Fiche

Pour la population des pays industriels d'Europe occidentale et d'Amérique du Nord, la révolution industrielle a d'abord pour conséquence la hausse du pouvoir d'achat et l'augmentation du nombre des produits disponibles. Ce développement du commerce résulte, entre autres, des progrès fulgurants des transports. Quelles sont, au XIXe siècle, les étapes et la portée de ces avancées ?

I. L'apparition des transports mécanisés

1. Sur l'eau

• C'est en France, sur la Saône, que navigue le premier **bateau à vapeur** construit en 1783 par Jouffroy d'Abbans. En 1807, aux États-Unis, Fulton teste sur l'Hudson un bateau à vapeur propulsé par des **roues à aubes.** Les résultats sont concluants, le bateau est commercialisé. La première traversée transatlantique par un voilier doté d'une machine à vapeur est réalisée par le *Savannah,* en 1819.

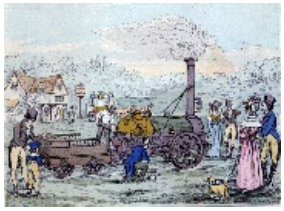
• Les progrès techniques se poursuivent tout au long du XIXe siècle. **L'hélice** remplace les roues à aubes, à partir de 1837. Peu à peu, le fer se substitue au bois, pour la construction de la coque. Le tonnage des navires augmente, ce qui permet le transport de produits lourds et volumineux.

• La voile reste cependant le principal moyen de transport maritime : elle assure 84 % du tonnage en 1870. La vapeur ne prend le dessus que vers 1890. **La flotte britannique** est la plus importante au monde. Vers 1850, elle représente 60 % de la flotte mondiale. Avant la Première Guerre mondiale, apparaissent les premiers navires équipés de moteurs à combustion interne mis au point par l'ingénieur allemand Diesel.

2. Sur terre

• **Le chemin de fer** est le principal moyen de transport terrestre développé au XIXe siècle. Les premières locomotives à vapeur datent du début du siècle. En 1829, l'Anglais Stephenson lance sa *Rocket,* munie d'une chaudière tubulaire, qui tire un convoi de 13 tonnes à 25 km/h. En 1850, la locomotive Crampton fait des pointes à 120 km/h (mais sa vitesse moyenne, lorsqu'elle remorque des trains de 60 tonnes, est moitié moins grande).

La « Rocket »
Une des premières locomotives à vapeur de l'Anglais J. Stephenson. Illustration de la fin du XIXe siècle. © J.-L. Charmet



• La première ligne de chemin de fer est construite près de Newcastle en 1825. Elle est réservée au transport du charbon. Cinq ans plus tard est inaugurée une **ligne destinée aux passagers,** entre Liverpool et Manchester. En France, les premières voies de chemin de fer relient Saint-Étienne à Roanne (en 1832) puis Alais à Nîmes (en 1833) pour le transport du charbon. Une ligne pour les voyageurs est ouverte en 1837 ; elle relie Paris et Saint-Germain-en-Laye.

• L'**automobile** fait son apparition à la fin du XIXe siècle mais ne sert qu'aux courtes distances. Il existe 4 000 véhicules automobiles en 1900, contre près de deux millions en 1914. Rapidement, les États-Unis d'Amérique se distinguent par une large avance dans ce domaine : ils possèdent plus de 60 % des véhicules mondiaux contre moins de 5 % pour la France.

II. Le développement des voies de communication

1. Les voies navigables

• Au début du XIXe siècle, **les voies d'eau sont encore prédominantes** dans les transports continentaux. En France, elles atteignent 10 500 km en 1850. Des canaux relient le Rhin et le Rhône et permettent de ravitailler la capitale en charbon. Aux États-Unis, le Mississippi et les Grands Lacs sont reliés à la côte atlantique dans la première moitié du XIXe siècle.

• Des canaux transocéaniques permettent de raccourcir les grandes routes maritimes. En 1869, le **canal de Suez** relie la Méditerranée à la mer Rouge ; la Baltique est reliée à la mer du Nord en 1895 par le **canal de Kiel.** Enfin, en 1914, le **canal de Panamá** permet d'éviter de contourner l'Amérique du Sud pour passer de l'Atlantique au Pacifique.

• Le tonnage transporté sur mer est en constante augmentation. Les principaux ports européens, Londres, Liverpool, Le Havre, Marseille, Saint-Nazaire, Hambourg, entreprennent de **grands travaux d'aménagement** pour assurer le transit de marchandises toujours plus nombreuses.

2. Les voies ferrées

• En 1850, la longueur des lignes de chemin de fer reste assez faible. Elle ne dépasse pas, dans le monde, 38 000 km. Seule la Grande-Bretagne possède un réseau continu (10 600 km). L'équipement s'accélère cependant, notamment grâce à l'intervention de l'État qui, dans certains pays, crée les premières grandes entreprises publiques. En 1870, le réseau mondial approche les 300 000 km. À la veille de la Première Guerre mondiale, il couvre un million de kilomètres.

• Les premières lignes **transcontinentales** sont ouvertes. Aux États-Unis, New York est relié à San Francisco en 1869. Deux ans plus tard, deux tunnels transalpins sont percés. Le **transsibérien,** Moscou-Vladivostok, entre en service en 1904. Enfin, en 1910, le chemin de fer transandin réduit le trajet Buenos Aires-Valparaíso à 36 heures (il fallait douze jours de mer).

3. Les réseaux de communication

• Le **télégraphe électrique** révolutionne les communications. En France, ses bureaux, d'abord réservés aux services officiels, ont été ouverts au public en 1851. La même année est posé le câble reliant Calais et Douvres. La première **liaison transatlantique** date de 1866. En 1870, le réseau télégraphique européen couvre 500 000 km.

• L'usage du **timbre-poste,** introduit en Angleterre en 1840 et en France neuf ans plus tard, amplifie les relations postales (63 millions de lettres en France en 1830, 285 millions en 1870).

Ces nouveaux moyens de communications permettent le développement du commerce à longue distance.

III. L'essor du commerce

1. Entre libre-échange et protectionnisme

• Tout au long du XIX^{e} siècle, les productions agricoles et industrielles ne cessent de croître. La baisse des prix permet de consommer sans cesse davantage. La distribution s'adapte à ces mutations. **Les premiers grands magasins** apparaissent. Persuadé qu'il est rentable de vendre à bas prix un très grand nombre d'articles, Boucicaut ouvre le « Bon marché » à Paris, en 1852. Rapidement, cependant, les marchés intérieurs ne suffisent plus à absorber la production : il faut se tourner vers l'exportation.

• C'est au Royaume-Uni, première puissance industrielle mondiale, qu'apparaît **le mouvement libre-échangiste.** De grands industriels s'associent pour obtenir l'abolition des droits de douane. Ils parviennent à persuader l'opinion publique que les barrières douanières nuisent au développement de l'économie. De 1849 à 1853, la plupart de ces droits sont abolis au Royaume-Uni. L'exemple est peu à peu suivi en Europe.

• La libéralisation des échanges internationaux s'effectue, à partir de 1860, par le biais d'accords bilatéraux. Le traité franco-anglais du 23 janvier 1860 sert de modèle à des dizaines d'autres conclus entre les différents États européens. Certains préfèrent cependant conserver leurs barrières douanières pour développer leur industrie à l'abri de la concurrence étrangère. À la fin du siècle, le protectionnisme tend à l'emporter sur le libre-échange.

2. Le commerce international

• Le volume des échanges internationaux ne cesse d'augmenter. Le Royaume-Uni exerce une position dominante : il assure **près du quart des échanges.** Il exporte essentiellement des produits textiles et métallurgiques. En France, les produits de luxe et de qualité tiennent la première place des exportations. Les puissances européennes importent de grandes quantités de matières brutes : coton, lin, bois, minerais, charbon.

• Vers la fin du siècle, de nouveaux pays industriels concurrencent l'Europe. En 1900, les États-Unis deviennent la première puissance industrielle et commencent à exporter des produits manufacturés. Dans le secteur du coton, la concurrence est particulièrement rude, avec la Chine ou le Japon. L'apparition des premiers transports frigorifiques (vers 1880) permet aussi à la Nouvelle-Zélande d'exporter de la viande congelée vers l'Angleterre.

• Les grandes puissances industrielles entreprennent **un considérable effort de publicité,** notamment lors des expositions universelles. Entre 1851 et 1910, dix-sept de ces manifestations sont organisées (cinq à Paris, trois aux États-Unis, deux à Londres). La tour Eiffel est construite pour l'une d'elles (en 1889) : cette prouesse technique a ainsi permis aux ateliers Eiffel d'exporter de nombreuses constructions métalliques dans le monde.

© 2000-2024, rue des écoles