



Globalization and History

Par Kevin H. O'Rourke
et Jeffrey G. Williamson

Le siècle de la globalisation : le XIX^e

ROGER GUESNERIE *

La globalisation n'est pas une nouveauté. Elle a sans doute même été plus prononcée au XIX^e siècle qu'aujourd'hui, provoquant – déjà – d'amples mouvements de prix et de salaires.

« Globalisation et Histoire »¹. Tel est le titre des 300 pages serrées que Kevin O'Rourke et Jeffrey Williamson consacrent à « l'économie atlantique au XIX^e siècle ». Ce sous-titre précise les limites de l'investigation, à la fois temporelles – l'accent est mis essentiellement sur la période qui va de 1820 à 1914 – et géographiques – grossièrement, les pays de l'actuelle OCDE. Mais, le premier intitulé le suggère, la globalisation de la fin du XX^e siècle apparaît souvent en filigrane dans le propos. L'ombre portée sur notre temps donne à l'analyse tout son sel.

Qu'on ne s'y trompe pas cependant. L'ouvrage n'a rien du brillant essai où la globalisation d'hier et d'aujourd'hui émergerait, noire ou blanche, heureuse ou cauchemar-

desque, d'un bombardement rhétorique convenu.

Les deux auteurs sont des historiens économistes : Williamson est professeur à Harvard où O'Rourke a étudié ; ce sont des chercheurs, j'allais dire des savants, mais on évite aujourd'hui le mot (sans doute justement pour ne pas le galvauder). Ils présentent là une synthèse de recherches antérieures qui véhicule une pensée forte. Le texte est dense, sans beaucoup de concessions, d'accès parfois difficile. Au blanc et noir, les auteurs préfèrent indéniablement toutes les nuances des gris ; les images d'Epinal suscitent chez eux une ardeur iconoclaste ; leurs certitudes provisoires, offertes à la critique, émergent de l'exercice du doute systématique. Voilà une étoffe dont on fait rarement les

best-sellers ; mais voilà un ouvrage qui compte.

LES DÉBUTS DE L'ÉCONOMIE ATLANTIQUE

Globalisation : le mot fait la une de nos journaux et la rumeur médiatique le présente comme un attribut de notre modernité. Pourtant, le phénomène est moins inédit qu'on le dit ou le croit, c'est le premier message de l'ouvrage.

L'économie atlantique, comme l'appellent nos auteurs, a connu, à partir de la fin du premier tiers du XIX^e jusqu'au début du XX^e, une expansion accompagnée d'un mouvement de convergence des niveaux de vie et des salaires réels. L'épisode a été marqué à la fois par la mise en concurrence des marchés de biens agricoles et manufacturés, par des mouvements migratoires et des mouvements de capitaux, les uns et les autres d'une ampleur souvent comparable et parfois supérieure à ce que nous observons à la fin du XX^e siècle.

¹ Kevin H. O'Rourke et Jeffrey G. Williamson, *Globalization and History : the Evolution of a Nineteenth-Century Atlantic Economy*, MIT Press, Londres-Cambridge (Mass.), 1999, 343 pages.

Sociétal

N° 30

4^e trimestre

2000

* Directeur de recherche au CNRS, Directeur d'études à l'EHESS. R. Guesnerie a publié : Contributions to the pure theory of taxation (Cambridge U.P., 1996) ainsi que L'Economie de marché (Flammarion, coll. Dominos, 1996).

Que les flux migratoires aient été considérables – 60 millions d'Européens ont traversé l'Atlantique après 1820 – est, en partie du moins, inscrit dans notre mémoire collective. Mais que les marchés de capitaux aient été parfois plus intégrés il y a un siècle qu'aujourd'hui, comme l'illustrent de façon répétée les chapitres 11 et 12 de l'ouvrage, surprendra sans doute plus d'un commentateur, qu'il soit admirateur ou contempteur du « village global » de notre finance mondiale. Pourtant, le phénomène le plus fascinant souligné par les auteurs, et qu'ils mettent au premier plan de leur analyse, est sans doute le rythme, précisément l'intensité soutenue du gradient, de mise en communication des marchés de biens, d'abord de 1820 à 1870, puis de 1870 à la Première guerre mondiale, pour reprendre le découpage adopté dans le chapitre 2. Cette intégration croissante des marchés des biens trouve son premier moteur dans une succession d'innovations majeures dans le secteur des transports : la multiplication des canaux, le déclin de la marine à voile, inexorablement remplacée par la vapeur, surtout après le creusement du Canal de Suez, la croissance à deux chiffres du kilométrage des réseaux de chemin de fer après 1860, mais aussi à partir de 1870, les progrès de la réfrigération, vont écraser les coûts de transport nationaux et internationaux et mettre en communication les marchés de biens de l'économie atlantique.

Le mouvement a cependant deux phases bien distinctes.

La première voit les effets de la baisse des coûts de transport amplifiés par les progrès du libre-échange : l'initiative unilatérale de la Grande-Bretagne qui abroge les *Corn Laws* en 1846 est suivie par une série de traités bilatéraux où nombre de nations européennes se consentent la clause de « la nation la plus favorisée » : à la fin des

années 1870, le tarif douanier moyen sur les biens manufacturés n'aurait guère dépassé en Europe 10 %... C'est, pour reprendre la formule de Paul Bairoch, « l'interlude libéral ».

La réduction spectaculaire des coûts de transport va se poursuivre à un rythme soutenu au moins jusqu'à la Première guerre mondiale : de 1870 à 1913, la baisse du fret suscitera un déclin des écarts tarifaires d'un peu plus de 40 %, un chiffre que les auteurs mettent opportunément en regard des 33 % de la baisse des tarifs douaniers sur les biens manufacturés entrant dans les pays développés, entre 1945 et 1973. Mais cette seconde phase, contrairement à la première, voit ses effets contrariés par le recul général des politiques de libre-échange. Les tarifs douaniers créent un « océan artificiel », souvent en réponse à l'invasion des céréales bon marché venant de Russie et d'Amérique. Les effets cumulatifs du repli vont se poursuivre et les auteurs suggèrent que les années sombres de l'entre-deux guerres procèdent, pour partie, de l'exacerbation de cette logique de contraction.

DES FAITS ET DE LEUR INTERPRÉTATION : L'EFFET HECKSCHER-OHLIN

Voici les faits stylisés : l'abondance de la documentation, l'éclairage original qu'elle apporte sur les tendances du siècle, les riches aperçus sur le débat intellectuel, sur la polémique politique, suffiraient à justifier la lecture.

L'ambition des auteurs cependant est non seulement de décrire mais d'expliquer. Et ils prétendent démêler l'écheveau compliqué des faits à partir d'idées simples, et d'abord celles que les économistes suédois, Eli Heckscher et Bertil Ohlin, avaient développées après la Première guerre mondiale. Selon

l'analyse Heckscher-Ohlin, devenue classique, le commerce international est structuré et expliqué par l'échange indirect des facteurs de production dont les pays sont inégalement dotés : « *Australian land in exchange of European labor...* ». Il en résulte que l'échange des biens reflète la structure de la dotation en facteurs de production des échangistes, que la convergence des prix stimulée par l'intégration des marchés de biens aura des effets distributifs, puisqu'elle suscitera la convergence du prix des facteurs, faisant diminuer le prix (élevé en autarcie) d'un facteur dont un pays est pauvrement doté et l'augmentant lorsque, au contraire, la dotation est abondante.

De fait, le Chapitre 4 intitulé : « Heckscher et Ohlin avaient-ils raison ? » présente, c'est le cœur de l'argumentation, une réponse largement positive à la question posée.

D'une part, l'intégration des marchés de biens dans l'économie atlantique, permise par l'abaissement radical des coûts de transport, est avérée : les statistiques la démontrent, qu'elles concernent la convergence des prix entre régions aux Etats-Unis, en Russie, en Allemagne, ou entre pays européens et Amérique, ou qu'il s'agisse, encore et naturellement à des degrés variables, du prix des céréales, des produits agricoles ou des produits manufacturés.

A-t-on observé, en conséquence, comme Heckscher et Ohlin l'auraient prévu, une égalisation ou, du moins, un rapprochement du prix des facteurs ? La réponse procède d'une démonstration minutieuse. Oui, il y a eu convergence des salaires réels au XIX^e siècle dans l'économie atlantique ; les salaires réels ont cru partout, mais plus vite dans l'Europe, « *labour abundant* », que dans le Nouveau Monde, initialement mal doté. Oui, il y a eu convergence des rentes fon-

cières, le prix réel de la terre croissant considérablement aux Etats-Unis (250 % sur la période 1870-1910) et plus encore en Australie, et décroissant souvent en Europe (moins 50 % en Grande-Bretagne sur la même période). Cependant, le déclin des rentes foncières européennes n'a pas toujours été absolu, par exemple en France. Les effets Heckscher-Ohlin relatifs, par ailleurs plus pertinents théoriquement pour une économie en croissance, sont les mieux en accord avec les faits : par exemple, la variation du ratio salaires sur rente foncière reflète bien, quels que soient les pays ou groupes de pays considérés, les prédictions issues de l'analyse comparée des dotations en facteurs.

FRESQUE UNITAIRE ET PATCHWORK PLURIEL

L'hypothèse rend donc compte des grandes tendances de l'évolution économique du XIX^e siècle. Ce premier constat va continuer à orienter l'analyse des chapitres suivants. Ceux-ci traitent d'abord de l'économie politique des changements de législation en matière de commerce international : l'épisode de l'abrogation des *Corn Laws* puis les épisodes ultérieurs de retour des législations protectionnistes, de Mélina, en France, au second Bismarck (celui des années 1980) en Allemagne, sont successivement passés en revue. L'analyse donne une place centrale aux effets distributifs réels ou perçus des options envisagées. Les parties les plus savoureuses du livre, même si elles sont à l'évidence problématiques, sont celles où les auteurs examinent à la lumière rétrospective de modèles d'équilibre général calculables², les arguments des protagonistes du débat politique ou les raisons économiques du retournement des coalitions politiques. Qui avait raison de Peel, l'instigateur de l'abrogation des *Corn Laws*, tardivement converti au libre-échange, et

convaincu de son effet positif sur le niveau de vie des travailleurs, ou de J. Austen Chamberlain, qui 50 ans plus tard, plaideait pour la préférence impériale avec un argumentaire opposé ? Pourquoi la coalition protectionniste surprise-nante des Junker et de l'industrie lourde allemande s'est-elle défaite vers 1895 ? Plus généralement, la structure des coalitions politiques dans l'Ancien Monde, capitalistes libre-échangistes, propriétaires terriens protectionnistes, travailleurs hésitant entre les deux options, s'explique-t-elle par les intérêts et ses variations d'un pays à l'autre reflètent-elles la spécificité des structures nationales et des conditions économiques objectives ? Jusqu'où va la symétrie entre l'Ancien et le Nouveau Monde, où le Sud agricole est libre-échangiste et le Nord industriel protectionniste ? Voilà toute une série de questions analysées et quantifiées, appréhendées selon des schémas intellectuels qui donnent une place centrale à la logique marchande de la concurrence et de « l'équilibre général ».

Dans les chapitres suivants, les migrations de masse de l'Europe vers l'Amérique, l'évolution des politiques américaines accueillantes du XIX^e siècle puis de plus en plus restrictives jusqu'aux *Quota Acts* du XX^e siècle, les effets de la globalisation sur l'évolution de l'inégalité sont successivement considérés. Les questions sont évaluées à l'aune de leurs effets présumés sur les conditions des marchés, et en particulier du marché du travail des pays d'accueil : c'est là encore la logique des variations des dotations relatives en facteurs qui joue un rôle déterminant. Et les migrations, si

l'on en croit l'analyse, ont joué un rôle plus important encore que le commerce dans la dynamique des évolutions d'un salaire relatif qui va croissant dans l'Ancien Monde par rapport au Nouveau.

La dimension de la fresque d'une part, l'unité intellectuelle, d'autre part, sont les deux aspects les plus frappants de l'ouvrage. C'est bien une grande fresque de l'histoire économique du XIX^e siècle qui

nous est présentée : la globalisation déclenchée par les progrès du transport, stimulée par la diffusion des principes du libre-échange, marquée par des migrations sans précédent, a semé les germes de sa propre destruction en suscitant une réaction endogène aux effets distributifs qu'elle a créés ou qu'elle a fait percevoir. « Manchester and the English political economists persuaded Britain, which persuaded Europe », disait Kindleberger à propos du libre-échange.

L'Europe dont il parlait était une part de son élite économique et intellectuelle. Restait à persuader durablement le commun des mortels et l'électeur. Voici pour la fresque et l'avertissement qu'elle contient.

L'explication, on l'a souligné, fait la part belle aux mécanismes de l'allocation des ressources dans une économie de marché. On peut lui trouver un côté légèrement archaïque : depuis l'examen critique par Léontief des intensités factorielles des importations et exportations américaines, l'hypothèse Heckscher-Ohlin a perdu de sa séduction et la nouvelle économie du commerce international met l'accent sur des schémas alternatifs qui ont le mérite de pouvoir expliquer le commerce

La globalisation déclenchée par les progrès du transport, stimulée par la diffusion des principes du libre-échange, marquée par des migrations sans précédent, a semé les germes de sa propre destruction

² Modèles économiques basés sur la théorie de l'équilibre général de Walras, mais qui sont appliqués, en ce sens que tous leurs paramètres sont calibrés sur une économie concrète (n.d.l.r.).

intra-branches³ dont on sait l'importance aujourd'hui. On sait aussi que le progrès technique joue désormais un rôle plus décisif qu'autrefois et sa nature est significativement différente.

La thèse de O'Rourke et Williamson emporte malgré tout souvent la conviction ; les forces tendant à l'égalisation des prix des facteurs semblent bien avoir été à l'œuvre et prépondérantes pendant le XIX^e siècle. Le schéma des « convergences » que les auteurs mettent en évidence et nous soumettent, celles des prix des facteurs et des biens, fait mieux que bonne figure, à la fois théoriquement et empiriquement, vis-à-vis de ceux que la casuistique habituelle de la littérature dite sur la convergence nous proposerait. Il ne faut pas s'en étonner : la croissance dans une économie ouverte n'est pas la croissance dans l'« économie autarcique à un bien », implicite aux raisonnements des théories de la croissance, fût-elle endogène.

Il n'en reste pas moins que d'autres déterminants de la dynamique économique, à la fois dans le temps long où agit le progrès technique et dans le temps plus court où s'expriment les déséquilibres macroéconomiques, restent très (trop...) largement dans l'ombre. Le monisme de l'explication est sans doute excessif ; il lui vaudra des détracteurs : reste à ceux-ci à être aussi convaincants que les auteurs de ce livre.

Mais à ne voir dans l'ouvrage que la fresque unitaire, qu'il est et cherche à être, on en donnerait une idée trop simpliste. Il est, aussi et indissociablement, son contraire, c'est-à-dire un patchwork pluraliste. Ni morceau rhétorique ni essai théorique, il s'appuie sur un corpus historique impressionnant. La famine irlandaise et l'immigration qui a suivi, les mutations de l'agriculture danoise (ou soit dit en passant les thèses sociologiques de Kindleberger

sont mises à mal), le différend commercial entre le Nord et le Sud aux Etats-Unis, le suivi détaillé des parcours de migrants, les conflits ici et là entre éleveurs et céréaliers, sont des exemples pris entre beaucoup d'autres, et avec tous les morceaux d'histoire déjà évoqués, d'épisodes très documentés qui sont longuement revisités. Sur chacun, le texte fait référence aux études existantes et rend compte de la diversité des opinions exprimées par les historiens, les économistes ou les politologues. Il n'assène pas des convictions mais compare, démontre. Les éventuelles réserves sur son monisme intellectuel, exprimées ci-dessus, en sont d'autant atténuées, même si paradoxalement la lecture n'en est pas facilitée. Nous avons bien affaire à un travail d'universitaires destiné à la critique – et les auteurs offrent eux-mêmes de nombreuses pistes – mais à une critique qui ne pourra faire l'économie de la technique : il faudra revenir non seulement sur les faits, mais aussi sur l'économétrie, la théorie. Le chantier reste inachevé, ouvert et passionnant.

Cette histoire économique, qui reprend à son compte la méthodologie esquissée par Schumpeter, il y aura bientôt 70 ans, n'est pas tout-à-fait nouvelle mais conserve un bel avenir

métrie. C'est une histoire qui reprend à son compte, mais sans y perdre son âme, la méthodologie économétrique, celle que Schumpeter avait esquissée dans le premier numéro d'*Econometrica*,

il y aura bientôt 70 ans, et que certains jugent aujourd'hui trop hégémonique. Sans être tout-à-fait nouvelle, cette forme d'histoire conserve probablement un bel avenir devant elle.

Last but not least. Quels enseignements peut-on tirer de ce travail pour notre temps ? Clairement, l'économie

du XX^e siècle est loin d'être identique à celle du XIX^e. Pour n'évoquer que le plus évident, la rente foncière a cessé d'être une variable économique importante. Mais si les effets Heckscher-Ohlin ont bien dominé, comme l'affirment les auteurs, l'histoire du XIX^e, ne sont-ils pas devenus secondaires à notre époque ? La question, à vrai dire, a été au cœur du débat récent à propos de l'explication de la croissance des inégalités salariales des années 1980⁴, justement dans l'économie atlantique. Disons simplement que les auteurs ne croient pas au « tout progrès technique » et que leur travail apporte un élément nouveau à un débat qui reste en suspens.

Quoiqu'il en soit, le message sur les effets distributifs de l'extension du commerce international nous est bien destiné. L'avertissement de O'Rourke et Williamson, à savoir que faute d'un système politique attentif aux gagnants et aux perdants, les réactions de l'électorat peuvent conduire à des retournements de grande ampleur sur les questions de commerce international, mérite attention. C'est le moins que l'on puisse dire. ●

³ Ou échanges croisés de produits similaires (Renault contre Volkswagen) (n.d.l.r.).

⁴ Voir Sociétal n°13, novembre 1997.