

CHAPITRE 4 – L'Europe de la « révolution industrielle » au XIX^e siècle

Doc 1 p. 88 : Une nouvelle manière de produire

Essen est en pleine Westphalie (Allemagne), sur l'un des bassins houillers les plus récemment explorés de l'Europe continentale. [...] La houille est d'ailleurs facile à rencontrer et à exploiter : on l'atteint entre 100 et 200 mètres par couches de 2 à 3 mètres, en qualité excellente [...]. Par surcroît, elle est accompagnée de minerais de fer [...].

Sur les 40 hectares de terrain que couvrent les ateliers, se dessinent [...] les silhouettes monumentales des hauts-fourneaux et les façades décoratives des halles de travail, pleines de feu et de fumée, de bruit et de mouvement. [...] Peu d'usines, on le voit, sont en position de mener les grands travaux de forge aussi vite et aussi bien qu'Essen, et il n'en est aucune qui ait poussé aussi loin le luxe des instruments de précision, c'est presque de la prodigalité. Ces marteaux-pilons, d'une construction si coûteuse et qu'ailleurs on ne voit que par unités ou à un petit nombre d'exemplaires, à Essen sont le meuble presque banal de tout atelier. On en compte plus de cinquante de toutes les grosseurs, depuis 10 tonnes jusqu'à vingt, tous destinés à un service de martelage.

Louis Reybaud, « L'usine d'Essen et les canons Krupp »,

Revue des Deux Mondes, 2^e période, tome 94, 1871.

Doc 4 p. 89 : Le réseau de chemin de fer à Essen

Si bien pourvue en produits naturels, Essen ne l'est pas moins en moyens de circulation. À cheval sur la route royale de Coblenz à Minden, elle est en outre traversée par un réseau de chemins de fer qui approvisionnent la vaste usine dans laquelle le vieux bourg abbatial s'est pour ainsi dire absorbé. Or l'importance de ces approvisionnements est telle que sur une seule de ces voies de fer passent chaque jour cent trains de vingt-cinq wagons en moyenne, presque tous chargés de houille.

Louis Reybaud, « L'usine d'Essen et les canons Krupp », Revue des Deux Mondes, 2^e période, tome 94, 1871.

Doc 9 p. 91 : La pollution à Essen

Essen. C'est une ville de briques noires, de poussière et de fumée. Le ciel y est toujours d'un gris sale et menaçant. Il y pleut souvent. Qu'on mette le nez à la fenêtre, qu'on se promène à travers la ville, la même odeur de houille vous poursuit et la même perspective de cheminées fumantes vous entoure. La moitié de la ville est occupée par les usines Krupp. Aussi de ce côté, à travers les rues, d'un mur à l'autre, d'énormes conduites de fonte, reliant les ateliers, barrent l'horizon à la hauteur du deuxième étage. Ces cheminées verticales, ces tuyaux horizontaux, voilà ce que le regard rencontre pour se distraire des façades noires et du ciel triste.

Jules Huret, En Allemagne, 1907.

Doc 3 p. 92 : L'or noir et la deuxième industrialisation

Le pétrole n'est véritablement entré dans l'histoire que le 27 août 1859, lorsque le précieux liquide a jailli à Titusville, une petite ville du sud de la Pennsylvanie (États-Unis). [...]

Dès lors, la lampe à pétrole a remplacé partout la bougie ou la lampe à huile, avant d'être elle-même concurrencée et distancée par l'éclairage électrique. [...]

À la charnière du XIX^e et du XX^e siècle, la mise au point du moteur à explosion donne au développement de l'industrie pétrolière un coup d'accélérateur décisif. L'industrie automobile entame son essor [...]. Le marché des hydrocarbures connaît une formidable expansion, et pas seulement en Amérique du Nord. [...]

La production mondiale d'hydrocarbures, qui se confondait pratiquement en 1861 avec celle de la Pennsylvanie, est passée de 67 000 tonnes à près de 4 millions de tonnes en 1880 [...] et plus de 50 millions en 1913.

Pierre Milza, l'histoire.fr, n° 279, septembre 2003.

Doc 5 p. 93 : Un état des lieux des gaz à effet de serre

Aujourd'hui encore, les pays rejettent de manière inégale de grandes quantités de CO₂. La Chine (30 % des rejets totaux), les États-Unis 15 %, l'Union européenne 10 %, le Moyen-Orient 7 %, l'Afrique 3 %. Entre 1990 et 2014, les émissions mondiales de CO₂ ont progressé de 58 %. La Chine a enregistré la plus forte croissance : les émissions ont été multipliées par plus de 4 [...].

Si l'on rapporte ses rejets au nombre d'habitants, les États-Unis arrivent en tête [...]. Les gaz à effets de serre produits sont le résultat de l'usage des énergies fossiles (charbon¹, pétrole) des activités industrielles diverses, des transports, du chauffage, de la fabrication d'électricité.

Yvette Veyret, Paul Arnould,

Atlas du développement durable, éditions Autrement, 2019.

1. Le charbon est le plus polluant des combustibles.

Doc 3 p. 94 : Les conditions de vie et de travail des ouvriers d'une usine textile

Les seuls ateliers de Mulhouse comptaient, en 1835, plus de 5 000 ouvriers logés ainsi dans les villages environnants. Ces ouvriers sont les moins bien rétribués. Ils se composent principalement de pauvres familles chargées d'enfants en bas âge, et venues de tous côtés, quand l'industrie n'était pas en souffrance, s'établir en Alsace, pour y louer leurs bras aux manufactures. [...]

Ainsi, à la fatigue d'une journée déjà démesurément longue, puisqu'elle est au moins de 15 heures, vient se joindre pour ces malheureux, celle de ces allées et retours si fréquents, si pénibles. Il en résulte que le soir ils arrivent chez eux accablés par le besoin de dormir [...]. On conçoit que, pour éviter de parcourir deux fois chaque jour un chemin aussi long, ils s'entassaient, si l'on peut parler ainsi, dans des chambres ou pièces petites, malsaines, mais situées à proximité de leur travail. J'ai vu à Mulhouse, à Dornach et dans des maisons voisines, de ces misérables logements, où deux familles couchaient chacune dans un coin, sur de la paille jetée sur le carreau et retenue par deux planches.

Louis René Villermé, Tableau de l'état physique et moral des ouvriers dans les fabriques de coton, de laine et de soie, 1840.

Doc 1 p. 96 : Le socialisme selon Karl Marx et Friedrich Engels

L'histoire de toute société jusqu'à nos jours n'a été que l'histoire de la lutte des classes. [...] La société se divise de plus en plus en deux vastes camps ennemis, en deux grandes classes diamétralement opposées : la bourgeoisie et le prolétariat. [...]

Le prolétariat se servira de sa suprématie politique pour arracher petit à petit tout le capital de la bourgeoisie, pour centraliser tous les moyens de production entre les mains de l'État, c'est-à-dire du prolétariat organisé en classe dominante. [...].

Les communistes proclament ouvertement que leurs buts ne peuvent être atteints que par le renversement violent de tout l'ordre social passé. Que les classes dirigeantes tremblent à l'idée d'une révolution communiste ! Les prolétaires n'ont rien à y perdre que leurs chaînes. Ils ont un monde à y gagner.

Prolétaires de tous les pays, unissez-vous !

K. Marx et F. Engels, Manifeste du parti communiste, 1848.

Doc 2 p. 96 : Le pape Léon XIII prend position au nom de l'Église catholique

L'industrie s'est développée et ses méthodes se sont complètement renouvelées.

Les rapports entre patrons et ouvriers se sont modifiés. La richesse a afflué entre les mains d'un petit nombre et la multitude a été laissée dans l'indigence. [...]

Les socialistes, pour guérir ce mal, poussent à la haine jalouse des pauvres contre les riches. Ils prétendent que toute propriété de biens privés doit être supprimée. [...]

L'ouvrier doit fournir intégralement et fidèlement tout le travail auquel il s'est engagé par contrat [...]. Ses revendications mêmes doivent être exemptes de violences [...].

Quant aux riches et aux patrons, ils ne doivent point traiter l'ouvrier en esclave. [...]

Mais, parmi les devoirs principaux du patron, il faut mettre au premier rang celui de donner à chacun le salaire qui convient [...].

Encyclique (lettre), Rerum novarum, 15 mai 1891.

Doc 4 p. 97 : Le discours libéral d'Henri Schneider

En 1897, Henri Schneider (1840-1898), patron des usines du Creusot répond aux questions d'un journaliste.

J. Huret : Mais s'il faut, en effet, une direction à l'usine, est-il indispensable que ce directeur en absorbe à lui seul tous les bénéfices ? Voilà comment la question se pose.

H. Schneider : Ça, c'est autre chose ! Pensez-vous qu'il ne faut pas de l'argent pour faire marcher une « boîte » comme celle-ci ? Eh bien qui est-ce qui l'apportera, cet argent, à l'usine ? À côté du directeur, de la tête, il y a le capitaliste ! [...] Eh oui ! Le capital qui alimente tous les jours les usines des outillages perfectionnés, le capital sans lequel rien n'est possible, qui nourrit l'ouvrier lui-même ! [...]

J. H. : L'intervention de l'État ?

H. S. : Très mauvaise ! Très mauvaise ! Je n'admets pas du tout un préfet dans les grèves ; c'est comme la réglementation du travail des femmes, des enfants ; on met des entraves inutiles, trop étroites, nuisibles [...], on décourage les patrons de les employer [...].

J. H. : La journée de huit heures ?

H. S. : Pour moi la vérité, c'est qu'un ouvrier bien portant peut très bien faire ses dix heures par jour et qu'on doit le laisser libre de travailler davantage si ça lui fait plaisir.

Jules Huret, Enquête sur la question sociale en Europe, 1897.

Doc 2 p. 98 : Des révoltes en Autriche et en Prusse

Carl Schurz est un étudiant et un journaliste allemand qui a pris part aux révoltes de 1848. Il témoigne...

Un matin vers la fin de février 1848, j'étais assis paisiblement dans le grenier qui me servait de chambre [...] quand soudain, un ami se précipita hors d'haleine dans ma chambre et s'exclama : « Les Français ont renversé Louis-Philippe et proclamé la République ! » [...]

Comme beaucoup de mes amis, j'étais dominé par le sentiment qu'enfin était arrivé le moment de donner au peuple allemand la liberté qui était son droit naturel et à la patrie allemande son unité et sa grandeur. [...]

De grandes nouvelles arrivèrent de Vienne. Là-bas, les étudiants de l'université avaient été les premiers à défier l'empereur d'Autriche avec des slogans réclamant la liberté et des droits pour le citoyen [...].

Dans la capitale prussienne [Berlin], les masses avaient envahi les rues, et chacun espérait des événements d'une grande importance.

Carl Schurz, étudiant et journaliste, Réminiscences, 1908.

Doc 4 p. 99 : Des révoltes réprimées

Je me vois forcé, bien que mon cœur saigne, de résister les armes à la main à la révolte qui lève insolemment la tête dans ma capitale et partout ailleurs, et de la combattre jusqu'à ce qu'elle ait été vaincue, que l'ordre, la tranquillité et la légalité aient été rétablis.

Manifeste publié par l'empereur d'Autriche, octobre 1848.

Doc 5 p. 99 : Le sentiment d'appartenir à la nation italienne

Nous sommes un peuple de vingt et un à vingt-deux millions d'hommes, désignés depuis un temps immémorial sous un même nom, celui du peuple italien, renfermés entre les limites naturelles les plus précises que Dieu ait jamais tracées, la mer et les montagnes les plus hautes d'Europe, parlant la même langue modifiée par des patois moins dissemblables que ne le sont l'écossais et l'anglais, ayant les mêmes croyances, les mêmes mœurs, les mêmes habitudes [...] ; fiers du plus glorieux passé politique, artistique, qui soit connu dans l'histoire européenne [...].

Nous n'avons pas de drapeau, pas de nom politique, pas de rang parmi les nations européennes. Nous n'avons pas de centre commun, pas de pacte commun, pas de marché commun. Nous sommes démembrés en huit États [...]. Un de ces États, comprenant à peu près le quart de la péninsule, appartient à l'Autriche ; les autres, quelques-uns par des liens de famille, tous par le sentiment de faiblesse, en subissent l'influence.

G. Mazzini (1805-1872), patriote italien, « L'Italie, l'Autriche et le Pape »,

Revue indépendante, 10-25 septembre 1845.

Doc 2 p. 100 : Les causes de l'émigration italienne

Il existe des raisons politiques à l'émigration italienne, liées aux tensions suscitées par la construction de l'unité nationale, notamment dans les territoires du Sud, où elle a très largement été vécue comme une forme de colonisation par le Nord. [...]

Et puis il y a la dimension économique. À l'époque, l'Italie n'est pas encore entrée dans ce que l'on appelle l'âge industriel. [...] Seul le Nord est intégré au marché européen de consommation et de production de produits manufacturés qui est en train de se mettre en place. Ajoutons à cela [...] un contexte de forte pression démographique.

Se pose ensuite la question de la destination. L'Europe – et particulièrement la France – constitue l'une des principales régions d'accueil. L'autre espace se situe outre-Atlantique : en Amérique du Nord, avec les États-Unis et le Canada ; en Amérique latine, surtout le Brésil et l'Argentine.

Interview de Stéphane Murlane, propos recueillis par Maxime Blanc

et Olivier Thomas, L'Histoire, 21 septembre 2021.

Doc 4 p. 101 : Le témoignage d'un ouvrier italien en France

J'arrivai à Marseille le 5 juin et je trouvai du travail à Saint-Henri dans une briqueterie à 3,25 lire¹ par jour. Malheureusement, trois semaines après, il n'y eut plus de travail, on me mit à la porte et je fus obligé de faire l'aide maçon. Ayant su qu'on cherchait des ouvriers dans les salins d'Aigues-Mortes, le 8 août je m'y rendis avec cinq camarades par le train. Le matin suivant je fus embauché, avec un salaire de 5 liras par jour. Je travaillais à Peccais dans une équipe de 150 ouvriers dirigés par le bayle² Ciutti, un Toscan. Cette équipe était composée pour la plupart d'ouvriers italiens.

On entassait le sel depuis 5 heures du matin jusqu'à 7 heures du soir, avec plusieurs pauses pour un total de quatre heures et demie. Pour la nourriture, on dépensait 1,20 lire ; on nous donnait du pain à volonté, du café à 8 heures, de la daube³ et de la soupe à midi et le soir. On dormait dans des cabanes [...] sur un peu de paille qu'on nous fournissait gratuitement.

Témoignage cité dans Mort aux Italiens ! 1893, le massacre d'Aigues-Mortes,

Enzo Barnabà, © Éditale, 2012.

1. Monnaie italienne.
2. Chef d'équipe.
3. Plat à base de viande de bœuf marinée.

Doc 2 p. 102 : La traversée des migrants européens à destination des États-Unis

Tout au long du XIX^e siècle, les États-Unis ont suscité les espoirs de migrants européens de plus en plus nombreux [...]. Ainsi, entre 1880 et 1914, période qui voit le pic d'ampleur de ce flux, ce sont 20 millions d'Européens qui traversent l'océan pour rejoindre les États-Unis. [...]

Pour les compagnies, et ce dès les années 1840 et 1850, les migrants représentent une clientèle particulièrement rentable, à une époque où de nombreux Européens pauvres quittent le vieux continent pour l'Amérique, partant notamment d'Europe du Sud et centrale, de Scandinavie et d'Irlande pour tenter de s'enrichir aux États-Unis. Contrairement à la première classe, qui implique luxe, nourriture coûteuse et membres d'équipage nombreux, l'« entrepont » (ce fut longtemps la désignation de ce qui devint ensuite la « troisième classe ») est beaucoup moins exigeant. Quelques membres d'équipage fournissant un repas frugal (quand il était servi) à des passagers entassés dans des dortoirs.

Antoine Resche, « La traversée des migrants européens à destination des États-Unis (1880-1925) », Encyclopédie d'histoire numérique de l'Europe (EHNE).

Doc 5 p. 103 : Des parcours de passagers

a. Neshan Krekorian est ouvrier agricole à Erzurum, situé dans l'Empire ottoman. Son pays est en proie à des massacres perpétrés par les Turcs contre les Arméniens. Chrétien, il décide de fuir au Canada avec des amis. Ils viennent à Marseille, puis à Cherbourg où ils embarquent avec beaucoup d'autres émigrés notamment irlandais, scandinaves, russes ou syriens. Il réussit à se cacher dans un canot de sauvetage et survit. Il travaille par la suite dans une chaîne de montage automobile pour General Motors.

b. Margaret Brown, d'origine irlandaise a épousé un riche industriel minier. Séparée de son mari en 1909, Margaret fait de fréquents voyages dans un but touristique. Le 10 avril, elle est à Paris et monte à bord du train transatlantique à la gare Saint-Lazare. Elle embarque ensuite à Cherbourg sur le Titanic en 1^{re} classe. Elle survit au naufrage.

Leçon p. 104 : L'Europe de la « révolution industrielle » au XIX^e siècle

A - Le XIX^e, siècle de l'industrialisation

1. De nombreuses innovations et un nouveau rapport aux énergies

Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, l'Angleterre connaît une « révolution industrielle » qui se diffuse au XIX^e siècle dans le reste de l'Europe et en Amérique du Nord. Elle s'appuie sur des innovations techniques et l'utilisation nouvelle de ressources énergétiques comme le charbon.

La machine à vapeur, alimentée par le charbon, permet de faire fonctionner des machines et contribue à l'essor de l'industrie textile et sidérurgique. Elle actionne également les locomotives et permet le développement du chemin de fer.

À partir des années 1880, l'Europe connaît une nouvelle révolution énergétique avec l'apparition de l'électricité et l'utilisation du pétrole, notamment pour l'automobile.

2. De nouvelles manières de produire

Le travail en atelier reste très répandu mais les grandes usines se développent. Les ouvriers y sont de plus en plus nombreux. Ils travaillent sur des machines fonctionnant à la vapeur, puis à l'électricité. D'autres travaillent au fond des mines pour récolter le charbon.

3. Des paysages et un environnement transformés

L'industrialisation transforme les villes (où se forment des quartiers industriels) et les paysages (terrils de charbon, hauts fourneaux...). Elle entraîne une pollution importante de l'air, des sols et de l'eau.

B - Des sociétés bouleversées

1. Un monde rural en pleine transformation

En raison de la mécanisation, le travail agricole nécessite moins de main-d'oeuvre. De nombreux paysans quittent les campagnes pour rejoindre les villes ou les régions industrielles, à la recherche d'un emploi. Cet exode rural est facilité par les progrès des transports.

Dans certaines régions moins industrialisées, le manque de travail et la misère poussent des millions d'Européens, dont les Italiens et les Irlandais, à émigrer, notamment en Amérique.

2. Le siècle des prolétaires

Les ouvriers sont confrontés à des conditions de travail et de vie difficiles : longues journées de travail, bas salaires, crises entraînant du chômage. Ils luttent pour améliorer leur sort par la grève et par la création de syndicats. Les ouvriers obtiennent progressivement le vote de lois sociales qui réglementent les conditions de travail.

3. La bourgeoisie

La bourgeoisie est un groupe social composé des grands patrons. Ils s'enrichissent grâce à l'industrie et au commerce. Dans la Ruhr (Allemagne), Alfred Krupp (1812-1887) est à la tête d'usines sidérurgiques qui se développent grâce à la production d'acier.

C - Un siècle d'idées nouvelles

1. La question sociale

Les socialistes dénoncent les inégalités entre la bourgeoisie et le prolétariat et cherchent à les réduire. En 1848, Karl Marx et Friedrich Engels publient le Manifeste du parti communiste. Ils souhaitent une égalité entre les classes sociales et condamnent la propriété privée. Ils appellent la classe ouvrière à s'unir contre la bourgeoisie.

À l'opposé, le libéralisme économique prône la liberté d'entreprendre et la limitation du rôle de l'État dans l'économie afin d'assurer la croissance économique.

2. L'essor des idées nationales

Au printemps 1848, de violentes émeutes éclatent dans toute l'Europe. Certains peuples vivent sous une autorité étrangère et réclament leur indépendance. D'autres, comme les Italiens ou les Allemands, souhaitent l'unité et veulent former un État. Les peuples revendiquent également plus de libertés et des droits sociaux. Mais ces mouvements nationaux sont partout réprimés.