

# Les banques européennes et l'industrialisation internationale dans la première moitié du XIXe siècle [Maurice Lévy-Leboyer]

Autor(en): **Lasserre, André**

Objektyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera**

Band (Jahr): **16 (1966)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Dans les longs chapitres qu'il consacre aux derniers temps de l'Ancien Régime, l'auteur a voulu démontrer que le thème de la «décadence de Venise», accrédité par Bonaparte pour justifier l'indigne traité de Campo-Formio, n'était en somme qu'une calomnie. Pour faire sentir à quel point la Sérénissime était florissante encore, en cette fin du Settecento, M. Dumas brosse une vaste fresque de sa vie politique, sociale, intellectuelle et artistique. Entraîné par son sujet, il remonte parfois fort haut dans le XVIII<sup>e</sup> siècle. Il accumule les noms, les dates et les faits au lieu de choisir ceux-là seuls qui importaient à son sujet.

La troisième partie du livre est un appendice presque exclusivement littéraire. M. Dumas y présente successivement les principales œuvres qui, d'Ugo Foscolo à Mario Pratesi, expriment la nostalgie de la «vieille Venise».

Assurément, c'est l'abondance de la matière qui a fait perdre à ce gros livre son unité. Mais c'est peut-être aussi que l'«hypothèse de travail» avait été mal posée au départ. Pouvait-on consacrer une étude «littéraire» à cet événement essentiellement politique que fut la chute de Venise? Pour tenir la gageure, il aurait fallu se borner à une analyse d'opinion telle que M. Dumas lui-même l'a faite, avec bonheur, dans sa seconde partie. S'il était resté fidèle à cette optique, au lieu de multiplier les «reflets», l'auteur aurait touché un vrai problème historique. Au terme de cet ouvrage qui découvre aux Vénitiens un patriotisme si vivace et si tenace, la soudaine suppression de la Sérénissime République prend en effet figure de paradoxe et l'on attendait que M. Dumas, plutôt que de dresser réquisitoire contre le traité de Campo-Formio, nous propose dans sa conclusion une explication nouvelle, «son explication», de la chute de Venise: il était en mesure, croyons-nous, d'en formuler une qui n'aurait manqué ni de fondement ni d'originalité.

Genève

J.-D. Candaux

MAURICE LÉVY-LEBOYER, *Les banques européennes et l'industrialisation internationale dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle*. Paris, P.U.F., 1964. In-8°, 813 p. (Publications de la Faculté des lettres et sciences humaines de Paris, Série «Recherches», t. XVI).

Cet ouvrage monumental se divise en deux grandes sections: la première, les *structures*, comprend une analyse de l'organisation industrielle en Europe occidentale. La seconde, les *investissements*, s'attache au rôle des banques dans l'industrie et aux crises économiques. Malgré un titre ambitieux, il s'agit en réalité surtout de la révolution industrielle en France, jusque vers 1845, qui reste le centre d'intérêt de l'auteur.

Dans l'examen des structures, M. Lévy-Leboyer s'attaque d'abord et logiquement au textile pour constater, après tant d'autres, le retard du continent sur l'Angleterre dans la diffusion des techniques modernes et de la machine à vapeur. Il ne se contente pas d'étayer cette affirmation d'un puis-

sant appareil statistique, mais cherche les causes de cet écart et ses remèdes. Il constate ainsi que dès les années 1830, le retard est comblé en Suisse et en France de l'Est, alors que la Belgique voit agoniser son textile où la mécanisation est refusée (peut-être l'auteur sous-estime-t-il le dynamisme des filateurs du Nord de la France auxquels il fait une bien petite place dans ces premiers chapitres, quitte à les reprendre dans un autre cadre par la suite). Cette modernisation suit ses propres lois, inverses du processus britannique : à partir de l'indiennerie ou du tissage, gros consommateurs de main-d'œuvre, les industriels vont *remonter* jusque vers la filature mécanique, alors que de l'autre côté de la Manche, ils étaient *descendus* de la filature mécanisée vers les autres stades. En d'autres termes, si les fabricants insulaires réussissent admirablement dans la filature, donc dans la production de masse, continentaux, et surtout les Français, font merveille devant les métiers Jacquard, dans les nouveautés et les articles de luxe. Il est typique que dans la soierie, Lyon dicte la mode et tisse les étoffes à succès, alors que Bâle, Zurich ou Crefeld lui font une concurrence grave dans les autres produits. Comme à Paris, on constate du reste à Lyon que dès qu'une industrie de luxe doit s'orienter vers la production quantitative, elle tend à quitter la ville où la main-d'œuvre est chère et instable. Dans ces conditions on conçoit que les exportations françaises n'aient pas atteint, et de loin, les chiffres britanniques, puisque désormais les échanges internationaux portent surtout sur les articles de masse. Il faudra l'éveil industriel du Nord pour que les exportations remontent sensiblement. L'auteur en profite pour donner des analyses intéressantes — sinon toujours très claires — sur ces échanges. Entre les prix des frets, des lins de Riga, le protectionnisme ou les betteraviers qui s'y bousculent, le lecteur a peine à suivre le raisonnement tout en s'attachant au passage à mainte remarque profonde ou subtile.

Des échanges, on passe naturellement aux transports continentaux et aux axes de pénétration : Basse-Seine, avec le réseau de navigation au nord du fleuve, Rhin surtout, alors que le Rhône rend peu de services. La position défavorisée de la Suisse apparaît bien ici, si l'on songe que le transport de la tonne de Rotterdam à Cologne revenait à 13 francs, alors qu'il coûtait 98 francs jusqu'à Bâle. Cela explique l'intérêt éprouvé dans cette ville pour les chemins de fer rhénans amorcés dès 1838. C'est cependant la Belgique qui se lancera avec le plus de hardiesse dans ce nouveau mode de locomotion, au grand profit d'Anvers qu'il sort de sa léthargie. De manière générale, Belgique et France, en investissant beaucoup dans les voies de transports facilitent l'industrialisation plus que l'exportation, grâce à la diffusion des matières premières.

Révolution dans les transports et industrialisation exigent une industrie lourde développée. Or, ici encore, le continent retarde. La métallurgie franco-belge souffre de sa vétusté. Comme pour le textile, c'est la qualité et la spécialisation qui permettront la modernisation ; l'Alsace en fournit le meilleur exemple, elle qui voit se multiplier la fabrication des moteurs à vapeur, mé-

tiers textiles, etc. D'autres régions suivant cet essor, en particulier le Nord, la France pourra dès lors se passer d'appui extérieur pour mécaniser son industrie et ses transports. En conclusion de cette première partie, l'auteur nie le retard technique de la France au milieu du siècle, bien que l'évolution se distingue des processus anglais; les Français ont adopté les innovations qui leur convenaient, repoussant par exemple la fonte au coke aussi longtemps que le manque de chemins de fer rendait ce combustible trop cher.

Dans la seconde partie, M. Lévy-Leboyer se demande où l'on put trouver les capitaux nécessaires aux investissements. Au départ, la France en manque et doit les chercher à l'étranger; d'où le rôle de cette fameuse Haute Banque parisienne, dirigée surtout par les Suisses dont l'influence ne connut qu'une courte éclipse durant la Révolution. C'est eux qui passeront de l'activité purement commerciale du XVIII<sup>e</sup> siècle à des tâches plus industrielles: escompte, avances sur marchandises consignées, émission d'emprunts, etc. Paris est ainsi un centre bancaire de premier ordre, malgré la faiblesse des exportations françaises, parce que la balance commerciale du pays est la seule en Europe à être positive à l'égard de l'Angleterre, des USA et de l'Amérique latine. Il y a donc quelque argent disponible en France, et tout ne peut être mis au compte des placements étrangers. Hors de Paris, c'est surtout l'Alsace qui va peu à peu se libérer de l'emprise extérieure, les banquiers bâlois devant céder la place à des Mulhousiens. Les crises jouent naturellement un rôle considérable dans ces rapports entre l'industrie et la banque: l'auteur s'y attache donc, spécialement à celles de 1830, 1837, 1839, ses longues explications, parfois touffues, malheureusement, ne pouvant pas trouver leur place ici.

Plus importants que l'escompte ou les investissements des négociants dans le textile, c'est les placements dans l'industrie lourde qui exigent d'énormes capitaux. M. Lévy-Leboyer en étudie le fonctionnement dès les années 1837 dans les charbonnages et dans la métallurgie belges. La trop forte tension exigée du crédit mène du reste au krach de 1838. Pour les chemins de fer, l'auteur revient à la France, car l'Etat n'y intervient guère au début (à la différence de la Belgique): l'opinion se méfie des Ponts et Chaussées qui ont si mal réussi dans les canaux et un mode de collaboration sera lent à établir entre Etat et compagnies privées (1843). D'autre part, les Suisses «qui avaient fourni jusqu'alors l'essentiel des capitaux importés en France», en particulier pour la navigation intérieure, restent dans une réserve prudente. Il faudra donc former des groupes financiers (en particulier les Rothschild) indigènes et des banques d'affaires: c'est eux que l'on trouve en action dès 1843, lors du réveil de l'activité économique dans les chemins de fer, la métallurgie, etc. A cette date, l'appareil bancaire répond donc enfin aux besoins. C'est lui qui rendra possible l'essor de la grande industrie — le textile y faisant moins appel —, malgré le malthusianisme économique de l'Etat français. Le rôle des banques se limite encore à Paris ou à quelques grandes villes et leur développement est difficile ailleurs: la vocation indus-

truelle moderne de la France et de l'Europe occidentale ne s'affirme pas encore faute d'énergie, de main-d'œuvre largement répandues et souffre des séquelles de la Révolution française qui avait désorganisé l'industrie lourde et le commerce (dont sont justement issues ces banques).

Ce modeste résumé donne un compte rendu bien incomplet de l'ouvrage, car ce dernier est d'une richesse considérable et peut être au fond abordé sous plusieurs aspects. Les statistiques, les graphiques, les citations de correspondances privées, de rapports officiels s'y pressent, que l'auteur a patiemment réunis depuis près de vingt ans de recherches. Ses observations toujours solidement étayées sont originales et nouvelles. On trouvera en particulier une source importante de renseignements sur l'industrie et le commerce suisses. Si l'on n'y apprend pas beaucoup sur notre pays lui-même, M. Lévy-Leboyer utilisant des ouvrages bien connus, comme *La Révolution industrielle et les origines de la protection légale du travail en Suisse* par W. Rappard, il n'en est plus de même quant à l'activité extérieure des hommes d'affaires suisses. Même si le contenu du livre ne répond pas entièrement au titre, l'auteur a toujours recherché les liaisons internationales et envisage les problèmes techniques et financiers dans une optique qui dépasse les limites politiques. Ce n'est pas l'un de ses moindres mérites (malheureusement, on ne peut savoir ce que signifie pour lui l'Europe occidentale: la France bien sûr, l'Angleterre en tout cas pas, la Belgique souvent, la Suisse quelquefois, l'Allemagne jamais).

Cette richesse accable aussi le lecteur par l'accumulation des renseignements et des sources. M. Lévy-Leboyer veut tout dire, refuse de laisser dans l'ombre des données apparemment secondaires. Ce scrupule mérite toute notre adhésion, sans doute, mais la vue d'ensemble en souffre. On suit difficilement un raisonnement qui louvoie, se retourne, paraît s'égarer sans que l'auteur vienne au secours du lecteur en posant clairement les problèmes, en indiquant le but de sa démarche. Comme la fameuse *Histoire économique de la France* de H. Sée, il chérit la statistique et les chiffres pour eux-mêmes en écrasant sous le fardeau de preuves... qui finissent par ne plus convaincre, surtout si l'on songe à l'imprécision des statistiques du XIX<sup>e</sup> siècle. C'est au fond un livre de notes. Celles-ci sont très nombreuses, mine inépuisable de renseignements, mais l'on se demande souvent si ce que contient le texte lui-même ne trouverait pas aussi bien sa place au bas des pages. C'est donc un ouvrage de consultation, mais que seul l'usage familial rendra utile, car le classement des rubriques déroute souvent. Un exemple: pourquoi avoir séparé le trafic des émigrants si important pour le port du Havre, du chapitre sur la navigation maritime? Un bon index des noms propres et communs vient cependant ici au secours du lecteur. La même tendance à la fragmentation apparaît dans la bibliographie des ouvrages imprimés répartis en catégories trop nombreuses. Dans ce domaine, il faut également regretter l'absence d'une table alphabétique des sigles qui renvoient à l'impressionnant répertoire des archives et documents manuscrits.

Ce livre apparaît donc comme une source de première valeur pour la connaissance de l'histoire bancaire et industrielle de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, mais à la condition de s'armer d'emblée de solides connaissances économiques et d'une patience à l'épreuve d'une recherche parfois déroutante.

Lausanne

André Lasserre

JOACHIM KÜHN, *Die Königin Hortense und ihre Söhne 1815—1837*. Nach größtenteils unveröffentlichten Quellen. Stuttgart, K. F. Koehler-Verlag, 1965. 408 S., ill.

In der oft verkannten Persönlichkeit der Königin Hortense, der Stieftochter und Schwägerin Kaiser Napoleons I., der Mutter Kaiser Napoleons III., verbinden sich das erste und das zweite Kaiserreich. Die ungedruckten Quellen, die der namhafte Napoleonforscher Joachim Kühn für seine Darstellung benützt hat, zeigen nicht die sentimentale Gartenlauben-Königin, welche Hortense zeitweise selber spielen wollte, sondern eine überdurchschnittlich intelligente, künstlerisch interessierte Frau und Mutter, die nüchtern, liberal dachte und politisch überlegt handelte. Von Bonapartismus entdeckt der Verfasser in den zahlreichen Briefen, Tagebüchern und andern privaten Dokumenten keine Spur; die Königin bleibt als eine Beauharnais der aufgeklärten adeligen Welt des 18. Jahrhunderts verhaftet und sucht ihren Söhnen in veränderter Umwelt eine ruhige Zukunft zu sichern.

Der Verfasser zeichnet dieses zweite Leben von Hortense nach dem Sturz des Kaiserreichs in aller Ausführlichkeit, er betont die Kompromißbereitschaft der Ex-Königin von Holland in den Jahren nach 1815 und entrollt das harte Schicksal der aus Frankreich ausgewiesenen Frau. Minutiös, manchmal bis an die Grenze der Indiskretion gehend, folgt er dem Weg der Herzogin von St. Leu in die Verbannung. Das Leben in Augsburg und auf dem 1817 erworbenen Schloß Arenenberg wird geschildert, die römische Gesellschaft durchleuchtet. Das Abenteuer der Prinzen in der Romagna 1831 gewinnt an Farbe, doch sind dabei noch nicht alle Rätsel gelöst. Der jüngste Sohn, 1832 Thronprätendent geworden, wendet sich in den Jahren, in denen er sich als Schüler Dufours in Thun, als bernischer Artilleriehauptmann und thurgauischer Ehrenbürger volkstümlich gebärdet, immer stärker von den friedlichen Absichten seiner Mutter ab, einem risikofreudigen Neubonapartismus zu, der ihn 12 Jahre nach ihrem Tod an die Spitze der Zweiten Republik führt und ihm die Möglichkeit zur Aufrichtung des Second Empire verschafft.

Der Verfasser bestätigt, daß die Memoirenliteratur des 19. Jahrhunderts das wahre Bild der Vorgänge verfälscht hat. Auf Primärquellen zurückzugehen, ist ebenso zeitraubend wie verdienstvoll, so daß wir das neue Buch über die Königin Hortense dankbar entgegennehmen. Die 16 Abbildungen stammen teilweise aus dem Napoleonmuseum Arenenberg, das Titelbild