les « points argent » puisque l'or est monnaie dans les deux places tandis que l'argent n'est monnaie qu'en France. En ce sens, l'évaluation de la valeur interne de la livre sterling par rapport à l'argent n'a pas grand sens, puisque dès après 1821, ce métal n'est ni en fait ni en droit métal monétaire en Angleterre. Ou alors, il faudrait aussi calculer la valeur interne de la livre par rapport au drap, au chanvre, au blé, n'est-ce pas ?

Enfin, la question de l'intégration financière fait étrangement l'impasse sur les analyses de Larry Neal et englobe dans une illusoire continuité du temps des périodes extrêmement diverses en termes de régimes monétaires (bimétallisme effectif, monométallisme effective, étalon or, papier inconvertible). Cette position semble difficile à réconcilier avec l'affirmation des auteurs suivant laquelle les institutions et les règles monétaires (et notamment l'existence d'un ratio légal dans les pays bimétalliques) jouent un rôle décisif pour comprendre les variations du change. Il est par ailleurs étonnant de ne trouver aucune mention de la thèse de Wolowski qui le premier énonça ce principe, que les auteurs semblent essayer de redécouvrir. D'ailleurs, il nous semble que les auteurs manquent en fin de compte le rôle du ratio légal qui avait pourtant été identifié par Léon Say au siècle dernier, dans sa préface à l'édition française de l'ouvrage de Goschen : « M. Goschen avait bien fait remarquer la nature particulière des variations du change entre pays dont l'étalon monétaire ne concorde pas. Il avait pris pour exemple l'Angleterre et Hambourg, dont le système monétaire avait pour base, dans l'un comme dans l'autre un étalon unique mais différent [...]. Il avait fait remarquer avec insistance que toute opération de change entre Londres et Hambourg était doublée d'une opération de vente ou d'achat de lingots d'or ou de lingots d'argent. Mais à cette époque, en 1861, [...] *il existait cependant une garantie contre les variations de leur valeur relative. Cette garantie très réelle, quoiqu'indirecte, [...] était celle que la France avait en réalité donnée au monde entier en même temps qu'à leur nationaux, par la constitution de son système monétaire [c'est à dire par le système bimétallique, nos italiques]* ». N'aurait-il pas été plus judicieux de nous entretenir des points où la recherche a quelques bases solides, avant que de nous proposer une nouvelle analyse ?

Marc FLANDREAU

**OLIVIER KOURCHID ET ROLANDE TREMPÉ (DIR.),**  
*Cent ans de conventions collectives, Arras,*  
*1891-1991,*

Villeneuve d'Ascq, *Revue du Nord*, hors série  
Histoire, n° 8, 1994, 409 p., 175 F.

Les actes d'un colloque international organisé pour le centième anniversaire des « Conventions d'Arras » de 1891 ont le double intérêt d'une réflexion sur la longue durée – depuis en réalité 1791, lorsque la loi Le Chapelier dissout le collectif dans un nouvel ordre industriel qui privilégie la relation d'individu à individu (J.P. Hirsch) –, et surtout d'une comparaison internationale très enrichissante qui, au-delà des spécificités, met en

évidence des obstacles communs tant à l'émergence qu'à la pérennité des démarches conventionnelles.

Avec 15 communications sur 22 consacrées à des pays étrangers (États-Unis, Belgique, Allemagne, Afrique du Sud, Inde, Pologne, Hongrie, Tchécoslovaquie, URSS), la fresque est ample. Elle a cependant son revers : l'absence d'une conclusion générale que ne peut compenser la très solide introduction d'Olivier Kourchid. Certes, celle-ci propose une mise en perspective internationale, mais en trois pages, et en s'arrêtant aux années 1920. Cet exercice de synchronisation aurait gagné à être complété en annexe par une chronologie comparée des institutions et des législations à l'exemple de celle proposée (p. 104-108) par Jean Puissant pour la Belgique. Autre regret : pourquoi ne pas avoir inséré le texte (ou des extraits) des « Conventions d'Arras », en complément de la « sentence arbitrale » de Carmaux de mars 1892 (p. 27-30) ? Certes, ce « texte capital » (G. Lefranc) est concrètement limité et n'a pas réellement le statut et la dimension d'une convention collective (R. Trempé). Certes il sera critiqué, suspecté d'avoir mis en place un système de primes et affaibli la combativité des mineurs, obsédés par la suite par la défense des « acquis ». Pour autant, il a le sens d'une convention collective puisqu'il procède d'une « entente entre patrons et ouvriers groupés » (A. KuhnMunch). Et bien qu'il n'ait pas fait immédiatement école, il restera dans la mémoire fondateur quant à la reconnaissance implicite des syndicats et au processus d'insertion réglementée de l'individu au travail dans un cadre juridiquement reconnu et imposant des obligations réciproques.

Sujet central dans l'histoire de toutes les sociétés industrielles, les conventions collectives n'en sont pas moins un sujet difficile. À cause de la complexité juridique des accords, conséquence même de la fragmentation de la force de travail, des classifications, des statuts... Mais aussi parce que ces accords sont toujours le produit d'un environnement politique, social, économique et technique. D'où la diversité des expériences nationales, qu'il s'agisse de l'attitude légaliste française, qui subordonne la négociation collective à la législation du travail (G. Caire), de la démarche « volontariste » et pragmatique du *concession bargaining* (ou concessions contractuelles) aux États-Unis (M. Debouzy), ou de l'absence de pluralité des signataires, au seul profit du PC, en URSS avant 1989 (T. Lowit, N. Fratellini, A. Planche).

Le colloque avait deux objectifs : restituer l'évolution sur la longue durée de la négociation collective dans un secteur stratégique, et fondateur de la démarche, l'industrie charbonnière, offrir un panorama de branches et de pays ouvert sur des perspectives très contemporaines. Le but a été atteint en six parties. Les quatre premières, relatives au premier objectif, alternent XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. Les deux autres confrontent les héritages et les enjeux actuels, en particulier (6<sup>e</sup> partie) dans l'Europe post-soviétique.

L'histoire des conventions collectives peut globalement se résumer comme une alternance de conquêtes et d'érosions en fonction des contingences socio-politiques, économiques, et du jeu des acteurs-partenaires. La Belgique est un bon exemple des changements de configuration de ces variables (J. Puissant). La Première Guerre mondiale est ici socialement innovatrice. En favorisant l'insertion du POB (socialiste) dans le système politique, elle permet un rééquilibrage des forces, un rapprochement État-syndicats, et l'organisation « sur le tas » des premières conventions collectives (1920). Inversement, au-delà, dans un contexte politique et économique différent (avec une majorité catholique, libérale, et sur fond de crise), le patronat récupérera en partie les concessions lâchées en 1918-2020. Mais en 1945, dans un nouvel élan de modernité politique et sociale, la démarche conventionnelle est légalisée.

Généralement, après la seconde guerre, les avancées sont significatives. L'Angleterre se dote après 1947 d'un système de régulation des relations de travail parmi les plus évolués d'Europe (J. Winterton). L'Inde réussit à mettre en place après l'Indépendance un cadre contractuel sophistiqué et respecté (G. Heuzé). L'Afrique du Sud, dans les années 1980, reconnaît les syndicats noirs et réforme le droit du travail minier (P.G. Eidelberg). La France atteint la maturité avec les lois de 1950, 1971 et 1982 (G. Caire). Pour autant, les remises en cause se sont récemment multipliées.

Le plus souvent, elles se font au nom de l'économie de marché, du néo-libéralisme. Aux États-Unis, dès les années 1980, le *concession bargaining* profite de la désyndicalisation pour rogner inlassablement les acquis accumulés depuis la loi Wagner de 1935 (M. Debouzy). En Afrique du Sud, le retour en puissance du patronat et de l'idéologie du laisser-faire menace une législation encore fragile. En Angleterre, dans un pays de tradition interventionniste faible, le gouvernement Thatcher, encouragé par le manque d'imagination et de lucidité du mouvement travailliste et syndicaliste, réussit à instrumentaliser la grève des mineurs (1984-85) et à imposer une réforme radicale du système des relations professionnelles, tournant ainsi la page du *Welfare State* (N. Burgi). Quel que soit le pays, l'avenir des conventions collectives dépend à l'évidence de la capacité des syndicats à remobiliser et à inventer de nouvelles stratégies.

La remarque vaut également pour les ex-démocraties populaires, privées depuis l'ère soviétique de structures de libre association. Le cas de la Pologne est significatif de l'ampleur des obstacles. Ici, le foisonnement né des grèves insurrectionnelles de l'été 1980, et matérialisé par les « accords de Gdansk », a été immédiatement stoppé par la loi martiale de décembre 1981. Et la priorité accordée depuis 1989 à un retour rapide à l'économie de marché, aux dépens de la reconstruction de liens sociaux, laisse peu de marge à la démarche contractuelle (T. Lowit, N. Fratellini, S. Körözi).

Au XIX<sup>e</sup> siècle, « l'effet Le Chapelier » (J.P. Hirsch) tendait à nier les enjeux collectifs. Aujourd'hui, l'ordre néo-libéral va dans le même sens. La crédibilité du contrat est sacrifiée à la viabilité des entreprises. Si la crise du système conventionnel peut être surmontée en Europe et dans les pays anglo-saxons, du fait d'un dynamisme ancien et de structures de négociation bien ancrées, il n'en va pas de même dans l'Europe de l'Est et sur d'autres continents, secoués par des enjeux internes et externes au devenir plus qu'incertain.

Alain LEMÉNOREL

**CHRISTIAN TOPALOV (DIR.),**

*Laboratoires du nouveau siècle.*

*La nébuleuse réformatrice et ses réseaux  
en France (1880-1914),*

Paris, Editions de l'EHESS, 1999, 574 p., 250 F.

À l'heure où le pays se passionne pour l'Affaire, la France de la Belle Époque serait-elle celle d'une opposition irréductible entre républicains et conservateurs, entre adeptes de la révolution et partisans de l'ordre ? Que faire alors des « réformateurs », de cette caté-

gorie de personnalités et de lieux qui rassemblent une voie moyenne en politique, qui font le choix de la « réforme » comme moyen de transformation de la société. C'est donc à partir de ce concept aux contours flous, polysémiques, ambigus, peu opératoire dans les classifications politiques canoniques, que Christian Topalov propose, à partir d'un gros livre collectif de près de six cents pages, une réflexion particulièrement neuve, pleine de nuances, qui tranche avec une historiographie nationale du conflit en politique. Le mouvement réformateur, tel qu'il apparaît en France mais aussi dans l'univers

anglo-saxon, est une catégorie « *transversale aux classements du champ politique* » que toute une génération de chercheurs sur les institutions et les politiques sociales du début du siècle, a estimé comme opératoire depuis plus d'une décennie<sup>3</sup>.

Christian Topalov a réussi à réunir plusieurs d'entre eux pour explorer cette « nébuleuse réformatrice », sorte de métaphore qui définit aussi bien des personnalités que des lieux de rencontres, des réseaux de sociabilité que des institutions officielles, évitant d'enfermer ce monde de la « réforme » dans un concept ou une idéologie mais en l'associant davantage à des initiatives et des espaces où se définissent un « sens commun » de la réforme en politique. Pour illustrer son propos, Christian Topalov évoque les débats qui ont eu lieu à l'occasion des congrès internationaux de l'Assistance Publique et de la Bienfaisance Privée dont les séances se sont déroulées à Paris à l'heure des expositions universelles de 1889 et 1900. À un noyau de participants de confession protestante, se sont adjoints les représentants républicains des instances publiques d'assistance et les milieux catholiques des œuvres charitables à l'image d'Henri Monod, de Théophile Roussel, de Georges Picot et de Louis Rivière. Malgré les oppositions idéologiques et les divergences sur les moyens à emprunter, tous s'accordent sur la nécessité de recourir à des compromis pour aboutir à des solutions satisfaisantes pour chaque groupe d'intérêt, « *une sorte de concordat charitable* »<sup>4</sup>. Ces congrès sont progressivement devenus des « *machines à consensus* » où se sont élaborés un sens commun du compromis et une culture de la réforme<sup>5</sup>. Christian Topalov nous offre deux autres exemples, celui de la cité-jardin qui a constitué au début du siècle le modèle de référence dans le domaine de la réforme urbaine avec Georges Benoit-Lévy et celui de l'émergence d'une science, appelée « économie sociale », avec ses apôtres comme Charles Gide et Henri Hauser, ses cercles de diffusion tel que le Musée Social et ses lieux de représentation universitaires à la Sorbonne ou à l'École Libre des Sciences Politiques, une discipline au demeurant difficile à définir dans la topographie des sciences sociales.

De toutes ces situations, émergent un langage, une méthode, une approche, un consensus commun de la « réforme » qui mettent désormais en scène des acteurs, parfois partenaires, parfois antagonistes, de l'action publique. Une science du gouvernement et de la réforme sociale se dessine à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, dotée de ses propres laboratoires avec ses notables, ses savants, ses techniciens, ses experts. Elle se déploie surtout à partir d'une pluralité de réseaux qui possèdent chacun leur tradition notabiliaire et leur sensibilité idéologique. L'objectif de Christian Topalov est alors de présenter une analyse « *significative et diversifiée de ces institutions, groupements et réseaux qui organisaient le champ réformateur entre 1880 et 1914* »<sup>6</sup>. Il a ainsi fait appel à une douzaine de spécialistes pour venir présenter quelques exemples des « écoles » et des « carrefours » qui animent le mouvement réformateur ainsi que plusieurs grands « chantiers » de la réforme autour de l'assistance, la ville et le travail.

Parmi les institutions caractéristiques de la réforme sociale, Antoine Savoye s'attache à présenter la Société d'Économie Sociale et ses dirigeants. Ce lieu de réflexion

3. Christian TOPALOV, « Les "réformateurs" et leurs réseaux : enjeux d'un objet de recherche », in *Laboratoires du nouveau siècle*, p. 12. Parmi les auteurs américains ayant contribué à souligner l'existence de ce mouvement réformateur en France au tournant du siècle : Judith F. STONE, *The Search for Social Peace. Reform Legislation in France (1890-1914)*, Albany, State University of New York Press, 1985 ; Sanford ELWIT, *The Third Republic Defended. Bourgeois Reform in France (1880-1914)*, Baton Rouge, Louisiana State University Press, 1986.

4. *Laboratoires du nouveau siècle*, p. 18.

5. *Ibid.*, p. 20.

6. *Ibid.*, p. 45-46.

«constitue la matrice du mouvement leplaysien», suscitant régulièrement des conférences et des enquêtes collectives, souvent publiées par l'entremise de la revue *La Réforme Sociale*<sup>7</sup>. La première génération est incarnée par des hommes d'action et d'étude, souvent marqués par le catholicisme intransigeant, à l'image de Charles de Ribbe et Claudio Jannet, la deuxième correspond à l'apogée de la Société avec des figures au rayonnement social intense comme Émile Cheysson et Léon Lefébure, parfois moins connues mais tout aussi actives telles que l'avocat catholique Paul Hubert-Valleroux et l'ingénieur protestant Édouard Gruner, la troisième venant puiser parmi certaines personnalités du monde intellectuel et industriel tels qu'Anatole Leroy-Beaulieu, Pierre du Maroussem, Étienne Martin Saint-Léon ou Auguste Isaac. Ainsi, coexistent les courants du catholicisme libéral et du catholicisme intransigeant, notamment les tenants de l'école d'Angers et ceux des Semaines Sociales<sup>8</sup>. Marc Pénin vient ensuite présenter la *Revue d'Économie Politique*, «machine de guerre contre l'orthodoxie libérale» et lieu d'expression du «solidarisme interventionniste», cher au protestant Charles Gide mais aussi au catholique Raoul Jay et au radical Paul Pic<sup>9</sup>. La revue participe largement à la création du droit social moderne et aux avancées de la législation du travail. Néanmoins, une certaine distance a été gardée vis-à-vis du «solidarisme» radical et laïque de Léon Bourgeois, ceci en raison d'une filiation avec au moins trois réseaux réformateurs tels que le christianisme social, l'école de Nîmes et le mouvement coopératif. Autre lieu de la nébuleuse réformatrice, il s'agit du Musée Social, étudié par Janet Horne. Espace de rencontre et de sociabilité, l'initiative du comte de Chambrun, créée en 1894, s'est d'abord forgée autour de monarchistes «ralliés» comme Albert de Mun et Gabriel d'Haussonville. Rapidement, s'y sont adjoints des républicains modérés (Léon Say), des radicaux (Léon Bourgeois) et des socialistes (Alexandre Millerand) mais aussi des représentants du monde ouvrier (Pierre Coupat) et des dynasties bourgeoises (Georges Risler). Outre une très grande diversité de réseaux sociaux et politiques, une convergence des milieux industriels (Robert Pinot), administratifs (Georges Paulet), universitaires (Maurice Bellom), médicaux (Henri Napias) et urbanistiques (Augustin Rey) s'est ainsi constituée autour du Musée Social dont les finalités visent en particulier à la constitution de groupes d'intérêt en faveur de l'amélioration de la législation sociale comme les accidents du travail, la mutualité et les retraites ouvrières. Christophe Prochasson aborde, quant à lui, le «réseau Albert Thomas» qui fait appel au socialisme normalien, notamment autour de revues comme la *Revue Syndicaliste* et la *Revue Socialiste* mais également de cénacles intellectuels tels que le Groupe d'Études Socialistes. On y trouve en particulier Arthur Fontaine, Charles Rist, Charles Seignobos, Lucien March, Élie Halévy, favorables à un socialisme d'État, mais aussi Georges Renard et Marcel Mauss, partisans de la coopération et du municipalisme.

Du côté des chantiers de la réforme sociale, Martine Kaluszynski s'attarde sur les fondateurs et les responsables de la Société Générale des Prisons, fondée en 1877, sorte de laboratoire de la législation pénale et de la réforme pénitentiaire. Grâce notamment à

7. Antoine SAVOYE, «Les paroles et les actes : les dirigeants de la Société d'Économie Sociale (1883-1914)», *op. cit.*, p. 62.

8. *Ibid.*, p. 79. Une nuance serait à apporter sur Paul Hubert-Valleroux qui figure davantage comme un catholique intransigeant, appartenant à l'école d'Angers, favorable au libéralisme économique et hostile au libéralisme politique, contrairement aux catholiques libéraux : Jean-Marie MAYEUR, *Catholicisme social et démocratie chrétienne. Principes romains, expériences françaises*, Paris, Cerf, 1986, p. 22 et 52.

9. Marc PÉNIN, «Un solidarisme interventionniste : la *Revue d'Économie Politique* et la nébuleuse réformatrice (1887-1914)», *Laboratoires du nouveau siècle, op. cit.*, p. 97.

son organe officiel, la *Revue Pénitentiaire*, s'est développée toute une réflexion visant à résoudre la « question sociale » à partir du souci de la prévention, du patronage et de la protection de l'enfance. Issus du vivier républicain libéral à l'image du président de la Société, Jules Dufaure, les fondateurs sont profondément insérés dans l'univers de la bienfaisance comme Léon Lefébure ou Georges Picot. Pour la plupart, il s'agit de républicains modérés, de libéraux prudents, d'hommes du centre, recrutant surtout au sein du monde des juristes universitaires mais également parmi les représentants des cultes et de la fonction parlementaire<sup>10</sup>. Didier Renard porte son regard sur le milieu des congrès nationaux et internationaux d'assistance entre 1889 et 1911, sorte de « Parlement de l'assistance » selon Jules Siegfried, qui recrute dans l'univers bigarré des responsables d'organisations privées et dans celui des responsables d'institutions publiques participant à l'élaboration et à la mise en œuvre de politiques en faveur de la petite enfance ou de la vieillesse. Sandra Dab évoque l'initiative républicaine à Paris de la Société des Visiteurs, créée en 1896, par René Bazin et André Spire, sur le modèle des conférences de Saint-Vincent-de-Paul afin de déployer une « charité scientifique ». Le recrutement se fait surtout parmi les enseignants et les intellectuels comme Lucien Herr et également au sein des collaborateurs des universités populaires tels que Max Lazard, la plupart appartenant à des milieux sociaux modestes et à des minorités religieuses protestantes ou juives.

À propos de la réforme de la ville, Susanna Magri suggère le cas du logement populaire avec la Société Française des Habitations à Bon Marché, fondée en 1889, qui initia la politique publique dans ce domaine. Soutenue par les leplaysiens de la Société d'Économie Sociale, la nouvelle institution accueille des réformateurs surtout issus du patronat industriel à l'image du havrais Jules Siegfried et du lyonnais Félix Mangini mais aussi des juristes, des architectes et des administrateurs sociaux tels que les parisiens Charles Lucas et Georges Picot, le marseillais Eugène Rostand. Viviane Claude dévoile les réseaux réformateurs qui s'activent autour de l'Association Générale des Hygiénistes et des Techniciens Municipaux, créée en 1905, qui se propose de réunir des experts et des professionnels de l'urbain à travers un espace international francophone. Sous la houlette du nancéien Édouard Imbeaux et du parisien Georges Bechmann, cet espace de la technicité urbaine permet la rencontre d'une pléiade de spécialistes de la cité qu'ils soient hygiénistes, industriels, universitaires et hauts fonctionnaires municipaux. Il a également contribué à un « entrecroisement » de groupes et de réseaux interprofessionnels relatifs aux « spécialités de l'eau, de l'hygiène, de la statistique sociale, du logement, de l'architecture, du droit ou du paysage »<sup>11</sup>. Il a aussi noué de solides liens avec d'autres institutions du mouvement réformateur comme le Musée Social.

Quant à la protection du travail, Bernard Gibaud dessine les contours des réseaux de la prévoyance sociale au sein desquels se distinguent assureurs et mutualistes dont certaines personnalités réformatrices jouent le rôle d'intermédiaires efficaces comme Hippolyte Maze et Léon Say mais aussi Alfred de Courcy et Charles Robert. Si l'univers de la mutualité française reste largement imprégnée des fondements républicains de la solidarité avec Louis Ricard et Louis Bourgeois, la science actuarielle possède toutefois ses fidèles partisans au sein même des milieux mutualistes à l'image du directeur du Musée Social, Léopold Mabileau, ou le député radical Paul Guieysse. La scène

10. Jean GARRIGUES, *La République des hommes d'affaires (1870-1900)*, Paris, Aubier, 1997.

11. Viviane CLAUDE, « Technique sanitaire et réforme urbaine : l'Association Générale des Hygiénistes et des Techniciens Municipaux (1905-1920) », *Laboratoires du nouveau siècle, op. cit.*, p. 283-284.

internationale va alors contribuer à renforcer l'hégémonie de la culture assurantielle. C'est précisément le propos de Rainer Gregarek qui présente l'espace des réformateurs internationaux à travers trois lieux importants de la législation sociale internationale : les congrès des assurances sociales (1889), l'Association Internationale pour la Protection Légale des Travailleurs (1901), l'Association Internationale pour la Lutte contre le Chômage (1910). Ils agissent souvent comme des groupes de pression, l'un au service de l'idéologie libérale, l'autre en faveur de l'intervention de l'État, où se côtoient industriels, universitaires, hommes politiques proches du Musée Social mais aussi catholiques sociaux et socialistes réformistes, aboutissant à une fusion institutionnelle en 1925 dans le contexte de la création du Bureau International du Travail à Genève. Enfin, Isabelle Lespinet évoque le réseau national de l'Office du Travail, créé en 1891, qui présente une même diversité sociologique parmi ses membres avec « l'an-crage positiviste » à l'image d'Isidore Finance, l'influence des ingénieurs des Ponts et des Mines tels que Jules Lax et Arthur Fontaine, la proximité socialiste avec François Simiand. Ce réseau fait figure d'un véritable « *humus réformateur* », une métaphore particulièrement significative pour cette institution essentielle dans l'histoire du travail et de la protection sociale<sup>12</sup>.

Dans une troisième partie, Christian Topalov tente de suggérer en quoi cette diversité des hommes et des institutions de la réforme sociale constitue un ensemble pertinent d'analyse. Issus de matrices différentes, ces carrefours de rencontre et ces réseaux de personnalités ont donc constitué au tournant du siècle l'émergence d'un « champ réformateur ». Christian Topalov invite alors à la poursuite d'une vaste enquête qui privilégierait la multiplicité des positions d'un même individu, ses changements au cours d'une vie ainsi que la pluralité des chemins et des itinéraires constituant cet espace sociologique de la réforme sociale qu'ont investi les anciennes et les nouvelles élites de la France contemporaine. Il convient également de mieux cerner le profil de ces nouveaux « entrepreneurs en réforme » qui ont choisi d'embrasser une carrière professionnelle au sein des institutions réformistes, apparaissant comme de nouvelles figures du « métier politique » ou des tremplins vers l'industrie et l'université. Enfin, il paraît nécessaire de procéder à un inventaire précis des nouvelles spécialités qui émergent au sein de disciplines universitaires et scientifiques comme la statistique, l'économie sociale, l'urbanisme, l'hygiène publique, le génie sanitaire, ... conduisant peu à peu vers une « professionnalisation » du champ de la réforme sociale.

Comprendre le « champ réformateur », c'est donc se placer aux interfaces de plusieurs disciplines des sciences sociales, à l'image des différents collaborateurs qui ont participé à l'élaboration de ce livre, provenant aussi bien de l'histoire, de l'économie, de la sociologie, de la science politique ou de l'urbanisme. C'est aussi se situer aux interfaces de la discipline historique en faisant appel à des historiographies nationales différentes mais également à des approches relevant de l'histoire sociale, politique, culturelle, religieuse, ... Le mouvement réformateur qui irrigue la France de la Belle Époque, peut également puiser parmi des concepts plus fédérateurs et davantage maniables comme ceux de « familles » ou de « cultures politiques »<sup>13</sup>. Le monde de la réforme dans la France

12. Isabelle LESPINET, « Le travail représenté : le réseau de l'Office du Travail (1891-1914) », *Laboratoires du nouveau siècle*, op. cit., p. 350.

13. *Les Familles politiques en Europe occidentale au XIX<sup>e</sup> siècle*, Rome, École Française de Rome, 1997; Serge BERSTEIN (dir.), *Les Cultures politiques en France*, Paris, Seuil, 1999.

de la fin du siècle ne partage-t-il pas une même vision du changement social malgré des sensibilités idéologiques et des itinéraires intellectuels très différents? Quoi qu'il en soit, Christian Topalov nous livre un ouvrage de haute qualité, doté d'une solide bibliographie et de plusieurs séries d'index fort utiles, visant à suggérer un vaste programme de recherches et à emprunter de nouvelles catégories d'analyse. Nous ne formulerons qu'un seul souhait : que ce livre soit reçu comme il se doit dans la communauté historique.

Bruno DUMONS

**MARJORIE A. BEALE,**

*The Modernist Enterprise. French Elites  
and the Threat of Modernity, 1900-1940,*

Stanford, Stanford University Press, 1999, 231 p.

Il s'écrit aux États-Unis beaucoup d'ouvrages historiques sur la France. La plus grande partie d'entre eux ne sont pas traduits. Mais plus grave encore, nombre de ces livres ne reçoivent même pas la marque d'attention

minimale d'un compte rendu dans une revue d'histoire, et la chose se produit parfois pour des livres tout à fait excellents et neufs par rapport à l'historiographie française. Grâce à cette revue, le présent livre, qui ressort de la dernière catégorie, n'aura heureusement pas le même sort. En effet, nous n'avons pas encore, dans aucune langue, d'ouvrage qui tente une histoire d'ensemble de la modernité en France, une modernité, disons-le tout de suite, qui renvoie dans cet ouvrage à l'époque qui s'est dite elle-même moderne, et même seulement à sa première partie – les 40 premières années du XX<sup>e</sup> siècle –, et non une modernité longue qui s'engagerait dès la moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, comme d'autres entreprises d'histoire l'ont saisie (voir dernièrement Peter Wagner, *Liberté et discipline. Les deux crises de la modernité*, Paris, Métailié, 1996).

Le livre de Marjorie Beale opère une très roborative traversée de frontières bien solides dans la tradition historiographique française : il traite en effet à la fois des publicitaires, des journalistes, des entrepreneurs, des ingénieurs et des catholiques sociaux. Il frôle l'architecture d'un côté, la psychologie industrielle de l'autre. Un chapitre est en outre consacré à un célèbre ingénieur, Jean Coutrot, polytechnicien dont l'influence a été forte dans les années 1930 et qui s'est installé avec talent à la croisée de tous ces différents groupes et domaines. L'histoire du moderne menée en France est encore trop écartelée entre l'histoire de l'art, de l'architecture, de l'industrie, de la presse, des sciences y compris humaines, de la politique, de la publicité. Il est bon que quelqu'un ait tenté un essai intégré.

La thèse défendue par ce livre est que la partie des élites attirée par la modernité n'a pas osé affirmer ses choix ouvertement et a largement dissimulé ses tentatives de modernisation derrière des façades traditionnelles, sinon traditionalistes. De plus, l'américanisme joue un rôle considérable dans la modernité du XX<sup>e</sup> siècle. Dès lors, selon l'auteur, la tradition dont se parent les essais de modernisation prend le visage du national : ce sont ses traits français qu'il conviendrait de conserver, les traits d'une identité culturelle marquée en particulier par le respect de l'individualité face à la force standardisatrice de l'influence américaine qui risque d'aller jusqu'au nivellement des goûts comme à celui des classes, noyées dans une classe moyenne sans différenciation.

Le parcours est passionnant. Les publicitaires veulent s'engager dans une publicité scientifique, ce qui signifie dans ce domaine s'inspirer de la psychologie expérimentale. Ils vont chercher chez Hippolyte Bernheim à Nancy, le spécialiste de l'hypnose concurrent de Charcot, et dans ses travaux sur l'attention, la perception et la suggestion, des techniques pour concevoir leurs interventions. Ici, adopter les techniques américaines ferait craindre

d'embarquer dans le même bateau les valeurs d'outre-Atlantique. Il s'agit simplement pour ces « ingénieurs de la perception publique » de rendre leurs produits efficaces à coup sûr. Marjorie Beale les rapproche de Le Corbusier et autres puristes qui, après avoir fondé un mouvement esthétique, lancent, avec un théoricien de la publicité rationnelle, la revue *L'Esprit nouveau* pour propager leur conception du moderne. Dans leur recherche pour créer des « machines à émouvoir » picturales ou architecturales, Le Corbusier et ses amis vont aussi explorer du côté des travaux de Nancy et exploitent tout autant la psychologie de Janet que la philosophie de Bergson. Les mêmes ingrédients serviront encore à Jean-Maurice Lahy (et non Jean-Marie), l'inventeur d'une psychophysiologie du travail très originale qui est aux racines de l'ergonomie en France, précoce et remarquable critique du taylorisme. L'auteur montre ainsi que de grands praticiens dans des domaines à la fois de pointe et d'excellence (publicité, architecture, psychologie appliquée) viennent constituer des sources de pensée des sciences humaines qui ressortent d'une tradition française. Au passage, un excellent petit chapitre sur la presse montre celle-ci aux prises avec son « abominable vénalité » qui la conduit d'un côté à se vendre aux banquiers qui cherchent à orienter vers la Russie une grande part de l'épargne et de l'autre à voir son espace publicitaire accaparé par une agence allemande, par l'intermédiaire d'Havas, jusqu'à ce que le pot aux roses soit découvert... en 1916. Ce faisant, la presse se montre rétive à toute réforme jusqu'en plein entre-deux-guerres et résiste en particulier aux assauts des partisans de la publicité scientifique.

La figure de Lahy apparaît dans un chapitre sur la culture des affaires (« the culture of business »). Elle est associée à celle d'Henry Fayol, un ingénieur des mines et industriel fondateur d'une doctrine d'administration scientifique qui a connu une gloire internationale. Tous deux s'opposent à Taylor et représentent envers lui, selon Marjorie Beale, une réticence française à l'organisation scientifique du travail telle que la propose l'ingénieur américain. Les mises au point dont ces deux personnages font l'objet sont d'autant plus intéressantes qu'aucun n'a encore sa biographie historique qui rendrait compte de façon critique de la nature de leurs pratiques et des dimensions variées de leurs propositions. Ils jouent un rôle majeur en faveur de la thèse de l'auteur, comme expressions françaises d'innovations qui s'opposent à l'offensive américaine. Le rapprochement ainsi opéré soulève pourtant quelques questions. Lahy veut construire une science du travail qui ne donne pas de privilège au profit industriel sur la santé des ouvriers et en particulier sur leur fatigue. Cela nourrit une critique incisive de Taylor mais le maintient à mille lieues du souci de Fayol. Ce dernier s'emploie de son côté exclusivement à penser les relations au sein de l'encadrement des entreprises, ce qui est une préoccupation secondaire pour Taylor et pas du tout une pour Lahy. D'un côté, le propos de Marjorie Beale est tout à fait décisif pour montrer que les théories de Fayol, contrairement à une légende étrange mais largement répandue, n'ont pas fait le détour par les États-Unis pour revenir après 1945 dans une France qui les aurait négligées, mais qu'elles ont été entendues, étudiées et utilisées dès leur présentation générale en 1916. Or une fois passées quelques velléités originelles des fayoliens de se démarquer radicalement du taylorisme, le fayolisme s'est pratiquement toujours heureusement marié avec les techniques tayloriennes. On n'a pas fait moins recours à Taylor qu'à Fayol. De l'autre côté, l'ouvrage ne parvient malheureusement pas à donner toute sa dimension à l'entreprise de J.-M. Lahy, malgré la variété de son information, car il ne rend pas compte de cet aspect essentiel que Lahy a été non seulement franc-maçon mais longtemps très proche du parti communiste. L'auteur passe par le même mouvement à côté de la question de savoir comment le communisme a pu, en France comme dans d'autres démocraties occidentales, participer à la modernité en l'un

de ses bords.

La thèse de Marjorie Beale est cependant remarquablement illustrée encore par un chapitre tout à fait original sur les catholiques sociaux, appuyé sur une lecture approfondie des comptes rendus des Semaines sociales de France. Ces rencontres annuelles, fondées en 1904 sous le mot d'ordre de « la science pour l'action », représentent de façon extrêmement riche la variété et les complexités de la position de ce courant fondamental pour la dynamique de la société française au cours d'un « long » XX<sup>e</sup> siècle qui irait des années 1890 (1891 est l'année de l'encyclique fondatrice *Rerum novarum*, un parmi les dizaines d'événements majeurs de cette décennie profuse) aux années 1980. À travers des thématiques choisies pour leur caractère critique (les affaires et la morale, le rôle économique de l'État, la responsabilité ou l'autorité, les femmes dans la société, l'éducation, l'affrontement des classes) viennent se déployer toutes les positions les plus modernisatrices mâtinées des réserves les plus démonstratives : danger pour la sensibilité à la française, péril du pouvoir direct des masses, risque de l'uniformisation, menace pour les hiérarchies... Jean Coutrot, qui fonde en 1937 à Pontigny un Centre d'Études des Problèmes Humains où se retrouveront la plupart des chercheurs réformateurs des années 1930, peut à bon droit illustrer cette richesse et ces contradictions entre l'innovation et la réserve conservatrice.

L'ouvrage est donc très riche, il rapproche de façon suggestive – c'est le cas de le dire en raison du succès dans des milieux très variés des théories de Bernheim sur la suggestibilité, bien restitué ici – des expériences tenues généralement écartées les unes des autres, il investit de façon nouvelle des recoins perdus de champs historiques bien parcourus par ailleurs. La thèse de Marjorie Beale est un puissant instrument d'interprétation comme présentation d'une dimension traditionaliste intégrée aux formes mêmes de la modernisation – que celles-ci soient prises ou non à l'Amérique. Les catholiques sociaux en sont le modèle. Un moderniste flamboyant comme André Citroën, dit « le Ford français », qui n'hésite pas à illuminer la tour Eiffel avec son nom, est réticent devant les propositions urbaines de Le Corbusier qu'endossera en revanche son concurrent Voisin, plus traditionaliste de son côté quant à la fabrication automobile (le « Plan Voisin de Paris » est présenté en 1925 après que Citroën ait refusé de lui accoler son nom). On retrouverait la même réserve face à l'architecture moderne chez d'autres constructeurs d'automobiles parmi les plus fervents partisans des méthodes américaines. Dans leur domaine même, comme le montre Aimée Moutet, la production de masse sera délibérément auto-limitée en France (automobile, chaussure...) par des industriels pourtant modernisateurs de leur appareil de production (*Les logiques de l'entreprise. La rationalisation dans l'industrie française de l'entre-deux-guerres*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1997, 495 p.). Une autre illustration serait Raoul Dautry (étrangement totalement absent du livre) qui incarne à la fois l'excellence technicienne française, une nette perspective technocratique et l'exaltation des valeurs lyautéysiennes du commandement (Rémi Baudouï, *Raoul Dautry, 1880-1951. Le technocrate de la République*, Paris, Balland, 1992, 396 p.).

Mais d'autres configurations du moderne ne rentrent pas dans le moule. Ainsi Le Corbusier. L'image la plus forte quant à lui serait celle qu'il expose dans *Vers une architecture* (1923). Pour célébrer le « standart » (*sic*), le chantre du moderne rassemble sur la même page une photographie du Parthénon et une de la Delage Grand-Sport 1921 avec ce commentaire : « Le standart est une nécessité d'ordre apporté dans le travail humain. » Le Corbusier est un admirateur de Taylor et de Ford et il ne dissimule en aucune façon sa modernité sous les dehors de la tradition. En revanche, il revendique bien l'ordre et choisit clairement entre « architecture ou révolution ». Les publicitaires, pas plus traditionnels,

décrits par l'ouvrage pourraient se ranger dans ce type de moderne. De l'autre bord, J.-M. Lahy n'en appelle à aucune tradition non plus, mais il penche plutôt pour la révolution, avec des sources intellectuelles pratiquement exclusivement françaises. Modernité excessive que la sienne, comme celle de Le Corbusier, puisque ses expériences psycho-techniques seront bien admises dans les transports (compagnies de chemins de fer et transports en commun de la région parisienne) mais ne passeront pas avant les toutes dernières années de l'avant-guerre les portails des grandes entreprises, et encore, dans leurs versions les plus technicistes – alors que l'Allemagne par exemple fait grand usage de pratiques semblables depuis les années 1920. La figure de Fayol aussi est particulière en ceci que parfait modernisateur pour être à la fois innovateur et traditionaliste, il est en même temps un conservateur convaincu. Il n'est pas incongru à son propos de le désigner par l'expression qui fait florès actuellement dans l'historiographie du XX<sup>e</sup> siècle, celle de «moderniste réactionnaire» (Jeffrey Herf, *Reactionary Modernism: Technology, Culture and Politics in Weimar and the Third Reich*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984; Anatoli Vichnevski, *La Faucille et le rouble. La modernisation conservatrice en URSS*, Paris, Gallimard, 2000). Marjorie Beale le fait à propos de Coutrot, indiquant ainsi que ce modernisme réactionnaire est distinct de la configuration majoritaire qu'elle identifie à bon droit en France, celle d'une modernité composée d'innovation et de tradition. On le voit, un effort d'identification analytique montre des configurations de la modernité plus variées qu'elle ne le donne à penser: les modernes aimant la tradition et ceux qui la repoussent bien que partisans de l'ordre (dans l'industrie ou l'architecture) voisinant ceux qui penchent vers la révolution ou ceux qui n'admettent la modernité que sous la contrainte aiguë de la rentabilité capitaliste.

L'association de l'innovation radicale et de la défense de valeurs bien françaises contre la consommation et la culture de masse, présentée comme un paradoxe, n'en est plus un. Il est aussi peu paradoxal d'être moderne avec tradition que sans. L'alliance d'innovation et de tradition ne serait-elle pas au contraire pratiquement ce qui définirait la modernité dans son courant dominant, comme le propose Peter Wagner? Elle serait alors un effort pour protéger les relations existantes, exigeant sans cesse des méthodes nouvelles afin de combattre d'un côté le risque de l'immobilité suicidaire et de l'autre celui de la révolution, toujours – et c'est sans doute le point majeur – sous le gouvernement de la Raison. Pour la modernité, la tradition et l'innovation sont des ressources à un titre égal, la seconde étant... un peu plus égale que la première. Cela suppose encore de ne pas assimiler la modernité du XX<sup>e</sup> siècle à l'importation de méthodes américaines, vers quoi trop d'historiens américains inclinent. L'ouvrage de Marjorie Beale s'offre, on le voit, comme une très utile étape dans un débat historique à poursuivre.

Yves COHEN

**ELLEN FURLOUGH, CARL STRIKWERDA (EDS.),**

*Consumers against Capitalism?*

*Consumer Cooperation in Europe,*

*North America and Japan, 1840-1990,*

Oxford, Rowman & Littlefield Publishers, 1999,

377 p.

Cet ouvrage conte la perte d'un monde: celui que les promoteurs des coopératives de consommation ont voulu créer en Europe et aux États-Unis à partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, et dont ils ont peu à peu fait le deuil dans la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle.

Certes, le mouvement coopératif a été très vivace dans certains pays comme le Danemark et cet ouvrage s'en fait l'écho. Mais ce succès paraît incongru face à l'échec des coopératives de consommation américaines et européennes. Ce sont les causes de

cet échec que cet ouvrage collectif, conçu à la suite d'une conférence tenue à l'université du Kansas en 1990, essaie de comprendre. Après une introduction générale proposée par les éditeurs, Ellen Furlough, auteur d'un ouvrage sur les coopératives de consommation en France<sup>14</sup>, et Carl Strikwerda, historien social de la Belgique, onze chapitres proposent des études de cas consacrées aux coopératives de consommation en Allemagne, en Autriche, en Belgique, au Canada, au Danemark, aux États-Unis, en France, en Grande-Bretagne et au Japon.

Une telle démarche est particulièrement stimulante et contribue à écrire l'histoire de la société de consommation. En effet, en ne se focalisant pas sur le développement d'institutions appelées à prendre de plus en plus d'importance au XX<sup>e</sup> siècle – comme les grands magasins ou la publicité –, les auteurs insistent sur les alternatives à la fois institutionnelles et culturelles d'une évolution qui fut moins consensuelle qu'on ne l'imagine. Ils montrent que les ouvriers n'ont pas tous accepté sans réaction des biens et des valeurs venus « d'en haut » puisque certains d'entre eux ont proposé une contre-culture de consommation. L'émergence de la société de consommation ne se traduit en effet pas seulement par des transformations économiques, montrent les auteurs ; elle crée aussi des débats d'ordre culturel, sur la fonction des biens, le rôle des hommes et des femmes dans la société ou encore les conséquences de la consommation à crédit.

Pendant que les premières publicités ou les politiques commerciales des sociétés à succursales multiples incitent progressivement les ouvriers à consommer plus, les coopératives de consommation mettent en place, dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, des actions éducatives pour leur expliquer comment satisfaire leurs besoins « authentiques » avec des biens vendus honnêtement à des prix « justes ». En Suède, comme le montre Peder Aléx qui insiste sur les actions éducatives, une union coopérative (la *Cooperative Union and Wholesale Company* ou KF) lance une lutte contre le crédit à la consommation qui risque selon elle d'enchaîner les ouvriers et de les détourner de l'épargne et du sens des responsabilités. Plus généralement, comme l'explique Peter Gurney dans son chapitre sur la Grande-Bretagne, le mouvement coopératif propose une véritable « révolution culturelle » basée sur une « économie morale ». Acheter dans une coopérative de consommation au tournant du XX<sup>e</sup> siècle et en devenir membre permet de découvrir cette nouvelle culture, d'assister à des soirées et à ses événements musicaux, de lire des publications ou de s'instruire dans des « classes coopératives ». Cette culture s'oppose à celle des pubs et des music-halls, des écoles d'État et de la presse « capitaliste ».

Les alternatives proposées, tout comme les coopératives de consommation elles-mêmes, sont très diverses. L'approche choisie dans l'ouvrage – aborder l'histoire des coopératives de consommation dans différents pays autour d'une problématique commune, sur une longue période qui va du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle aux années 1980 pour certains articles – permet précisément de mettre en évidence la diversité qui se cache derrière une appellation commune. Certes, selon l'introduction de l'ouvrage, toutes les coopératives de consommation, à la fois organisations économiques et groupes sociaux, sont *a priori* des organisations non lucratives privées, gérées démocratiquement et contrôlées collectivement. Les profits sont théoriquement redistribués aux consommateurs (au prorata de leurs achats), ce qui explique pourquoi ces coopératives ne paient normalement pas de taxe. Les procédures démocratiques de contrôle distinguent les « vraies » coopératives de consommation des prétendues « coopératives » créées par certains patrons pater-

14. Ellen FURLOUGH, *Consumer Cooperation in France. The Politics of Consumption (1834-1930)*, Ithaca, Cornell University Press, 1991.

nalistes au XIX<sup>e</sup> siècle : les membres détiennent des actions qui ne leur donnent pas exclusivement le droit d'obtenir des ristournes sur les produits ou de recevoir des dividendes mais aussi, théoriquement, le droit d'intervenir dans la gestion de la coopérative. Parmi les procédures qui distinguent les coopératives des entreprises, précisons par exemple que chaque consommateur-actionnaire a droit à une seule voix dans le « conseil d'administration », quel que soit le nombre d'actions qu'il détient. Mais, derrière cette définition, les coopératives de consommation apparaissent comme des « boîtes vides » que les coopérateurs remplissent de contenus divers. Quoi de commun entre les coopératives de consommation urbaines ouvrières françaises décrites par Ellen Furlough, conçues comme des laboratoires préparant la socialisation des moyens de production, et le puissant mouvement coopératif rural danois au service de l'auto-organisation des fermiers, décrit par Niels Finn Christiansen, qui n'a pas du tout les mêmes ambitions réformatrices ?

Cette diversité est particulièrement notable en ce qui concerne les projets politiques qui soutiennent le mouvement coopératif. Ce dernier est marqué, en Grande-Bretagne et dans les pays de langue anglaise, par une neutralité politique affichée. Le mouvement coopératif de Rochdale – « the Equitable Pioneers of Rochdale » est une coopérative importante créée en 1844 dans cette ville d'industrie textile d'Angleterre – en fait même l'un de ses huit principes. Aux États-Unis, selon Kathleen Donohue, les coopérateurs ne voient pas les coopératives de consommation comme des outils révolutionnaires contre le capitalisme, mais comme un moyen de maintenir une société sans classe, démocratique et individualiste. Dans le reste de l'Europe, les relations entre le socialisme et le mouvement coopératif évoluent, plusieurs traditions de coopération cohabitent plus ou moins bien. Dans un premier temps, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, certains socialistes sont indifférents voire opposés à un premier mouvement coopératif qu'ils jugent « réformiste » parce qu'il est soutenu par des réformateurs bourgeois et libéraux. Cette première tendance, soutenue par exemple en France par Charles Gide, prône en effet une « troisième voie » entre l'économie politique classique et les systèmes socialistes. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, des coopératives de consommation naissent dans des milieux ouvriers plus radicaux, ce qui est à l'origine d'une deuxième tendance, cette fois plus proche des mouvements socialistes. La Bourse des coopératives socialistes en France ou le mouvement « Vooruit » en Belgique deviennent des organisations puissantes dans chacun des pays, qui proposent une conception plus radicale de la coopération. Les deux traditions – une tradition « libérale » datant du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle et une tradition « social-démocrate » datant de la fin du XIX<sup>e</sup> – se superposent et s'affrontent aussi en Suède et en Allemagne. Les pouvoirs publics accentuent parfois ces divisions en soutenant le plus souvent les coopératives issues de la première tendance.

À cette diversité politique se superposent des différences nationales. Mais quel est en la matière l'apport de l'approche comparative mise en œuvre dans l'ouvrage ? Elle offre la possibilité de saisir la circulation internationale des idées et des modèles coopératifs d'un pays à l'autre, et l'on voit par exemple que le modèle de Rochdale a des influences du Canada au Japon en passant par l'Allemagne. Mais elle permet surtout de remettre en question les causes habituellement citées de l'échec des coopératives de consommation. Selon les auteurs, celui-ci ne s'explique ni par leur incapacité à faire des économies d'échelle, ni par leur manque de capitaux ou leurs erreurs de gestion, d'une part, ni par leur trop grande dépendance envers le socialisme, d'autre part. L'utilisation des mêmes moyens que leurs concurrents, dans l'entre-deux-guerres, permet en effet de nuancer leur inefficacité gestionnaire.

Mais l'économie morale proposée par les coopérateurs ne pèse finalement pas

lourd vis-à-vis du monde de rêve offert par les institutions de promotion de la société de consommation (grands magasins et sociétés à succursales, publicité, etc.). La plus grande faiblesse du mouvement coopératif, selon les auteurs, est certainement son incapacité à s'adapter aux changements de goût et aux cycles de la mode, et à participer à la démocratisation de la consommation qui commence à toucher les classes populaires au XX<sup>e</sup> siècle. Les coopératives de consommation peuvent fournir de l'alimentation à bas prix mais leur offre de meubles, de vêtements ou d'électroménager ne satisfait visiblement pas leurs membres. En souhaitant répondre exclusivement à de « vrais » besoins et en refusant le luxe et le crédit, en restant loin des centres villes, elles réduisent en outre leurs chances de séduire de nouveaux consommateurs.

À l'inverse, l'alternative coopérative ne semble pas non plus crédible aux socialistes les plus radicaux. La collaboration du mouvement avec les gouvernements durant la Première Guerre mondiale pour favoriser l'approvisionnement des populations contribue à rendre encore moins légitime l'interprétation radicale du mouvement. Le manque d'unité du mouvement dont le livre se fait l'écho, ainsi que le manque de soutien du mouvement ouvrier, d'une part, et la politique des gouvernements étatiques d'autre part, constituent des explications supplémentaires. De nature hybride, elles ne disposent pas de la puissance économique des grands détaillants, elles ne bénéficient pas du soutien public comme les petits détaillants. Elles souffrent de la crise des années 1930, de l'opposition des « classes moyennes » et des petits commerçants, et de la politique hostile menée par la plupart des gouvernements européens.

Même si cette étude des coopératives de consommation est celle d'un « monde perdu », elle a le mérite de montrer que l'histoire de la société de consommation n'est pas celle d'un rouleau compresseur qui se serait imposé sans débat. Cet ouvrage est en fait, en creux, aussi instructif sur le pouvoir et le succès des institutions commerciales classiques que sur les faiblesses du mouvement coopératif.

Marie-Emmanuelle CHESSEL

**ANDRÉ NOUSCHI,**

*Pétrole et relations internationales*

*depuis 1945,*

Paris, Armand Colin, 1999, 270 p.

Cela aurait pu n'être qu'une « étude de produit », selon une formule consacrée et qui évoque en général quelque chose d'austère, de très technique et, pour d'aucuns qui n'ont

pas d'atomes crochus pour le genre, de rébarbatif. À quoi peut s'ajouter chez certains historiens le réflexe de ne pas fréquenter de trop près des eaux immédiatement contemporaines. De telles réactions seraient erronées. Quelle que soit la période de prédilection, il est malséant de s'abstraire totalement du monde dans lequel nous vivons. Les collègues qui ont eu à préparer des candidats à plusieurs grandes écoles, du type HEC, en ont parfaitement conscience cette fois professionnellement. Pour tous les autres, il y aura de l'intérêt et de la satisfaction, parce que le sujet a été abordé dans sa plus grande ampleur et qu'il est roboratif de savoir enfin le fin mot de très nombreux échos, bruits et slogans qui courent et dont on ne cerne pas toujours l'exacte portée.

André Nouschi explique d'une manière très suivie et, par là même très claire, une évolution qui conduit de 1945 à 1998, pratiquement jusqu'aux dernières « affaires » en cours, pour ne pas parler des perspectives d'avenir – un lieu commun à propos du pétrole – qui vont ici jusqu'en 2010. On a suffisamment entendu parler des hydrocarbures, des compagnies, des enjeux internationaux auxquels ils ont fourni prétexte, voire des guerres, des pénuries, des chertés et des baisses catastrophiques pour les

pays producteurs : quelques-uns misant trop et trop vite sur une manne providentielle (Mexique, Nigéria...); d'autres anxieux de voir s'épuiser le pactole; ceux qui n'en ont pas dans leur sous-sol – comme le Japon – soucieux de s'assurer et de maintenir leurs sources d'approvisionnement à l'extérieur, tout cela est présent ici.

Au départ, c'est-à-dire à l'issue de la Seconde Guerre mondiale, la domination des États-Unis dans le domaine est écrasante, soit directement, soit par le truchement de leurs compagnies, avec cinq *majors* sur sept. Cinquante ans plus tard, elle continue de s'exercer d'une manière plus ramifiée mais grosse de tensions et d'occasions internationales de conflits. Malgré les efforts entrepris pour acquérir une indépendance soit sur la base de négociations renouvelées (OPEP), soit dans l'entrée en mêlées de compagnies nationales et d'offices (Total et Elf en France, l'Accion Democratica du Venezuela, l'ENI de Mattei en Italie...) ou par l'exploitation des stations *off shore* en Mer du Nord (dont l'impact sur les pays riverains n'est peut-être pas complètement développé).

Le livre fourmille d'organigrammes et de graphiques pour la plupart inédits. Ils concernent aussi bien la structure des « grands » que la distribution des jugements de par le monde, les cours du pétrole et ceux des actions en bourse, l'incidence d'événements virulents (comme le trafic du canal de Suez). L'auteur a mis dans cet ouvrage beaucoup de ses connaissances personnelles, beaucoup sans aucun doute de ses convictions et, sur ce dernier point, il est probable que des lecteurs renâcleront. Mais chacun est libre d'adhérer ou de se dérober, du moment qu'il a des éléments pour le faire. Les données objectives apportées par A. Nouschi ne sont pas affectées par la fougue parfois de l'expression. Elles sont incontestablement à recueillir et à méditer.

Michel MORINEAU

**STÉPHANE BEAUD, MICHEL PIALOUX,**

*Retour sur la condition ouvrière. Enquête aux usines Peugeot de Sochaux-Montbéliard,*  
Paris, Fayard, 1999, 468 p., 140 F.

Les lecteurs de *La misère du monde* savaient combien S. Beaud et M. Pialoux excellaient dans le choix des anecdotes et des témoignages significatifs. Fruit de plus de dix années d'observation patiente, intelli-

gente et sensible, menée parmi les salariés de la plus grande usine française – 18 000 en 1998 –, *Retour sur la condition ouvrière* confirme ces qualités, mais offre surtout une plongée dans le monde ouvrier méconnu des années 1980 et 1990. Convaincus de ce que la « question ouvrière » demeure « plus que jamais d'actualité », notamment pour quiconque s'interroge sur les « fragilités du nouveau capitalisme français », les deux auteurs tentent de comprendre pourquoi un « groupe » fort, encore, de près de 6,5 millions de membres, a perdu la visibilité qui fut longtemps la sienne. Résolus à saisir les modalités d'établissement de nouvelles formes de domination dans le travail, attentifs aux processus symboliques, moraux et affectifs susceptibles d'en aggraver ou d'en atténuer les effets, les auteurs rompent sciemment avec les découpages institutionnalisés des champs de la sociologie. Ainsi s'efforcent-ils de ne pas séparer ce qui se joue dans les ateliers avec ce qui se passe en dehors du travail. Sur cette base, l'ouvrage d'abord centré sur les transformations de l'organisation du travail et des relations sociales intervenues dans l'usine au cours des vingt dernières années, traite ensuite de l'évolution du rapport des ouvriers à la scolarité de leurs enfants avant de considérer les effets désagrégeateurs de ces changements.

Au cœur d'un bassin de près de 120 000 emplois, l'établissement de Sochaux, le plus grand de France, a perdu plus de la moitié de ses salariés depuis 1978. Ce rétrécissement

est allé de pair avec la métamorphose de l'ancienne usine intégrée en site de montage autour duquel gravite une myriade de PME soumises au rude régime de la sous-traitance et du flux tendu. Dans l'usine même, les principes tayloriens d'organisation du travail ont fait place à de nouvelles méthodes propres, simultanément, à élever la productivité et à déstabiliser une culture d'atelier partie prenante du processus de construction de l'identité du groupe. À l'ancienne cohésion, forgée au nom de la dignité dans la « guéguerre quotidienne » menée contre les « chefs » s'en substitue une autre qui, indissociable des objectifs de production assignés aux équipes censées s'auto-organiser, aboutit à la marginalisation des « déviants » incapables de se plier ou de s'adapter au nouvel ordre usinier. Agents actifs de la « dynamisation » entamée au milieu des années 1980 et synonyme, pensent-ils, d'échappée promotionnelle, les « moniteurs » s'intercalent entre la maîtrise et les OS, rebaptisés « opérateurs » par une « novlangue » rien moins qu'innocente. Sur fond de chômage et d'extension de l'emploi précaire – un temps, l'usine comptera 3 500 intérimaires –, la mutation creuse un profond fossé entre « jeunes » et « vieux » ouvriers. La juxtaposition a tôt fait de tourner à la confrontation tant le comportement des premiers, recrutés au niveau bac et dévoués à l'entreprise, s'oppose à celui des seconds dont il précipite le vieillissement social. Le désarroi qui s'ensuit brise les références d'hier. Les entretiens reproduits disent les souffrances provoquées par la disparition de repères protecteurs, lorsque l'usine, devenue hostile secrète l'irascibilité et le repli sur soi, enclenchant un processus de désocialisation qui ne va pas sans rejaillir sur la vie hors de son enceinte.

Le transfert des ateliers de carrosserie, fief taylorien et haut lieu de la combativité des OS de la fin des Trente Glorieuses, vers la nouvelle usine « Habillage Caisses » constitue une étape capitale dans la « modernisation » du site. Retardée en raison des difficultés attendues, elle procède d'une stratégie dont les auteurs démontrent la double dimension technique et sociale. La démoralisation ouvrière, loin de relever de regrettables « dommages collatéraux », concourt à la dislocation des anciennes solidarités et résistances. Leur stigmatisation comme manifestations « archaïques » ou « conservatrices », ravalent les militants qui persistent à s'en réclamer au rang de « gueulards » indérottés et inefficaces. Menée en deux temps, l'opération s'avère toutefois délicate. Les premiers « opérateurs », satisfaits d'avoir été jugés « dignes » d'inaugurer les nouveaux locaux, acceptent le renforcement de la discipline et l'intensification du travail. Mais si le secteur reste à l'écart de la grève de 1989, la multiplication des pannes et des micro-conflits débouche, l'année suivante, sur un succès cégétiste aux élections professionnelles. En prévision de l'arrivée de la fraction la plus contestataire des ateliers de carrosserie, la direction ajuste sa tactique. Outre l'abandon des nombreux interdits réglementaires initiaux, elle renonce à démanteler les équipes transférées. Élaboré sans concertation, le compromis laisse néanmoins intacte l'intensification du travail, tandis que l'entreprise, décidée à garder l'initiative, accentue la délocalisation d'une partie de sa production vers les PME de la région.

À court terme, aucune composante ouvrière ne sort indemne de ce remue-ménage technico-social. Passés de 6 000 en 1980 à 2 500 en 1993, les OP dont la seule présence certifiait la possibilité d'une mobilité ouvrière ascendante, assistent à leur disqualification au sens le plus fort du terme. Isolés, parfois remis sur les chaînes à des tâches, ils subissent de plein fouet l'arrivée de recrues passées par la filière des « BTS » et des « bacs professionnels ». « Nouveau modèle d'excellence » technique et sociale, cette dernière souligne l'obsolescence des savoir-faire antérieurs et bouche les perspectives de promotion de ceux qui, pour une raison ou pour une autre, ont raté le bon coche scolaire.

Dans le même temps où les « luttes de concurrence à l'intérieur de l'usine » s'ordonnent autour de clivages générationnels, l'aigreur et la rancœur des OP se retournent volontiers contre les syndicats dont ils ont perdu le contrôle et qu'ils accusent de ne s'intéresser qu'aux OS.

Confrontés dans les ateliers à l'émergence brutale de critères de compétence inédits, les « vieux » ouvriers doivent admettre que, pour leurs enfants, le « salut » viendra de l'école. La « démocratisation en trompe-l'œil » de l'institution ne garantit pas, cependant, l'accès aux formations de premier choix. « Désouvriérisé », l'enseignement professionnel s'effectue loin de l'usine et n'y retourne qu'à l'occasion de stages conçus par des éducateurs « modernistes » prompts à déplorer la culture d'atelier. En l'absence d'une amorce de connivence, l'expérience renforce l'« aversion » des élèves pour le travail industriel. Déconcertés par « l'opacité du système d'orientation et des filières » et un certain « progressisme » pédagogique confondu avec « l'affaiblissement de l'autorité professorale » et « l'importation dans l'enceinte scolaire des problèmes du quartier », les parents soupçonnent l'hypocrisie de l'institution. Plus d'un pointe un doigt accusateur contre ceux d'entre eux, au premier chef les immigrés, rendus responsables, par enfants interposés, de la dégradation constatée.

Pour les jeunes qui y parviennent, l'entrée au lycée général vaut d'abord par ce qu'elle évite : la filière du CAP et du BEP dont la dépréciation discrédite le parcours scolaire des générations précédentes. La découverte d'horizons et de références, le plus souvent aux antipodes de l'éthos familial, entraîne les fils à se démarquer tant bien que mal des pères. « On pourrait dire schématiquement qu'au fur et à mesure que leurs enfants « montent » à l'école, les parents « descendent » ». Toutefois, à la différence de ce que, sur des registres différents, Richard Hoggart ou Annie Ernaux ont pu décrire, la déchirure vécue, grosse de honte et de culpabilité, n'est plus le douloureux tribut personnel payé à l'ascension sociale. Celle-ci, de fait, est rarement au rendez-vous. Beaucoup le savent qui, de l'absentéisme au freinage, se détournent de la culture scolaire sans pour autant revendiquer l'héritage ouvrier définitivement invalidé.

À l'instar de ce moniteur bachelier de 27 ans dont les auteurs retranscrivent et analysent longuement le témoignage dominé par l'émotion, nombre de jeunes vivent très mal leurs contradictions. Enregistré à la veille de quitter un emploi qu'il ne « supporte » plus, Sébastien appartient à cette « génération bernée », révoltée contre une entreprise indifférente aux sacrifices consentis pour elle. La rancœur n'est pas moins grande envers les « vieux » OS qui n'ont pas manqué de lui faire payer son « fayotage ». De ce côté-ci aussi, le mépris le dispute à l'amertume « d'avoir été trompés » par la prétention qu'ils eurent de pouvoir sortir, collectivement cette fois, de leur condition. Tandis que les relais et canaux par lesquels passaient les plaintes et la protestation ouvrières se désagrègent, cessent d'être audibles ou crédibles, une large fraction des OS bascule dans une sorte d'exil intérieur et « une micro-culture faite d'autodépréciation, d'autodérision, de haine retournée contre soi ». Cause et conséquence du phénomène, la crise du militantisme syndical, moins visible en termes d'audience, se noue dans la détérioration des relations que les délégués entretiennent avec leur base. Au-delà d'ultimes manifestations de confiance, les syndicalistes, déboussolés par l'évolution du monde extérieur – chute du mur de Berlin, disparition de l'URSS... –, éprouvent les pires difficultés à reconstruire, atelier par atelier, le rapport de forces qui permettait de tenir tête aux « chefs », de résoudre les mille et un problèmes concrets de la vie quotidienne à l'usine et de construire une image de soi « fidèle et valorisante ». Si les plus déterminés ne se résolvent pas à perdre la face et entendent maintenir, coûte que coûte, l'ancienne morale du

groupe, le brouillage des clivages traditionnels et la perte de sens d'une activité syndicale aux allures d'assistantat ne répondent plus aux attentes des militants. Prisonniers d'un engagement dont se défient les «jeunes», témoins gênants des humiliations endurées, sinon acquiescées, moins bien armés que les cadres des appareils syndicaux pour investir ailleurs les savoir-faire sociaux, beaucoup éprouvent, à leur tour, l'impression pénible d'être les «dindons de la farce». Le «travail symbolique d'euphémisation de la condition ouvrière» aidant, le «sentiment d'identité que garantissait, hier, le militantisme» s'estompe. Les tensions qui minent le groupe prennent le dessus. Loin de favoriser l'unification des intérêts, les expériences communes concourent, au contraire, à leur opposition dans et hors de l'usine.

L'impossible coalition des ressentiments ne semble plus se réaliser, parmi ceux qui donnent encore un sens à leur vote, que dans le secret des isolements. Embarrassante, mais convaincante, l'analyse des succès du Front national au sein du monde ouvrier tranche sur l'approche superficielle et, au total contre-productive, imprégnée de «moralisme» qui l'entretient. Dernière «forme de protestation», «manière viscérale de dire la haine sociale» et de «foutre la trouille» aux «politiques» coupables de désertion et de trahison, le vote FN s'apparente à la «tentative ultime de différenciation et de revendication du droit à l'existence dans un contexte de déclassement structurel du groupe». «Enjeu véritable des tensions racistes», la respectabilité ouvrière mise à mal sur le lieu de travail, l'est également dans les cités et à l'école, partout où chacun peut voir dans l'autre les ravages et la menace de la déchéance sociale. Plus que la concurrence des «vieux» immigrés côtoyés sur les chaînes, ce sont les comportements des «jeunes», «mal élevés» et désœuvrés, que l'on redoute et dénonce sans nuance, au risque de surenchères provocatrices.

Chercheurs scrupuleux, soucieux de préciser les circonstances et la nature des liens tissés avec leurs interlocuteurs, à évaluer les perturbations induites par leur intrusion, S. Beaud et M. Pialoux ne se résignent pas à la disparition, non point de la classe mythifiée d'antan, mais d'une culture de résistance à la domination par laquelle les ouvriers conservaient et affirmaient «un minimum d'estime de soi». De là découle le ton de l'ouvrage, assurément «teinté de regret et de nostalgie». À l'heure où tant de consultants vendent au plus offrant les résultats d'études inégales, les auteurs participent d'une démarche qui, sans perdre le cap de la rigueur ni céder à la complaisance, n'exempte pas les scientifiques de leurs responsabilités civiques. Au reste, si les développements consacrés *in fine* à l'avenir du militantisme et aux moyens de «renouer» les fils entre les générations et les «univers sociaux proches du monde ouvrier» laisseront plus d'un lecteur sur sa faim, la modestie de la contribution renvoie au refus réitéré d'adopter la posture du «donneur de leçons». Les intellectuels, interpellés sur leur «oubli» de la «question ouvrière», trouveront là aussi matière à réflexion. Gageons que les historiens des identités et des pratiques collectives en milieux populaires sauront faire leur miel des analyses proposées et de l'approche dynamique de la relation entre les sphères du travail et du hors travail. Sans doute la meilleure connaissance que l'on a du passé de celle-ci pèse-t-elle sur l'appréciation des mutations intervenues dans celle-ci. La remarque ne vaut pas que pour les années 1970 qui servent ici de références. De ce point de vue, on se réjouira que cet ouvrage invite à approfondir, sinon à entreprendre, une histoire du travail appliquée à cerner au plus près les savoir-faire, affects, habitus, systèmes de valeurs et de représentations requis et forgés à l'occasion de son exercice.

Michel PIGENET