

# Regards sur la Révolution industrielle

## Les perceptions du passage de la Grande-Bretagne vers une société industrielle\*

Giorgio Riello  
University of Warwick  
Patrick K. O'Brien  
London School of Economics

Comme Eric Hobsbawm le remarquait, « les paroles sont des témoins qui parlent souvent plus fort que les documents »<sup>1</sup>. En effet, la restitution, grâce à l'analyse de séries d'archives, des manières dont les individus ont perçu et se sont représenté leur existence a été centrale dans la construction de l'histoire sociale et culturelle en Europe depuis une génération. Cela n'est pas très surprenant pour l'histoire contemporaine, et les mêmes méthodes et objectifs ont été adoptés pour l'histoire moderne : les historiens ont reconstruit l'environnement matériel, quotidien et moral des individus en s'appuyant le plus possible sur les mots des contemporains. Ces sources incluent des documents tels que les archives judiciaires et institutionnelles, les égo-documents (correspondances, journaux privés), les livres de comptes, les testaments, les inventaires, etc. Les récits de voyage et les comptes rendus sont parmi les textes les plus intéressants car ils sont rares et fournissent des perceptions de la vie quotidienne qui sinon seraient perdues.

Ces sources, rien moins que transparentes, ont été utilisées par les historiens de multiples façons, depuis l'analyse des modes de consommation à celle du voyage comme histoire d'un habitus culturel. Bien que plusieurs journaux intimes et relations de voyage de la période qui coïncide à peu près avec la Révolution industrielle existent toujours, leur exploitation a été surtout guidée par l'analyse du milieu culturel des auteurs, des relations socio-

culturelles qu'ils/elles ont pu entretenir et des références culturelles, religieuses et politiques qui sous-tendaient leurs actions. Ils n'ont pas été utilisés pour reconstruire le sens, pour les contemporains, de ce que nous appelons succinctement « Révolution industrielle ». Comment ceux-ci ont-ils fait expérience du changement socio-économique ? L'ont-ils jamais perçu ? Ont-ils accordé un sens cohérent à des changements qui pouvaient être chronologiquement et géographiquement éloignés ? Quelle était leur vision des transformations sociales que suscitait l'industrialisation ? La Révolution industrielle était-elle vraiment « révolutionnaire » à leurs yeux ?

Cet article a pour but d'exposer les aspects du développement économique anglais « perçus » par les contemporains comme marquant une rupture décisive avec le passé et comme représentant un signe annonciateur, non seulement pour l'Angleterre mais pour d'autres pays d'Europe. Les écrits et les « témoignages » de ceux qui vivaient pendant la Révolution industrielle forment un corpus que complètent les journaux, les récits de voyages, les rapports et les analyses des voyageurs étrangers qui visitent l'Angleterre et l'Écosse et décrivent – avec plus ou moins d'acuité, mais en général négativement – les transformations dont ils sont les témoins immédiats<sup>2</sup>. À

---

<sup>2</sup> Les collections générales d'extraits de journaux et mémoires d'étrangers incluent : *Foreign Visitors in England*, Londres, 1889 ; F. C. Roe, *French travellers in Britain, 1800-1926. Impressions and reflections*, Londres, 1928 ; E. Jones, *Les voyageurs français en Angleterre de 1815 à 1830*, Paris, 1930 ; M. I. Bain, *Les voyageurs français en Écosse, 1770-1830, et leurs curiosités intellectuelles*, Paris, 1931 ; H. Ballam et R. Lewis éd., *The visitor's book: England and the English as others have seen them A.D. 1500 – 1950*, Londres, 1950 ; F. M. Wilson éd., *Strange*

---

\* Ce texte complète notre article paru sous le titre « The future is another country: offshore views of the British Industrial Revolution », *Journal of historical sociology*, 22/1, 2009, pp. 1-29.

<sup>1</sup> E. J. Hobsbawm, *The age of revolution 1789-1848*, Londres, 1962, p. 17 (« words are witnesses which often speak louder than documents »).

leurs observations directes, s'ajoutent les récits d'autres commentateurs étrangers plus connus qui se tiennent informés du développement anglais en lisant et en assimilant des livres et des articles de presse écrits par leurs contemporains anglais et européens<sup>3</sup>. Les perceptions et observations étrangères comportent des vues distancées, moins prises dans l'histoire anglaise et leur auteurs semblent conscients d'un « nouveau » type d'économie et de société en train de naître sur ce rivage de l'Europe. Ils expriment avec pertinence des questionnements sur les aspects bénéfiques ou néfastes de l'« industrialisation » qui peuvent soit favoriser le développement soit affecter la stabilité et le bien-être de leurs propres sociétés.

### Les perceptions du changement économique et social en Grande-Bretagne

Ce serait distordre les sources à l'extrême que de conclure que de nombreux Britanniques parmi les plus informés ayant vécu les trois à quatre décennies qui ont suivi les guerres contre la France, puissent avoir pensé sans hésiter que l'économie et la société étaient prises dans une révolution à l'échelle internationale, cruciale dans l'histoire de la civilisation<sup>4</sup>. Clairement, surtout dans les premiers temps, la conscience politique et sociale d'un changement fondamental et irréversible reste limitée et parcellaire. En effet, durant plusieurs décennies, avant que l'essor de l'industrie et la croissance des villes n'atteignent une dimension et une visibilité de premier plan en Angleterre, la majeure partie de la population du royaume, de même que la plupart des aristocrates et l'élite gouvernementale ne semblent pas conscients de vivre une ère de transition vers un monde « moderne ».

En 1814, Patrick Colquhoun et peu après lui Robert Owen, expriment le sentiment que la société est radicalement transformée et subit une nette rupture avec la tradition<sup>5</sup>. Cependant, l'expression de « Révolution

industrielle » semble avoir été courante d'abord chez les observateurs français, belges et allemands tels que Otto (1799), Chaptal (1819), de Laucy (1829), Lamartine (1836), Blanqui (1837), Briavoinnes (1839), Engels (1844) et Marx dans le *Communist Manifesto* (1848). Tous utilisent le terme bien avant que Toynbee, les Hammond, les Webb et d'autres intellectuels socialistes dont les écrits sont antérieurs à la Première Guerre mondiale, n'interprètent ce qu'ils lisent (enquêtes parlementaires, données, livres, essais, pamphlets, articles de presse et commentaires personnels publiés entre 1763 et 1848) comme l'histoire d'un changement cataclysmique pour les classes ouvrières britanniques et n'appellent cet âge sombre péjorativement « La Révolution industrielle »<sup>6</sup>.

Les économistes britanniques célèbres (Smith, Malthus, Ricardo, Senior, McCulloch and Mill) accordent très peu de place dans leurs écrits au changement technique et à l'industrialisation<sup>7</sup>. Les économistes les plus en vue se concentrent plutôt sur les problèmes de redistribution des revenus, d'allocation des ressources et sur les conditions légales et institutionnelles susceptibles d'accroître l'efficacité des transactions. Un autre courant d'analyse moins connu (néo-mercantiliste dans son style et s'inscrivant dans la lignée des arithméticiens politiques de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et du XIX<sup>e</sup> siècle) continue cependant à se manifester pendant et après la guerre, et proclame le développement ininterrompu de la croissance, de la puissance économique et des ressources de la nation. Dans des livres et des essais, Lowe, Chalmers, Tooke, Baines, Ure, Babbage, Smiles, Martineau, McCulloch et Porter célèbrent le « Progrès de la Nation » et son avance commerciale, industrielle et surtout technique sur ses rivaux du continent<sup>8</sup> – une célébration qui atteint un triomphe

*economy to socialism, 1815-1860*, Cambridge, 1987, pp. 31, 35-47.

6 D. C. Coleman, *Myth, history and the Industrial Revolution*, Londres, 1992. Sur les débuts de l'emploi de l'expression « Industrial Revolution », voir : A. Bezanson, « The early use of the term industrial revolution », *Quarterly journal of economics*, 36, 1922, pp. 343-49; K. Tribe, *Genealogies of capitalism*, Londres, 1981, pp. 101-20 et D. S. Landes, « The fable of the dead horse; or, the Industrial Revolution revisited », dans J. Mokyr éd., *The British Industrial Revolution: an economic perspective*, Boulder-COLORADO, 2e éd., 1999, pp. 128-59.

7 J. Bowditch et C. Ramsland éd., *Voices of the Industrial Revolution*, Ann Arbor - Michigan, 1968, pp. 12-34, 49-81; W. Hardy, « Conceptions of manufacturing advance in British politics c. 1800-1847, with special reference to parliament, government and their advisors », Ph. D. non publié, Oxford Univ., 1994, pp. 247-248; D. Winch, *Riches and poverty: an intellectual history of political economy in Britain 1750-1834*, Cambridge, 1996, pp. 372-381.

8 W. W. Rostow, *Theorists of economic growth from David*

*island. Britain through foreign eyes 1395-1940*, Londres, 1955 ;

R. E. Palmer, *French travellers in England 1600-1900: selections from their writings*, Londres, 1960 ; W. O. Henderson, *Industrial Britain under the Regency: the diaries of Escher, Bodmer, May and de Gallois 1814-18*, Londres, 1968; A. Burton et P. Burton, *The green bag travellers: Britain's first tourists*, Londres, 1978.

3 C. E. McClelland, *The German historians of England: a study of nineteenth-century views*, Cambridge, 1971, pp. 62-5.

4 W. Stafford, *Socialism, radicalism, and nostalgia: social criticism in Britain, 1775-1830*, Cambridge, 1987, p. 14.

5 P. Colquhoun, *A treatise on the wealth, power, and resources, of the British Empire in every quarter of the world*, Londres, 1814 ; R. Owen, *Observations on the effect of the Manufacturing System; with hints for the improvement of those parts of it which are most injurious to health and morals*, Londres, 1815 ; G. Claeys, *Machinery, money and the millennium: from moral*

en 1851, quand la Grande-Bretagne met en scène son économie comme « L'Atelier du Monde » (« Workshop of the World »)<sup>9</sup>. Dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, le sentiment d'un changement irréversible ne se répand que très progressivement. Des pans entiers de paysage (surtout dans le Sud, l'East Anglia, dans presque tout le Pays de Galles, l'Écosse et l'Irlande) sont encore peu transformés, et la vie, le travail et les revenus de la plupart des populations rurales sont seulement affectés mais non pénétrés par l'industrialisation<sup>10</sup>. Cette même vision d'un changement inévitable mais limité dans l'espace et graduel semble être partagée par l'aristocratie dominante, le clergé et les élites littéraires en Grande-Bretagne, qui résident pour la plupart à la campagne, malgré des séjours saisonniers à Londres et à Bath<sup>11</sup>. Bien sûr, les hommes politiques ont une connaissance de l'état de l'industrie mais ils placent plus prudemment leurs espoirs, comme l'avaient fait leurs prédécesseurs en 1688, dans le commerce outre-mer et dans les données officielles des exportations et des importations<sup>12</sup>.

Avant le premier recensement de 1801, une minorité significative dans l'opinion éclairée maintient que la population nationale stagne ou même décroît<sup>13</sup>. Par la suite, les recensements décennaux révèlent au gouvernement central et aux autorités locales que la croissance démographique a progressé et continue de le faire à des taux qui risquent de susciter une pression insoutenable pour la prise en charge des pauvres. Inquiets, ils ont pu être rassurés par un petit groupe d'économistes (non classiques) qui entrevoient des solutions aux problèmes malthusiens dans le machinisme, dans la diffusion progressive des techniques de la vapeur et l'essor de l'industrie du coton

dans le Lancashire, véritablement sidérant et offrant un espoir exemplaire<sup>14</sup>. Mais pratiquement toute l'élite place encore plus d'espoir dans les capacités de l'Empire à absorber une population anglaise en surplus et potentiellement instable<sup>15</sup>.

Les classes éduquées et informées en Grande-Bretagne ne peuvent percevoir qu'un pan du processus et y réagir. Mary Fairfax Greig Somerville qui a vécu assez longtemps, peut s'interroger, dans les années 1870, sur les changements intervenus durant sa longue existence. Elle se rappelle comment, lors d'une visite à Birmingham au début des années 1800, elle avait été accompagnée par Matthew Boulton en personne et avait vu les machines à vapeur de Soho. Les machines, écrit-elle, « exprimaient une puissance qui était presque effrayante. Depuis ces premiers types de machines à vapeur, j'ai vu au long de ma vie toutes sortes d'instruments surpuissants changer la locomotion dans tout le monde civilisé sur mer et sur terre »<sup>16</sup>. La plupart de ses contemporains, cependant, manquent d'une telle acuité, d'une vision à l'échelle nationale et d'une perspective historique. Leurs réactions aux événements de l'époque reflètent rarement la compréhension ou bien l'optimisme. Elles sont au contraire marquées par la conviction que les manifestations du changement les plus saillantes, les plus analysées et les plus largement débattues (machines, usines et croissance accélérée des villes et de la population) représentent des ruptures et des discontinuités néfastes et potentiellement dangereuses<sup>17</sup>.

Une posture plus optimiste et positive dans le discours anglais sur l'avenir du royaume continue certes à exister, même durant les ralentissements cycliques des années 1820, 1830 et 1840. Cependant, le ton des publications parues pendant ces décennies est si pessimiste que plus d'un siècle après la parution de la *Condition of the Working Classes in England* d'Engels en 1845, les historiens de la société (particulièrement ceux dont les tendances idéologiques ou politiques s'opposent au système capitaliste) n'ont eu aucune difficulté à construire un cas

*Hume to the present*, Oxford, 1990, pp. 13-149.

9 J. R. Davis, *The Great Exhibition*, Londres, 2001, pp. 176-77, 186.

10 L. Stewart, « A meaning for machines: modernity, utility, and the eighteenth-century British public », *Journal of Modern History*, 70, 1998, p. 259.

11 R. Porter, « Visitors' visions: travellers' tales of Georgian London », dans C. Chard et H. Langdon éd., *Transports: travel, pleasure, and imaginative geography, 1600-1830*, New Haven et Londres, 1996, pp. 31-47. Voir aussi R. Howell, « Prescott's visit to England, 1850 », *History Today*, 17, 1967, pp. 750-57.

12 E. J. Evans, *The forging of the modern state: early industrial Britain, 1783-1870*, Londres, 1983, pp. 29-36; D. Spadafora, *The idea of progress in eighteenth-century Britain*, New Haven et Londres, 1990, pp. 326-9.

13 H. J. M. Johnston, *British emigration policy 1815-30: 'shovelling out paupers'*, Oxford, 1972, pp. 1-9. Voir aussi D. E. C. Eversley, « Population and population movements in England and Wales, 1700 to 1800 », dans D. V. Glass et D. E. C. Eversley éd., *Population in history: essays in historical demography*, Londres, 1965, pp. 221-46.

14 M. Berg, *The machinery question and the making of political economy 1815-1848*, Cambridge, 1980, pp. 72-73.

15 A. Gambles, *Protection and politics. Conservative economic discourse 1815-52*, Oxford, 1999, pp. 167-68.

16 « showed a power that was almost fearful. Since these early forms of the steam engine I have lived to see all but omnipotent instrument change the locomotion of the whole civilized world by sea and by land » ; Mary Fairfax Greig Somerville, *Personal Recollections, from Early Life to Old Age, of Mary Fairfax Greig Somerville...*, éd. Martha Somerville, Londres, 1873, p. 377.

17 I. Webb, *From custom to capital. The English novel and the Industrial Revolution* (Ithaca and Londres, 1981, p. 33; J. Raven, *Judging new wealth: popular publishing and responses to commerce in England, 1750-1800*, Oxford, 1992, pp. 233-234.



Fig. 1 - Dean Mill – “The Doubling Room”, Halliwell, Lancashire, *The Illustrated London News*, 25 octobre 1851. Collection privée.

d'école, fondé sur une foule de détails contemporains, d'observations, de rapports, de livres et d'essais ainsi que de romans, poèmes et pièces de théâtre empathiques qui représentent la Révolution industrielle comme une période d'incontestable dégradation et détérioration pour la majorité des générations qui vivent les premières étapes du machinisme<sup>18</sup>.

18 G. Himmelfarb, *The idea of poverty: England in the early industrial age*, Londres, 1984, pp. 3-19; R. Gray, *The factory*

Ainsi, et dès le début, les mots de Southey, poète chéri des Anglais, sont annonciateurs de bibliothèques entières de commentaires contemporains face à l'industrialisation : « l'effet d'ensemble immédiat du système manufacturier », affirme-t-il, « est de produire un mal physique et moral, en proportion de la richesse qu'il crée »<sup>19</sup>. Les

*question and industrial England, 1830-1860*, Cambridge, 1996, pp. 48-58.

19 « the immediate and whole effect of the manufacturing sys-



Fig. 2 - "Cotton Factories, Union Street, Manchester", Samuel Austin, imprimé par Murray et McConnel de Londres, 1831. Collection privée.

maux « physiques » auxquels pense Southey dès 1819, incluent la saleté, l'environnement « miséreux », « pollué », « malsain » et « laid » construit dans les villes nouvelles industrielles qui abritent des milliers de travailleurs, des équipements, des machines à vapeur et d'immenses usines propres au système manufacturier<sup>20</sup>. Selon le réformateur James Phillips Kay, qui visite une usine de coton à Manchester en 1832, « alors que le moteur tourne les gens doivent travailler – hommes, femmes, et enfants sont tenus ensemble sous le joug par le fer et la vapeur. La machine animale – qui se casse dans le meilleur cas, qui endure un millier de souffrances – est enchaînée fermement à la machine de fer, qui ne connaît ni souffrance ni épuisement » (fig. 1)<sup>21</sup>.

tem is to produce physical and moral evil, in proportion to the wealth it create » ; Southey, *Sir Thomas More*, I, p. 197, cité par R. M. Hartwell, *The Industrial Revolution and economic growth*, Londres, 1971, p. 90. Lire aussi le poète qui écrit sous le nom de plume Don Manuel Espriella, « Letters from England (1807) », dans R. Trench éd., *Travellers in Britain: three centuries of discovery*, Londres, 1990, pp. 191-205.

<sup>20</sup> Sur la réaction des artistes et des écrivains romantiques face à l'impact de la révolution industrielle, voir T. Cloudsley, « Romanticism and the Industrial Revolution in Britain », *History of European Ideas*, 12, 1990, pp. 611-35.

<sup>21</sup> « Whilst the engine runs the people must work – men, women, and children are yoked together with iron and steam. The animal machine – breakable in the best case, subject to a thousand sources of suffering – is chained fast to the iron machine, which knows no suffering, and no weariness » ; James Phillips

Ce n'est pas seulement la souffrance des enfants et des femmes qui attire l'attention des commentateurs des classes moyennes. La transformation de certaines régions est aussi source de forte préoccupation. Le révérend Benjamin Newton, du Yorkshire, commente avec amertume que « la force de la Grande-Bretagne dépendait principalement, je pourrais dire, du dévoiement de l'œuvre de la nature dans ces lieux par la main de l'homme »<sup>22</sup>. Manchester fournit à Engels (et à une longue liste de commentateurs, d'observateurs et de réformateurs politiques bien avant qu'il n'ait développé sa thèse) un cas exemplaire du type d'environnement dégradé qui a résulté de la construction des usines, de l'essor du système énergétique charbonnier et de la concentration de logements, de populations et de la succession de vagues de migrants ruraux entassés dans des espaces confinés (fig. 2)<sup>23</sup>.

Kay, 'The Moral and Physical Conditions of the Working Classes Employed in the Cotton Manufacture in Manchester', dans H. Jennings éd., *Pandaemonium: The Coming of the Machine as seen by Contemporary Observers*, Londres, 1987, p. 185.

<sup>22</sup> « the greatness of Great Britain depended I may say principally on the defacing of the hand of nature in these parts by the hand of man » ; Fendall et Crutchley, *Diary of Benjamin Newton*, 1816, cité dans H. Jennings, *Pandaemonium*, op. cit., p. 140.

<sup>23</sup> I. Douglas, R. Hodgson et N. Lawson, « Industry, environment and health through 200 years in Manchester », *Ecological Economics*, 41, 2002, pp. 235-239. Voir aussi G. F. Chadwick, « The face of the industrial city. Two looks at Manchester », dans H. J. Dyos et M. Wolff éd., *The Victorian city: images and realities*, Londres, 1973, I, pp. 247-256; M. E. Pooley et C. G. Pooley,

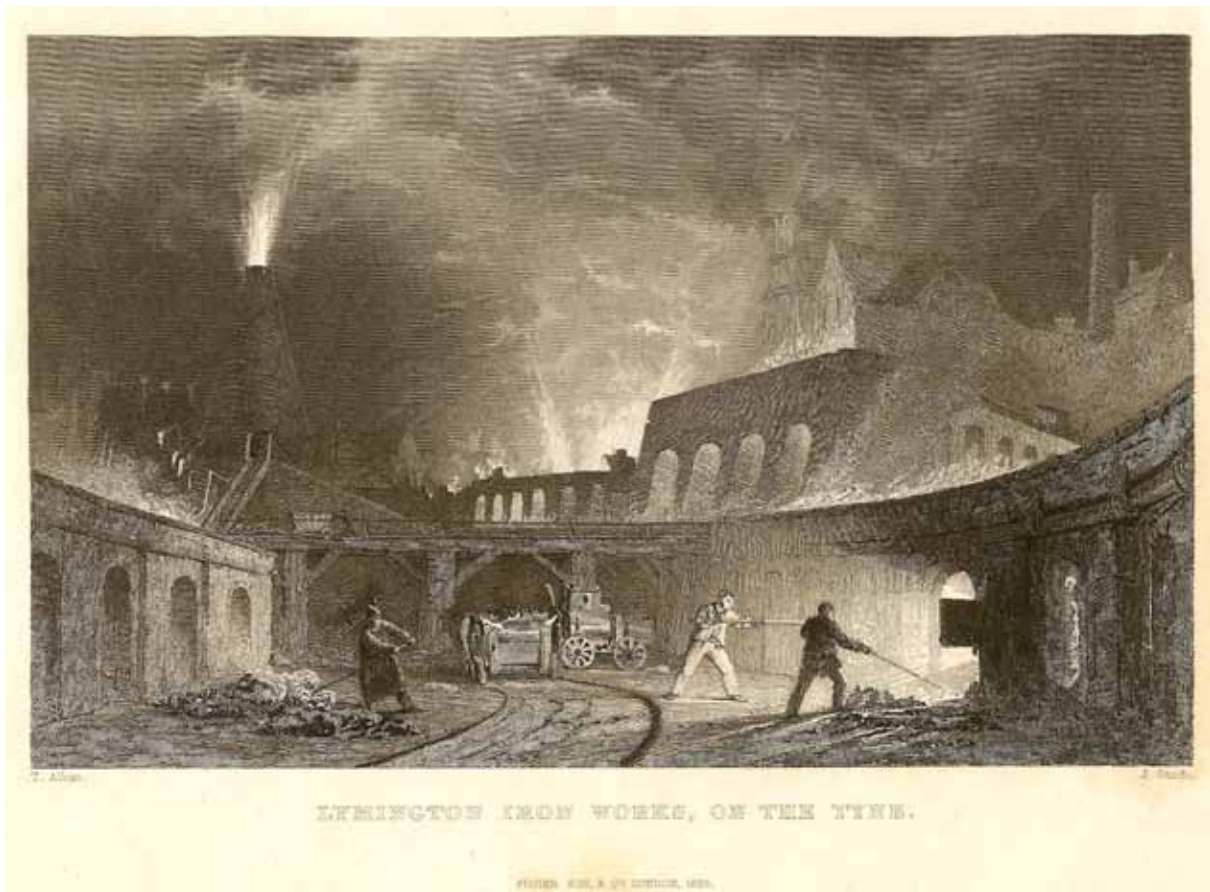


Fig. 3 - "Lymington Iron Works, on the Tyne", par J. Sands. Imprimé par Fisher, Son and Co de Londres, 1835. Collection privée.

D'autres, peut-être moins informés des conséquences de l'industrie, se lamentent sur la « destruction de la culture rurale » (« of every rural thought ») ajoutant que « toute vie rurale est noyée dans la clameur des usines cotonnières »<sup>24</sup>. Ces aspects en apparence désordonnés et incontrôlés de l'urbanisation et de l'industrialisation deviennent les traits caractéristiques du Nord, des Midlands et des basses-terres d'Écosse. Dispersées à travers le paysage, des chapelets de villes en pleine croissance (Liverpool, Leeds, Glasgow, Sheffield, Bradford, Birmingham, Wolverhampton, Oldham, Preston, Keighley, Doncaster, etc.) livrent à la vue des environnements enfumés, nau-séabonds, sales, malsains, déprimants et mal construits, tel Manchester.<sup>25</sup>

Vivants dans ces villes et observant ces usines, les com-

« Health, society and environment in Victorian Manchester », dans R. Woods et J. Woodward éd., *Urban disease and mortality in nineteenth-century England*, Batsford, 1984, pp. 148-75.

24 « every rural sound is sunk in the clamour of cotton works » ; Byng, John Viscount Torrington, *Diaries [1792]* (1936), cité dans A. Burton et P. Burton, *Green Bag Travellers*, op. cit., p. 91s.

25 A. Briggs, *Victorian cities*, Londres, 1963 ; R. J. Morris, « The industrial town », dans P. Waller éd., *The English urban landscape*, Oxford, 2000, pp. 175-208.

mentateurs estiment que les populations urbaines britanniques – représentées dans la littérature et les débats comme épuisées, malades, brisées, hâves, hagardes, dépravées (hommes, femmes et enfants) – sont dépourvues de religion, d'éducation, de sens de la communauté et d'autorité paternelle<sup>26</sup>. Ces maux atteignent même des aires relativement isolées que les besoins en charbon ont transformées en centres sidérurgiques. Le duc de Rutland, par exemple, ne peut cacher le pouvoir d'attraction des hauts-fourneaux des forges de Merthyr Tydfil, mais la merveille industrielle est indissociable des « visages sombres qu'éclaire la lueur des forges » (« gloomy visages [...] visible by the light of the forges »). « Ces êtres s'activent dans une atmosphère de chaos et de désordre » (« These were running around in an air of chaos and disorder »). « Jamais je n'ai vu quoi que ce soit qui me donne mieux l'idée des enfers », conclut le duc (fig. 3)<sup>27</sup>.

26 T. Young Choi, « Writing the Victorian city: discourses of risk, connection, and inevitability », *Victorian Studies*, 43, 2001, pp. 561-89.

27 « I never saw anything that gave me more the idea of the infernal regions » ; *Duke of Rutland, Journal of a Tour Through North and South Wales*, Londres, 1805, cité dans A. Birch, *The economic history of the British iron and steel industry, 1784-*

Inévitablement la préoccupation de l'élite évangélique, des poètes romantiques, des romanciers soucieux de la morale et des intellectuels benthamiens pour les pay-sages, pour la « salubrité des villes » et « les conditions de vie des pauvres et des démunis » suscite des réponses de la part des possédants et des directeurs de mines, d'usines et des manufactures ainsi que des marchands, des vendeurs et des hommes d'affaires de toutes sortes et de leurs porte-parole au Parlement et dans la presse. Ils accusent d'hypocrisie les réformateurs et ceux qui voudraient introduire des régulations sociales, ils en appellent au gouvernement pour abolir les taxes sur les biens de nécessité des classes ouvrières, surtout sur les céréales, ils militent pour l'extension de la franchise, ils font pression en faveur d'un système de protection sociale mieux administré, moins coûteux et mieux doté, et exigent des gouvernants issus de l'aristocratie d'épouser une idéologie en faveur du laissez faire et de la dérégulation des marchés<sup>28</sup>.

Les historiens ont maintenant montré combien les sources (rapports officiels, livres, commentaires, statistiques et documents de littérature populaire) sont, de bien des manières, contaminées par la nostalgie romantique pour l'économie agraire et pastorale en train de disparaître, par les préoccupations idéologiques, politiques et religieuses immédiates, par la géopolitique de l'Empire, par la survivance atypique d'une aristocratie féodale, d'un respect de la hiérarchie et d'autres manifestations de la tradition, et beaucoup moins par une quelconque célébration du progrès<sup>29</sup>. Plus d'un siècle après que la génération de réformateurs d'Arnold Toynbee eut accepté à contrecœur que l'Angleterre soit une société urbaine et industrielle et eut représenté cette évolution en termes cataclysmiques, les historiens ont non seulement accumulé plus de preuves mais se sont mis à trier, classer et réviser les sources des débats et des commentaires de l'époque sur les changements qui ont d'abord été désignés péjorativement puis triomphalement, comme la première Révolution industrielle. Après de vifs échanges, les historiens sont devenus conscients que les sources disponibles qu'ils utilisent pour décrire la Révolution industrielle anglaise dans leurs récits et leurs analyses sont le produit des préoccupations des contemporains pour construire un système politique doté d'un cadre législatif et institutionnel en vue d'assurer l'ordre, la stabilité et une dose de justice sociale à une époque de transition économique que l'on ne présente plus comme révolutionnaire ou cata-

1879, London, 1967, p. 84.

28 Le débat a été largement étudié par Hartwell, *Industrial Revolution*, ch. 5, « Interpretation of the Industrial Revolution in England ». Voir aussi W. Hardy, « Conceptions », *op. cit.*, pp. 1-16, 296-307.

29 W. Stafford, *Socialism*, *op. cit.*, pp. 136-142.

clysmique<sup>30</sup>.

## Les perceptions et les conceptions de la France et du continent

Ces mêmes sources et documents réflexifs, associés aux observations directes rédigées par les visiteurs et les voyageurs outre-Manche, forment le seul corpus disponible concernant les perceptions et les conceptions qui puisse être utilisé pour caractériser de manière un peu distanciée la Révolution industrielle en Grande-Bretagne à partir des témoignages de cette époque. Les observations par les voyageurs du continent peuvent apparaître superficielles, mais elles sont intéressantes car elles expriment les impressions visuelles immédiates de visiteurs appartenant à d'autres cultures et enclins à faire des commentaires sur les nouveautés et les contrastes comparés à leurs propres sociétés et économies. Des analyses et des réflexions plus profondes sur le « cas britannique » – ou modèle – sont à chercher chez les philosophes, les juristes, les économistes et les hommes d'affaires déjà impliqués dans des débats avec leurs compatriotes sur la nature, la nécessité ou l'intérêt de tels modes de changement économique, social et politique pour le reste de l'Europe<sup>31</sup>. Les *outsiders* manifestent un intérêt pour le « choc de la nouveauté », alors que les intellectuels européens conceptualisent leurs observations sous forme de réflexions qui témoignent des inquiétudes sur les conséquences à la fois bénéfiques et malignes que l'industrialisation britannique pourrait avoir en termes de développement ou d'instabilité dans leurs propres sociétés.

Les récits de voyages fournissent des aperçus (parfois assortis d'un commentaire pertinent) sur des traits de l'économie et de la société britannique qu'un courant de visiteurs américains, hollandais, français, allemands, italiens, suédois et suisses trouvent intéressants de décrire et d'évaluer. Aucun de ces voyageurs informé n'arrive sans avoir déjà des attentes. Leurs commentaires doivent aussi être situés au sein d'une tradition en évolution de réflexions continentales sur la culture, la société et la politique de Grande-Bretagne<sup>32</sup>. Ces vues sont alors marquées par l'anglophobie des radicaux européens, quand l'État hanovrien a conduit et financé les coalitions de mo-

30 P. K. O'Brien et C. Keyder, *Economic growth in Britain and France, 1780-1914. Two paths to the twentieth century*, Londres, 1978.

31 R. Romani, *National character and public spirit in Britain and France 1750-1914*, Cambridge, 2002.

32 Pour une analyse brève mais pertinente des vues françaises du XVIII<sup>e</sup> siècle sur le succès anglais, voir le chapitre sur « Les sources de la richesse de l'Angleterre, vues par les Français du XVIII<sup>e</sup> siècle », dans F. Crouzet, *De la supériorité de l'Angleterre sur la France*, Paris, 1985, pp. 105-119.

narques autocrates pour réprimer les armées et les idéaux de la Révolution française<sup>33</sup>. Plusieurs décennies après la défaite de Napoléon et l'établissement d'un statu quo au Congrès de Vienne, très peu d'intellectuels libéraux sur le continent restent prêts à voir dans les institutions et la société britanniques un modèle de progrès politique et social<sup>34</sup>. Ce modèle ressurgit seulement quand la « perfide Albion » se retire, après 1848, des politiques de puissance sur le continent pour la politique plus confortable de libre-échange qui s'accompagne de la splendeur de l'Empire et d'une rhétorique en faveur de la liberté et de la démocratie<sup>35</sup>.

### Les traits marquants de l'industrialisation

Les flux de techniciens et d'espions industriels en missions officielles avaient déjà commencé au début du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>36</sup>. Ils viennent pour étudier les machines, les procédés et les modes d'organisation de travail manufacturier outre-Manche et sont convaincus que l'essence de l'industrialisation repose sur des machines spécifiques ou sur le développement des secteurs particuliers, essentiellement la sidérurgie et la construction mécanique<sup>37</sup>. Le se-

cret de la suprématie technique de l'Angleterre n'est pas seulement recherché par les espions industriels, mais par des hommes d'affaires et des entrepreneurs qui viennent en Grande-Bretagne pour se former techniquement, en particulier, après 1815. Tous sont bien plus désireux de collecter des informations précieuses et des conseils pratiques que de mettre par écrit leurs impressions. Pierre André Decoster introduit la technique la plus récente de filature du lin en France un an après avoir visité de telles usines en Angleterre<sup>38</sup>. D'autres, comme l'architecte allemand Schinkel, mais aussi plusieurs Français – Dufrenoy, Beaumont, Coste et Le Play – recherchent les améliorations du travail du fer, des hauts-fourneaux et de l'acier fondu<sup>39</sup>. Mais cette catégorie de visiteurs reste limitée en nombre et s'appuie plus sur les publications des compatriotes que sur les voyages en Grande-Bretagne. Les nouveaux entrepreneurs étrangers qui voient la Grande-Bretagne d'un œil critique refusent l'inéluctabilité des maux associés à l'industrialisation<sup>40</sup>. L'entrepreneur drapier italien Alessandro Rossi développe des vues paternalistes et rejette le modèle anglais d'industrialisation après avoir visité la Grande-Bretagne au début des années 1840<sup>41</sup>.

Quand les voyages outre-Manche et en Mer du Nord des Européens riches, lettrés et curieux reprennent après les guerres napoléoniennes, de nombreux visiteurs incluent à leur itinéraire les villes industrielles, les ports, les usines, les mines et les forges aux côtés des cathédrales, des églises, des châteaux, des villes d'eaux, des montagnes, des lacs et des sites pittoresques de la campagne. Ils aiment regarder ce qui est nouveau avant de passer à l'admiration de l'ancien<sup>42</sup>. La plupart des visiteurs sont

33 N. Hampson, *The perfidy of Albion: French perceptions of England during the French Revolution*, Basingstoke, 1998, pp. 1-18; P. Langford, « The English as reformers. Foreign visitors' impressions, 1750-1850 », dans T. Charles, W. Blanning et P. Wende éd., *Reforms in Great Britain and Germany, 1750-1850*, Oxford, 1999, pp. 101-109.

34 M. E. Elkington, *Les relations de société entre l'Angleterre et la France sous la restauration, 1814-1830*, Paris, 1929, pp. 101-20.

35 A. D. Harvey, *Collision of empires: Britain in three world wars, 1793-1815*, Londres, 1992, pp. 79-84.

36 J. R. Harris, « Industrial espionage in the eighteenth century », *Industrial Archaeological Review*, 7, 1985, pp. 164-175; M. Fritz, « British influence on developments in the Swedish foundry industry around the turn of the eighteenth century », dans K. Bruland éd., *Technology transfer and Scandinavian industrialisation*, New York et Oxford, 1991, pp. 59-72; J. R. Harris, *Industrial espionage and technology transfer: Britain and France in the eighteenth century*, Aldershot, 1997.

37 Pour des exemples de ce genre, voir M. Palmer, *R. R. Angers-stein's illustrated travel diary, 1753-1755: industry in England and Wales from a Swedish perspective*, Londres, 2001; M. W. Flinn, *Svendenstierna's tour of Great Britain 1802-3: the travel diary of an industrial spy*, Newton Abbot, 1993, pp. vii-xix; Gallois, « Rapport sur les chemins de fer en Angleterre notamment à Newcastle », *Annales des Mines*, 30, 1818, pp. 129-144; J. M. Dutens, *Mémoires sur les travaux publics de l'Angleterre, suivis d'un mémoire sur l'esprit d'association et sur les différents modes de concession*, Paris, 1819; C. Dupin, *Voyages dans la Grande-Bretagne entrepris relativement aux services publics de la guerre, de la marine et des ponts et chaussées depuis 1816*, Paris, 1819-1824; C. B. Mosca, *Relazione su alcuni lavori pubblici*, L. Guardamagna et L. Re éd., Turin, 1998; W. O. Hender-

son, *J. C. Fischer and His Diary of Industrial England 1814-51*, Londres, 1966.

38 W. O. Henderson, *Britain and industrial Europe*, op. cit., p. 33.

39 P. A. Dufrenoy et J. B. E. de Beaumont, *Voyage métallurgique en Angleterre, ou recueil de mémoires sur le gisement, l'exploitation et le traitement des minerais*, Paris, 1827; M. M. L. Coste et A. Perdonnet, *Mémoires métallurgiques sur le traitement des mineurs de fer...*, Paris, 1830; M. F. Le Play, *Description des procédés métallurgiques employés dans le Pays de Galles pour la fabrication du cuivre*, Paris, 1848; K. F. Schinkel, *The English journeys. Journal of a visit to France and Britain in 1826*, David Bindman et Gottfried Riemann éd., New Haven, 1993.

40 Voir en particulier les représentations des industriels français : P. Stearns, « British Industry through the Eyes of French Industrialists (1820-1848) », *Journal of Modern History*, 37, 1965, pp. 50-61.

41 G. L. Fontana, « Dall'onda tessile alle nuove industrie: sviluppo tecnologico, industrializzazione, borghesia di fabbrica nel distretto laniero altovicentino », dans G. A. Cisotto éd., *Movimenti politici e sociali nel Veneto dal 1876 al 1903*, Vicenza, 1986, p. 96.

42 N. Leask, *Curiosity and the aesthetics of travel writings, 1770-*



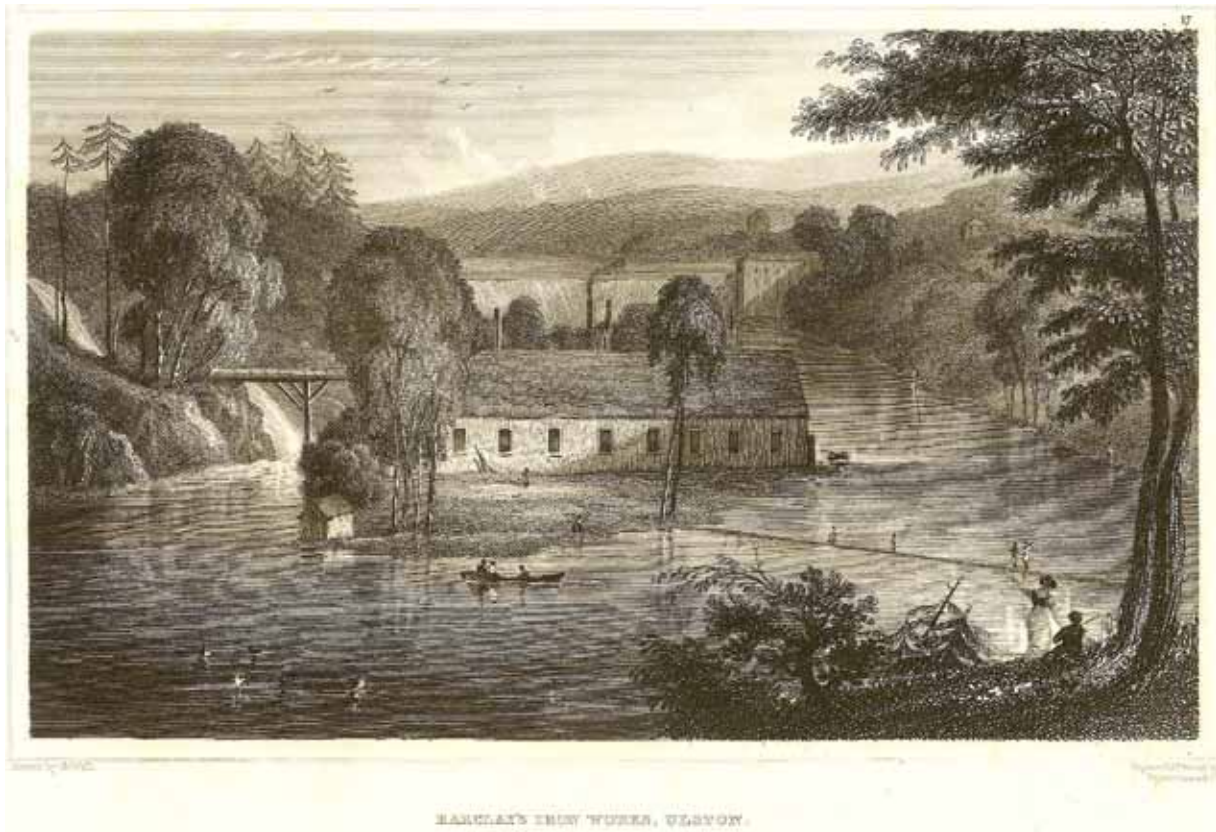


Fig. 4 - 'Barclay's Iron Works, Ulston'. Imprimé par J. et F. Tallis, Londres, c. 1850. Collection privée.

plus intéressés à retenir les traits les plus marquants de l'industrie britannique qui sont souvent représentés dans les images romantiques de l'époque. Le vicomte français Walsh note combien la vue d'une ville industrielle comme Birmingham est saisissante en raison du contraste avec la campagne : « Habités depuis plusieurs jours à voir des villes historiques, des palais sans maîtres, des campagnes pittoresques et des ruines, nous étions tout assourdis du bruit et du mouvement d'une ville industrielle »<sup>43</sup>. Assurément les références fréquentes au pittoresque soulignent les tensions – esthétiques mais aussi morales et philosophiques – que l'industrialisation nourrit. Les nombreuses gravures qui représentent le visage changeant de la Grande-Bretagne, et qui sont toutes probablement achetées par des voyageurs pendant leur séjour, montrent un pays dans lequel la vie rurale, idyllique, est à peine affectée – certains diraient défigurée – par l'industrie moderne (fig. 4). Ainsi, elles révèlent aussi la nature incomplète de l'industrialisation, ce qu'observe la jeune Anglaise Sarah Mayo Parkes (une avide collectionneuse de gravures industrielles) lors de ses voyages dans le Yorkshire à la fin des années 1810 notant avec émerveillement l'utilisation de la vapeur mais avec regret « qu'elle ne soit pas appli-

1840: 'from an antique land', Oxford, 2002, p. 2.

43 J.-A. Walsh, *Lettres sur l'Angleterre ou voyage dans la Grande-Bretagne*, Londres, 1830, pp. 312-313.

quée à une plus grande variété d'objets »<sup>44</sup>.

La part croissante de l'énergie fossile, la disponibilité de nouveaux moyens de transport, la taille et la complexité des usines impressionnent les visiteurs qui se succèdent. En tant que voyageurs, les Européens pouvaient difficilement manquer d'apprécier la possibilité de faire transiter plus vite, à moindre coût et plus confortablement les hommes et les marchandises grâce aux chemins de fer – reliant les villes entre elles, avec la campagne et intégrant les marchés. Ces facilités rendent Liverpool, Manchester et Birmingham joignables pratiquement sans frais de transport, selon Tocqueville<sup>45</sup>. Les chemins de fer sont l'objet des commentaires les plus enthousiastes. Le Persan Najaf Koolee Meerza décrit son expérience des chemins de fer en usant de licences poétiques : « Tout ce qui semble mouvoir ces voitures est une boîte de fer, dans laquelle on met de l'eau à bouillir, comme dans un âtre ; au-dessous se trouve une sorte d'urne, d'où s'élève la vapeur qui donne une formidable impulsion : quand la vapeur monte, les roues se mettent en mouvement, la voiture déploie ses ailes et les voyageurs pour ainsi

44 "What a pity that it is not applied to a greater variety of purposes"; P. M. Litton, "The Journals of Sarah Mayo Parkes, 1815 and 1818", *Thoresby Society Miscellany*, 13, 2003, p. 14.

45 A. de Tocqueville, *Journeys to England and Ireland*, Londres, [1833] 1968, p. 113.



Fig. 5 - "Moorish Arch, Looking from the Tunnel" (Liverpool & Manchester Railway), gravure par S. G. Hughes d'après un dessin de Thomas Talbot Bury. Imprimée par R. Ackermann, Londres, 1831. Collection privée.

Fig. 6 - Terminus du N. W. Railway, Euston Square: intérieur de la gare, avec des trains sur trois voies, et des personnages, incluant à droite peut-être un portier, poussant un chariot, 1843. Graphite sur papier par George Scharf (1788–1860). Scharf est né en Allemagne, il travaille à Munich et émigre en Angleterre en 1816. BM Prints & Drawings 1862.0614.419 © The Trustees of the British Museum.



dire s'envolent » (fig. 5)<sup>46</sup>. Les chemins de fer illustrent

<sup>46</sup> "All that seems to draw these coaches is a box of iron, in which they put water to boil, as in a fire-place; underneath this iron box is like an urn, and from it rises the steam which gives the

wonderful force: when the steam rises up, the wheels take their motion, the coach spreads its wings and the travellers become like birds"; N. K. Meerza, *Journal of a Residence in England and of a Journey from and to Syria*, Londres, 1839, vol. 2, p. 12.

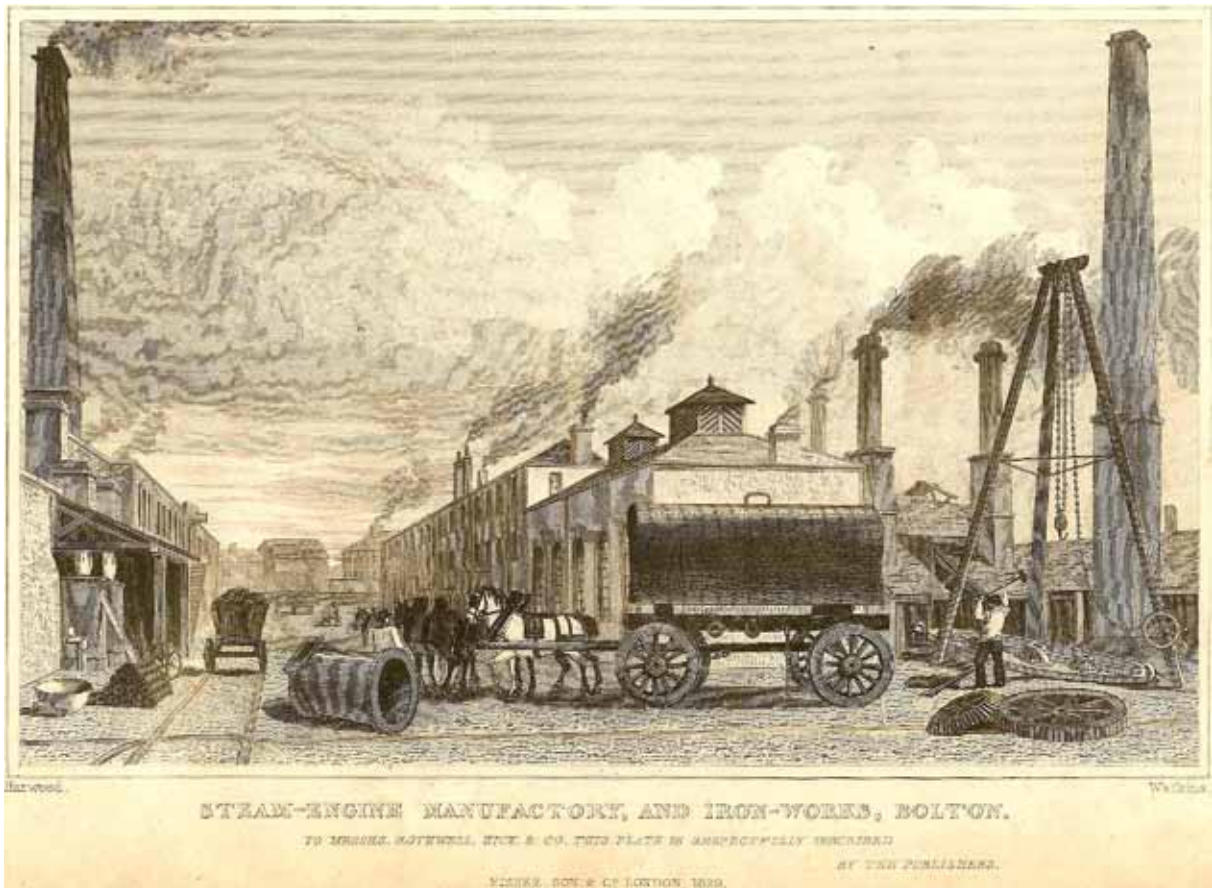


Fig. 7 - "Steam-Engine Manufactory, and Iron-Works, Bolton" par Watkins, d'après un dessin de Harwood. Imprimé par Fisher, Son & Co., Londres, 1829. Collection privée.

le mieux l'association entre vapeur et fer devenue commune dans la construction mécanique et les travaux d'ingénieurs et que l'on remarque immédiatement non seulement dans les locomotives mais aussi dans les toits, les voûtes, les escaliers et les colonnes métalliques (fig. 6). Les machines et la production mécanisée forment un sujet supplémentaire de débat. Le comte italien Pecchio, émerveillé par le potentiel de production mécanique, est sidéré par la vue d'une « machine infinie qui multiplie le nombre de bras dans les usines »<sup>47</sup>. La ressemblance des usines des villes du Nord avec des palais ou des bâtiments religieux ne manque jamais de susciter des commentaires dans le style de ceux de Tocqueville (fig. 7). Comme il approche de Manchester lors de son séjour en Angleterre en 1835, Tocqueville note : « Au sommet des collines que je viens de décrire, s'élèvent trente ou quarante manufactures. Leurs six étages montent dans les airs. Leur immense enceinte annonce au loin la centralisation de l'industrie »<sup>48</sup>. L'économiste Say conclut en observant les

47 « infinite macchina che nelle manifatture centuplicano le mani dell'uomo » ; G. Pecchio, *Osservazioni semiserie di un esule sull'Inghilterra*, G. Nicoletti éd., Milan, 1976, pp. 114-145.

48 A. de Tocqueville, *Voyage en Angleterre*, dans *Œuvres complètes*, publ. par Mme de Tocqueville [et Gustave de Beaumont],

liaisons entre la mécanisation, l'industrialisation et l'abondance d'énergie fossile : « Partout où il y a de l'industrie, il y a du charbon » mais « c'est principalement l'introduction des machines dans les arts qui a rendu la production si économique »<sup>49</sup>.

### **L'urbanisation et les horreurs de l'industrie**

Les représentations continentales de l'environnement et des conditions dans lesquelles les habitants de Manchester, Birmingham, Leeds, Sheffield et d'autres villes nouvelles vivent et travaillent sont plus terrifiantes et évocatrices que toutes les autres publications de leurs contemporains britanniques. Peut-être cette appréciation provient de leur admiration de l'agriculture anglaise et de leur goût marqué pour le pittoresque de la campagne anglaise et écossaise<sup>50</sup>. Tous font aussi l'éloge de la vie londonienne (excepté les taudis) et valorisent l'architecture

t. 8, Paris, Michel Lévy frères, 1864-1866, p. 365.

49 J.-B. Say, *De l'Angleterre et des Anglais*, Paris, 1815.

50 M. Andrews, *In search of the picturesque: landscape aesthetics and tourism in Britain, 1760-1800*, Stanford, 1989; A. Gilroy, *Romantic geographies: discourses of travel 1775-1844*; Manchester, 2000, pp. 4-5; J. Buzard, « The grand tour and after (1660-1840) », dans P. Hulme et T. Youngs éd., *The Cambridge companion to travel writing*, Cambridge, 2002, pp. 42-47.

et le capital social des « villes commerçantes », incluant aussi Bristol et Liverpool – bien que Tocqueville suspecte qu'à Liverpool on s'évertue à cacher la pauvreté<sup>51</sup>. Pour la majorité, l'observation de Schinkel selon laquelle « la vue d'une ville industrielle anglaise... est des plus déprimantes ; rien n'est agréable à l'œil », est représentative<sup>52</sup>.

Manchester est pour toujours représentée par l'hyperbole d'Engels comme « le type classique de la ville industrielle » dans laquelle « l'abaissement où l'utilisation de la vapeur, des machines et de la division du travail plongent le travailleur et les efforts du prolétariat pour s'arracher à cette situation dégradante devaient nécessairement être poussés à l'extrême »<sup>53</sup>. La description célèbre d'Engels avait cependant été anticipée par plusieurs commentateurs américains, français, italiens et allemands sur cette ville qui allie la dégradation morale et physique de ses habitants à un environnement pollué et crasseux suscitant un franc dégoût chez les visiteurs venus du continent. Garneau est surpris par Manchester car « malgré la pauvreté de la masse de ses habitants, la ville est une des plus riches de l'Angleterre »<sup>54</sup>. Tocqueville interroge également le contraste apparent entre les réalisations de la société industrielle et l'immense misère qui afflige une grande partie des hommes et de femmes qui vivent dans des sites comme Manchester. C'est sur la dialectique entre l'avancement et l'arriération que les essayistes étrangers fondent leur compréhension des contradictions de la vie « moderne » pour le plus grand nombre. Les ouvriers sont réduits – pour filer la métaphore des Lumières – à l'état de sauvages, mais le problème réside dans le fait que « de cet égout immonde l'or s'écoule. C'est là que l'esprit humain se perfectionne et s'abrutit, que la civilisation produit ses merveilles et que l'homme civilisé redevient presque sauvage »<sup>55</sup>.

Birmingham suscite des jugements similaires. Pour Tocqueville, « c'est un immense atelier, une grande forge, une vaste boutique. On n'y voit que des gens affairés, des

visages noircis par la fumée. On n'y entend que le bruit des marteaux et le sifflement de la vapeur qui s'échappe de la chaudière. On dirait l'intérieur d'une mine du nouveau monde. Tout y est sale, noir et obscur, quoiqu'il s'en échappe à chaque instant de l'argent et de l'or »<sup>56</sup>. Mais il y a aussi des différences majeures ; si à Birmingham la plupart des familles vit dans des habitations individuelles, à Manchester la population vit dans « des lieux humides et repoussants [où] sont entassés pêle-mêle douze ou quinze créatures humaines ». Manchester ne possède pas de toilettes publiques et ses rues sont mal pavées alors que Birmingham est un site industriel plus avenant. Plusieurs voyageurs ne peuvent pas s'empêcher de remarquer que le petit manufacturier de Birmingham vit dans de meilleures conditions et fournit de plus grandes facilités à la population dans son ensemble comparé au « grand capitaliste » de villes comme Manchester. « On ne voit que le feu et la vapeur, les forges et les forgerons », écrit Beltrami, « tout est noir. C'est l'empire de Vulcain et le haut lieu des arts utiles »<sup>57</sup>. Pourtant, la ville apparaît à bien des visiteurs comme une alternative plus attirante que bien des centres industriels du Nord.

La vision des Midlands comme un « immense atelier » participe de ce que Blanqui appelle « la plaine des Cyclopes ». Il observe que « la terre n'offre plus aux regards qu'une végétation stérile et sauvage, et le ciel qu'un aspect nébuleux et noirâtre. Le sol est tout scarifié par les mines, et dominé par des milliers de hideuses pyramides quadrangulaires, d'où sortent, pendant le jour, des nuages de fumée, et des torrents de flammes pendant la nuit »<sup>58</sup>. Les Midlands sont prolongés dans le Staffordshire « par des acres et des acres, des milles et des milles de fours et de fourneaux »<sup>59</sup>. Cela se poursuit par les paysages encore plus déprimants du Lancashire. Le vicomte Walsh n'hésite pas à dire que les villes entre Rochdale et Halifax sont « les plus tristes au monde » et ajoute : « nous les traversions le soir, nous ne parlions pas ; car il y a des douleurs auxquelles il ne faut pas de parole »<sup>60</sup>.

« En visitant Liverpool, nous avons vu l'une des plus Grandes Villes Commerciales du Monde dans laquelle tous les Avantages fournis par un Commerce avantageux sont déployés, & qui pour son Ordre, sa Régularité, son

56 *Ibid.*, p. 356.

57 « There is nothing but fire and smoke, forges and smiths; everything is black. It is the empire of vulcan and the seat of the useful arts » ; G. C. Beltrami, *Pilgrimage*, *op. cit.*, p. 424.

58 J.-A. Blanqui, dans R. E. Palmer, *French Travellers*, *op. cit.*, p. 71.

59 « acre after acre and mile after mile of kilns and furnaces » ; D. W. Fisk, *travels*, *op. cit.*, p. 503.

60 Vicomte Walsh, 1829, cité dans R. E. Palmer, *French Travellers*, *op. cit.*, p. 79.

51 A. de Tocqueville, *Voyage en Angleterre*, *op. cit.*

52 « the sight of an English industrial town ... is most depressing; nothing pleases the eye » ; K. F. Schinkel, *English journeys*, *op. cit.*, p. 13.

53 « the classic type of modern manufacturing town [where] the degradation to which the application of steam power, machinery and the division of labour, reduce the working man and the attempts of the proletariat to rise above debasement must likewise be carried to the highest point » ; F. Engels, *La situation de la classe laborieuse en Angleterre*, éd. par G. Badia et J. Frédéric, Paris, 1960, p. 81 ; *The condition of the working class in England in 1844*, Londres, [éd. anglaise 1887] 1987, p. 67. Voir aussi G. Stedman Jones, « Voir sans entendre. Engels, Manchester et l'observation sociale en 1844 », *Genèses*, 22, 1996, pp. 4-17.

54 F.-X. Garneau, *Voyage en Angleterre*, Paris, 1855, p. 295.

55 A. de Tocqueville, *Voyage en Angleterre*, *op. cit.* p. 369.

Industrie & son Opulence n'a son pareil avec aucune Ville des Territoires de ses Majestés »<sup>61</sup>. Ce commentaire d'un Anglais de Liverpool aurait reçu une réponse plus réservée de la part d'étrangers. Plusieurs notent la modernité de la ville. Blanqui la considère comme un site favorable et, malgré ses réticences, il admet que la ville est pourvue de tous les agréments modernes : « la ville possède un jardin botanique, des écoles, des bains, des promenades publiques, un cirque, des marchés et un grand nombre d'églises, dont l'élégante variété mérite une étude particulière »<sup>62</sup>. Bien d'autres, notamment les Américains, sont plus sévères et estiment que la ville cache une extrême pauvreté sous une façade de modernité.

Ceux qui voyagent en Écosse commentent positivement le New Lanark de Robert Owen et l'opposent à la misère ouvrière des usines de coton de Glasgow<sup>63</sup>. Si Durham ou Newcastle ne peuvent « s'enorgueillir que de peu d'objets d'intérêt pour le visiteur »<sup>64</sup>, Leeds et ses manufactures drapières, Sheffield et sa coutellerie attirent encore moins de visiteurs. Ils mentionnent en termes peu flatteurs les cheminées, les forges et les usines à mesure qu'ils s'empressent de gagner York et ses constructions anciennes, Cambridge et sa vie universitaire<sup>65</sup>.

### **Les souvenirs de l'industrie : consommation et Révolution**

Bien que la majorité des visiteurs semblent impressionnés par le rythme, l'intensité et la productivité des activités manufacturières urbaines, ils apprécient très rarement la qualité des artefacts. Avant 1800, l'image de la production anglaise est assez positive. Les voyageurs comme Faujas de Saint-Fond soulignent la qualité de la production, en particulier les exemples fameux des porcelaines de Wedgwood et des verres de Parker, fruits

61 « In visiting Liverpool We have seen one of the Largest Commercial Towns in the World in which all the Advantages arising from advantageous Commerce is fully displayed, & which for its good order, Regularity, Industry & Opulence many justly view with any City in his Majesties Dominions... » ; D. Hawkins éd., « IThomas Grove's Journal of a Tour to the North, 1818 », *Northern History*, 33, 1997, p. 167.

62 J.-A. Blanqui, *Voyage d'un jeune français en Angleterre et en Écosse*, cité dans R. E. Palmer, *French Travellers in England*, *op. cit.*, p. 73.

63 H. Meidinger, *Reisen durch Grossbritannien und Irland*, vorzüglich in topographischer, kommerzieller und statistischer Hinsicht, Francfort sur Le Main, 1828, p. 188 ; J.-A. Blanqui, *Voyage d'un jeune français*, *op. cit.*, p. 99 ; Spiker, *Travels*, *op. cit.*, p. 235, Simond, *Journal*, *op. cit.*, p. 279.

64 J. G. Kohl, *Travels in England and Wales*, Bristol, 1845, p. 135.

65 « boast but few objects of interests to the traveller » ; N. H. Carter, *Letter from Europe, comprising the Journal of a Tour through Ireland, England, Scotland, France, Italy, and Switzerland, in 1825, '26 and '27*, New York, 1827, p. 95.

d'un « peuple actif, animé par le génie du commerce » (fig. 8)<sup>66</sup>. Après la fin de la guerre, en 1815, les Français et d'autres visiteurs étrangers se montrent bien moins enthousiastes à propos des produits de l'industrie britannique, qu'ils méprisent souvent comme « grotesques et sans goût »<sup>67</sup>. Les articles anglais sont critiqués pour leur médiocre qualité : « Je demande pardon à nos voisins anglais », écrit Blanqui, « tous ces châles imprimés, vraiment ces châles de pacotille ... ne seraient jamais portés à Paris même par les femmes de chambre d'une bonne maison »<sup>68</sup>. Chevalier, sur un mode moins caustique, explique que « le Français s'engage dans l'industrie comme un artiste, l'Anglais comme un marchand »<sup>69</sup>. Les commentateurs britanniques aussi s'accordent sur le fait que les producteurs anglais manquent de goût et préfèrent « l'utile » et surtout « le bon marché ». James Thomson admet dans « Letter to Peel » (1840) que « l'industrie en France est prééminente dans l'ORNEMENT, celle de l'Angleterre est inégalée dans l'UTILITÉ »<sup>70</sup>. Le Rapport supplémentaire sur le dessin pour le rapport officiel de la France à la Grande Exposition souligne la « monotonie malade », « l'uniformité fatigante », par lesquelles « l'homme lui-même est réduit à devenir le serviteur de la machine » (fig. 9)<sup>71</sup>.

Le révérend Richard Warner prévient les consommateurs britanniques que le danger ne tient pas seulement au dessin mais aux procédés de mécanisation eux-mêmes qui permettent des biens si bon marché. La cause réside dans l'intense division du travail : « Une femme de goût moderne serait surprise, si je lui disais, que la tasse dans laquelle elle boit son thé à petites gorgées est passée à

66 B. Faujas-de-Saint-Fond, *Voyage en Angleterre, en Écosse et aux Iles Hébrides; ayant pour objet les sciences, les arts, l'histoire naturelle et les mœurs*, vol. 1, Paris, 1797, p. 117.

67 D. M. Espriella, « Letters », dans R. Trench, *Travellers in Britain*, *op. cit.*, p. 199. Comme Ferri di San Costante le souligne, « Il est certain que les manufacturiers de cette nation, surtout ceux qui travaillent à des articles de luxe, le font avec moins de goût que ceux de plusieurs autres nations », C. G. L. Ferri di San Costante, *Londres et les Anglais*, Paris, 1804, III, p. 235.

68 J.-A. Blanqui, *Lettres*, *op. cit.*, p. 135, cité dans W. Walton, *France at the Crystal Palace: Bourgeois Taste and Artisan Manufacture in the Nineteenth Century*, Londres, 1992, p. 210.

69 M. Chevalier, *L'Exposition universelle de Londres*, Paris, 1851, passim, dans W. Walton, *France at the Crystal Palace*, *op. cit.*, p. 207.

70 « The industry of France, pre-eminent in the ORNAMENTAL, that of England, unrivalled in the USEFUL » ; cité dans T. Kusamitsu, « British industrialization and design before the Great Exhibition », *Textile History*, 12, 1981, p. 78.

71 « sickening monotony », « tiresome sameness » [in which] « man himself becomes only the servant of the machine » ; *ibid.*, p. 81.

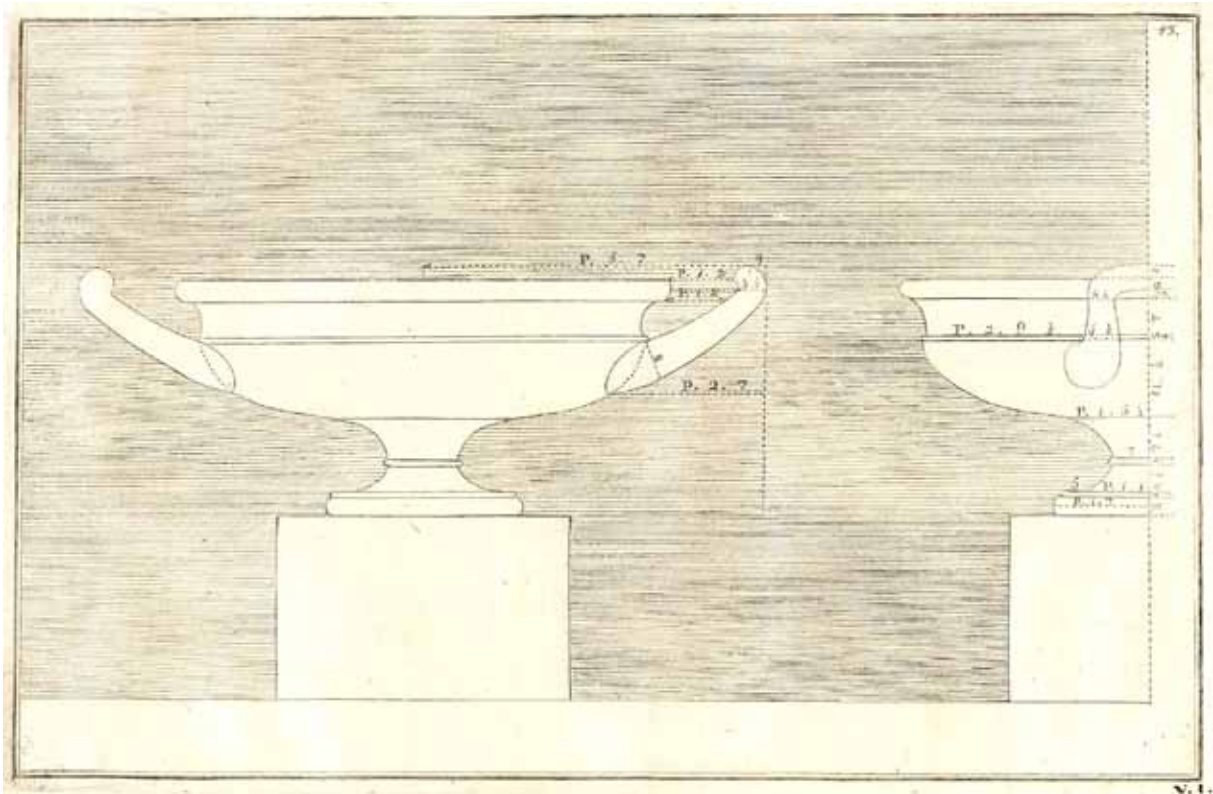


Fig. 8 - Dessin d'une urne. Wedgwood, vers 1780. Collection privée.

travers les mains d'au moins vingt-trois ouvriers, avant d'atteindre ses lèvres »<sup>72</sup>. On a prétendu que l'économie politique française de l'époque ne voit pas la nécessité de prendre en compte l'industrie. Une vision de la production comme portée par la demande de la bourgeoisie domine et elle suppose que les méthodes productives conviennent mieux pour fabriquer des articles de haute qualité destinés aux classes moyennes françaises alors que les produits de qualité inférieure pourraient être importés d'Angleterre sous un régime de libre-échange<sup>73</sup>. Tocqueville justifie la spécialisation britannique dans le quantitatif plus que dans la qualité par le fait que les consommateurs anglais fondent leurs choix sur des « besoins factices » car « pour le peuple anglais, le manque de certaines superfluités auxquelles un long usage l'a accoutumé, est aussi pénible que le défaut de vêtements ou de nourriture pour un Russe »<sup>74</sup>.

### Comprendre et expliquer la Révolution

Il serait injuste de dire que les aperçus de l'industrialisation britannique qui transparaissent de ce corpus d'écrits

72 « It would surprise a modern fine lady, were I to tell her, that the cup from which she sips her tea had been through the hands of at least twenty-three workmen, before it met her lips » ; A. Burton et P. Burton, *Green Bag Travellers*, op. cit., p. 97.

73 W. Walton, *France at the Crystal Palace*, op. cit., p. 210.

74 A. de Tocqueville, *Voyage en Angleterre*, op. cit., p. 320.

quelque peu superficiel et impressionniste sont sans profondeur. Le corpus révèle que les manufacturiers font un usage croissant des abondantes ressources de l'Angleterre en charbon à bon marché et substituent aux sources traditionnelles d'énergie (vent, eau, force animale et humaine) la chaleur et la puissance de la vapeur. Le fer remplace le bois comme matériau dans la construction et la fabrication d'artefacts. Plusieurs processus de production (en particulier dans le textile) sont concentrés dans de très grands sites et unités de contrôle usiniers. Le déploiement du machinisme commence à prendre de l'ampleur et devient impressionnant<sup>75</sup>.

L'économiste anglophile Michel Chevalier critique les étrangers de ne faire la relation que de ce qu'ils voient et d'échouer à porter l'enquête sur « les causes de toute cette richesse et prospérité ». Il estime que :

« Si l'industrie les a un instant occupés, c'est à la façon d'une décoration d'Opéra. Ainsi, ils sont restés

75 F. M. Wilson, *Strange island*, passim. Ces facteurs sont particulièrement soulignés dans P. J. B. Nougaret, *Londres, la cour et les provinces d'Angleterre, d'Écosse, et d'Irlande, ou esprit, mœurs, coutumes, habitudes privées des habitants de la Grande-Bretagne*, Paris, 1816, p. 6; H. D. D. Humphrey, *Great Britain, France and Belgium: a short tour in 1835*, New York, 1838, p. 222 et Z. Allen, *The Practical Tourist, or Sketches of the state of the useful arts, and of society, scenery, &c.. in Great-Britain, France and Holland*, Beckwith – Providence, 1832, p. 124.

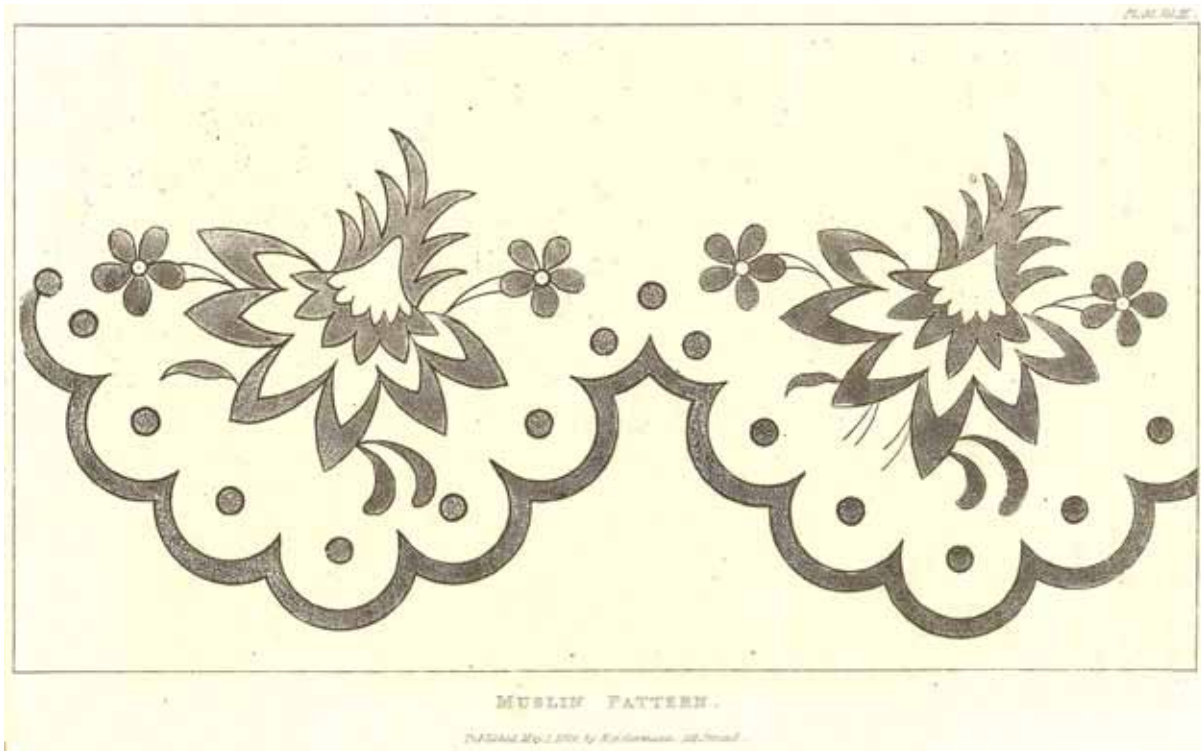


Fig. 9 - "Muslin Pattern", Imprimé par R. Ackermann, Londres, 1<sup>er</sup> mai 1824. Collection privée.

ébahis devant les milliers de vaisseaux dont les mâts s'étendent à perte de vue sur la Tamise ou dans les docks. Ils se sont extasiés sur l'immensité des cités manufacturières, sur les dimensions des fabriques et la hauteur de leurs cheminées ; sur cet éclairage merveilleux, sur ces ponts hardis en pierre ou en fer, sur l'aspect fantasmagorique des feux de forge pendant la nuit. Ils ont recherché comment l'Angleterre était arrivée à avoir ses innombrables vaisseaux, à multiplier ses manufactures à l'infini, à créer des villes d'une architecture si simple, et pourtant fastueuses par la largeur et la propreté de leurs rues ; ils se sont peu enquis de la source de tant de bien-être et d'opulence »<sup>76</sup>.

Chevalier énonce un problème que rencontrent bien des visiteurs et qui consiste à envisager le changement au-delà des pouvoirs de l'imagination. Cette incapacité à conceptualiser et parfois même à décrire avec pertinence dépasse la simple figure de style. Léon Faucher, par exemple, montre la difficulté d'expliquer les inégalités modernes : « les Français ne peuvent pas comprendre un état des affaires dans lequel une minorité peut s'approprier la terre, un meilleur logement et même un air meilleur, tout en reléguant la majorité dans six pieds pour

placer un lit ou un couffin »<sup>77</sup>. La taille incommensurable des bâtiments, la grandeur des usines, et la souffrance des ouvriers sont des traits aussi soulignés par le proluxe Ledru-Rollin qui peut s'enorgueillir qu'« il n'y a rien en France qui puisse être comparé avec ce que nous voyons dans les centres de l'Angleterre où croît la population »<sup>78</sup>.

Aucun consensus ne semble s'être formé parmi les visiteurs du continent pour attribuer l'avance industrielle anglaise à des qualités spéciales ou particulières qui tiendraient au caractère britannique, à la culture ou aux institutions<sup>79</sup>. La liberté et la tolérance restent considérées comme des faits de première importance par les libéraux comme La Vauguyon qui explique en 1817 que la Grande-Bretagne « est la terre classique de la liberté et de la tolérance religieuse, les deux bienfaits les plus grands dont les hommes puissent jouir »<sup>80</sup>. Cependant,

77 Cité dans P. K. O'Brien et C. Keyder, *Economic growth*, op. cit., pp. 186-87.

78 Cité dans P. K. O'Brien et C. Keyder, *Economic growth*, op. cit., p. 186.

79 P. Langford, *Englishness identified: manners and character, 1650-1850*, Oxford, 2000, pp. 29-36.

80 Cité dans P. K. O'Brien et C. Keyder, *Economic growth*, op. cit., p. 186. Ce facteur est examiné par G. Stedman Jones, « National bankruptcy and social revolution: European observers on Britain, 1813-1844 », dans D. Winch et P. K. O'Brien éd., *The political economy of British historical experience*, Oxford, 2002, pp. 31-60 et E. Rothschild, « The English kopf », dans *ibid.*, pp. 61-92.

76 M. Chevalier, *Lettres sur l'Amérique du Nord*, t. I, Bruxelles, 1844, pp. 22-23 ; *Society, manners and politics in the United States being a series of letters on North America*, Boston, 1839, p. 25.

rare sont ceux qui prétendraient que ces facteurs ont un impact direct sur les performances économiques de la nation et nombreux sont ceux qui douteraient que la liberté soit vraiment si inhérente à la vie britannique. Au contraire, bien des observateurs notent qu'il existe un esprit – ou un caractère national – qui n'est pas très honorable et qui ternit « l'appétit de croissance » des Anglais. Tocqueville le remarque et en tire des conclusions avec causticité : « L'esprit, la vertu même, paraissent peu de chose sans l'argent. L'argent se mêle à tous les mérites et s'y incorpore en quelque sorte. Il comble tous les vides qui peuvent se trouver entre les hommes, mais rien ne saurait le suppléer »<sup>81</sup>. Le caractère omniprésent des affaires dans la vie courante et la nature âpre au gain de la nation entière sont rarement passés sous silence : « En Angleterre on ne parle plus que de commerce », commente un visiteur allemand, « d'autres mots que l'on utilisait avant sont devenus obsolètes. Je suppose que leur commerce sera bientôt prêché dans les églises comme la doctrine par excellence du bonheur et du salut »<sup>82</sup>.

Pourtant la découverte d'un « geist anglais » n'est pas, du moins à cette période, un enjeu pour les voyageurs du continent, même parmi ceux montrant une réelle curiosité au sujet des succès économiques de leurs voisins<sup>83</sup>. La plupart, au contraire, rappellent et dénoncent l'intensification du travail en Grande-Bretagne, qui a eu lieu moins sur la base d'une acceptation volontaire, comme l'ont suggéré certains historiens récemment, mais en recourant à la discipline de la production industrielle<sup>84</sup>. Alors que les voyageurs du début du XVIII<sup>e</sup> siècle décrivent la « douce Angleterre » et ses nombreuses fêtes, le Lundi Saint et le temps passé à boire, la réalité et les métaphores pour le manque de loisir et la disparition du plaisir de s'enivrer deviennent des clichés au début

du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>85</sup>. Stendhal se réjouit avec ironie que « la peine excessive et épuisante des ouvriers anglais nous venge de Waterloo ... Pour notre part nous avons enterré nos morts, et nos survivants sont plus heureux que les Anglais »<sup>86</sup>. Ce trait est aussi noté par son compatriote Tocqueville qui lors de sa visite à Birmingham est frappé par le fait que « Ces gens-ci n'ont pas un moment à eux. Ils travaillent comme s'ils devaient devenir riches ce soir et mourir demain »<sup>87</sup>.

La plupart des visiteurs estiment que les origines de l'industrialisation précoce de la Grande-Bretagne résident dans le succès interrompu de son commerce international, dans ses ressources naturelles (surtout en charbon) et dans les handicaps associés avec les systèmes politiques et institutionnels inefficaces et inappropriés de leurs propres pays. Plusieurs d'entre eux assurent leurs compatriotes que la convergence entre les économies européennes a bien commencé après les guerres révolutionnaires. Pratiquement aucun visiteur d'Europe occidentale ne montre d'appréhension quant au rattrapage qui pourrait être exceptionnellement difficile ou lent. Charles Dupin, professeur de mécanique au Conservatoire des Arts et Métiers conclut sa visite en Grande-Bretagne avec l'idée que ce qui a été accompli par l'Angleterre depuis le dernier quart du XVIII<sup>e</sup> siècle, « nous pouvons le faire plus promptement encore, nous pouvons reprendre notre rang en profitant de son expérience comme elle a su profiter de la nôtre. Osons vouloir »<sup>88</sup>. D'autres, comme Avot, sont moins enclins à se presser et soulignent la nécessité d'une voie plus graduelle – mais bien inéluctable – vers l'industrialisation : « il faut que la nature mette le temps nécessaire pour accomplir ses vastes desseins »<sup>89</sup>.

81 A. de Tocqueville, *Voyage en Angleterre*, op. cit., p. 347.

82 « In England one now speaks of nothing but trade [...], certain other words which were formerly sometimes heard there, are entirely obsolete. I expect that trade will soon be preached from the pulpits there as the sole doctrine of happiness and salvation » ; F. M. Klinger, *Betrachtungen und Gedanken über verschiedene Gegenstände, 1801-1802*, Stuttgart, 1843, vol. 111, pt. 1, p. 39, cité et traduit dans A. D. Harvey, « European attitudes to Britain during the French Revolutionary and Napoleonic era », *History*, 63, 1978, p. 363.

83 Voir en particulier B. A. L. de Staël-Holstein, *Letters on England*, Londres, 1825, p. 8 ; G. C. Beltrami, *A pilgrimage in Europe and America leading to the discovery of the sources of Mississippi and Bloody River*, Londres, 1828, p. 334.

84 J. De Vries, « The Industrial Revolution and the Industrious Revolution », *Journal of Economic History*, 54, 1994, pp. 249-270 ; H.-J. Voth, *Time and work in England 1750-1830*, Oxford, 2000, pp. 1-16. Voir aussi D. Reid, « The decline of Saint Monday 1776-1876 », *Past and Present*, 71, 1976, pp. 76-101.

85 J.-A. Blanqui, *Voyage d'un Jeune Français en Angleterre et en Ecosse, pendant l'automne de 1823*, Paris, 1824, p. 84 ; D. W. Fisk, *Travels on the continent of Europe, in England, Ireland, Scotland...* New York, 1838, p. 605 ; G. D. Romagnosi, *Del trattamento de' poveri e della libertà commerciale in oggi decretata in Inghilterra*. Discorsi, Milano, 1829, p. 27 ; J.-B. Say, *England*, op. cit., p. 25 ; C. G. Simon, *Observations recueillies en Angleterre, en 1835*, Bruxelles, 1837, pp. 17-8. Voir aussi E. P. Thompson, "Time, work-discipline, and industrial capitalism", *Past and Present*, 38, 1967, pp. 56-97 ; J. Rule, *The labouring classes in early industrial England, 1750-1850*, Londres et New York, 1981, pp. 221-224.

86 F. M. Wilson, *Strange island*, op. cit., p. 165.

87 A. de Tocqueville, *Voyage en Angleterre*, op. cit., p. 356.

88 Cité dans E. Jones, *Voyageurs Français*, op. cit., p. 142.

89 M. Avot, *Lettres sur l'Angleterre, ou deux années à Londres*, Paris, 1821, p. 269. Von Raumer observe que « les autres nations maintenant évoluent à un rythme accéléré dans la même voie ; mais leur avance ne constitue pas de perte pour l'Angleterre » ; F. Von Raumer, *England in 1835: being a series of letters written to friends in German*, Londres, 1836, II, p. 210.



Cependant – et ceci domine dans les impressions que les historiens peuvent avoir à la lecture de ce type de littérature – les visiteurs du continent présentent les conséquences sociales, environnementales et culturelles de la première Révolution industrielle comme « déplorables ». Nombreux sont ceux qui rejettent le modèle britannique comme une voie vers le progrès pour leur propre société. La plupart espèrent que les effets malins de l'urbanisation, de la mécanisation, de la concentration de la production dans les usines, des fluctuations de l'emploi, du travail des enfants et des autres « maux » liés à l'industrialisation britannique puissent être évités. Il va de soi que les physiocrates comme Sismondi et Rubichon restent esthétiquement opposés aux villes et à l'industrie<sup>90</sup>. D'autres physiocrates peut-être plus sérieux – Simond et Ramagnosi – considèrent que l'industrialisation crée un déséquilibre entre ville et campagne qui peut devenir un chemin « irréversible » et une « voie risquée » à poursuivre<sup>91</sup>. De rares commentateurs trouvent les villes nouvelles attirantes ou les conditions de travail des femmes et des enfants dans les usines acceptables<sup>92</sup>.

### L'économie politique de la Révolution industrielle dans une perspective européenne

Les visiteurs étrangers outre-Manche semblent, dans leurs récits, plus concernés par les résultats politiques et sociaux de la première Révolution industrielle que par l'enquête sur ses origines, ses causes et son impact en termes de transformation économique. Ce corpus suggère qu'avant le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, l'économie britannique n'est pas considérée comme un paradigme pour le reste de l'Europe. Tandis que les traits saillants de l'industrie britannique sont mis en valeur, il est évident que ce qui attire les voyageurs et les économistes est l'impression générale de richesse. Tocqueville met en garde ses lecteurs qu'« un Français qui voit pour la première fois l'Angleterre, est frappé de l'aspect d'aisance qu'elle présente, et ne saurait concevoir ce qui fait que le peuple se plaint. Sous ce vernis brillant se cachent de très-grandes misères »<sup>93</sup>. En général, la préoccupation majeure est de

décrire la pauvreté et la dégradation physique et morale des populations des villes anglaises et écossaises, de réfléchir au paradoxe selon lequel un régime aristocratique continue à gouverner une économie industrielle et spéculer sur les dangers de la stabilité associée avec des inégalités de richesse et de pouvoir importantes et croissantes qui accompagnent des changements structurels profonds de l'économie.

La prééminence accordée au changement social explique pourquoi Ledru Rollin « l'Angleterre manufacturière et mercantile porte devant les assises de ses ouvriers et ceux-ci répondent : nous mourons de faim sous ses lois, ses rivalités nous broient, sa liberté nous tue – c'est le vol de nos salaires »<sup>94</sup>. Même le modéré Tocqueville note que « les Anglais n'ont laissé aux pauvres que deux droits : celui d'être soumis à la même législation que les riches et de s'égaliser à eux en acquérant une richesse égale »<sup>95</sup>. Buret observe aussi que les pauvres en Angleterre semblent dans un pire état que dans les autres pays européens car leur condition contraste avec l'avance de l'économie<sup>96</sup>.

Les problèmes de l'Angleterre ne se limitent pas à ceux de sa force de travail. Le système économique, bien que très performant, est considéré comme érigé sur des fondations instables<sup>97</sup>. La tension sociale, la pauvreté et la misère marchent main dans la main avec la prééminence donnée à tort à l'industrie sur l'agriculture et le commerce : « L'industrie agricole est permanente », souligne l'ultraconservateur Beltrami, « et au moins elle fournit du pain ; alors que l'industrie commerciale connaît des phases, comme celles de la lune ; elle décline ou change de place, et souvent laisse dans la misère une population nombreuse qu'elle a attirée »<sup>98</sup>. Le conseil habituel de revenir à un système plus équilibré inclut aussi des recettes pour alléger les maux sociaux, maîtriser la pauvreté et restaurer l'agriculture et le commerce. Même les économistes sont sceptiques sur la vision compartimentée du changement économique et social et soulignent la nature particulière du développement économique anglais, parfois de manière assez excentrique. Ainsi la « théorie » de Jean-Baptiste Say expliquant pourquoi ses voisins et rivaux recherchent le profit, l'efficacité économique et le travail acharné, attribue le culte anglais du travail, du gain et de l'entreprise aux impôts élevés qui maintiennent en état une dette publique qui s'est accumulée et a atteint

90 J. C. L. S. de Sismondi, *Political economy and the philosophy of government; a series of essays selected from the works of Sismondi*, éd. M. Mignet, Londres, 1847, p. 17 ; M. Rubichon, *Of England*, Londres, 1812, pp. 6-8.

91 L. Simond, *Journal of a tour and residence in Great Britain during the years 1810-1811*, Edinburgh, 1812, II, pp. 214-15 et Ramagnosi, *Del trattamento de' poveri*, op. cit., pp. 45-47.

92 Voir en particulier C. G. Simon, *Observations*, op. cit., pp. 17-18 ; D. W. Fisk, *Travels*, p. 605 and Humphrey, *Great Britain*, op. cit., pp. 135-42.

93 A. de Tocqueville, *Voyage en Angleterre*, op. cit., p. 320.

94 A. A. Ledru Rollin, *De la décadence de l'Angleterre*, Paris, 1850. Citation extraite de H. Ballam et R. Lewis, *Visitor's book*, op. cit., p. 120.

95 A. de Tocqueville, *Voyage en Angleterre*, op. cit., p. 347.

96 Cité dans P. K. O'Brien et C. Keyder, *Economic growth*, op. cit., p. 187.

97 *Ibid.*, pp. 185-98.

98 G. C. Beltrami, *Pilgrimage*, op. cit., p. 426.

un niveau astronomique de plus de deux fois en demi le revenu national à la fin des guerres avec la France<sup>99</sup>.

Les Français restent particulièrement soucieux de la stabilité du régime monarchique restauré, du potentiel de désordre social tout juste contenu à Paris et dans d'autres villes en expansion et sont préoccupés par la recherche d'une alternative au bonapartisme<sup>100</sup>. Les économistes français comme Say, Dupin, Chaptal, Blanqui et Chevalier étudient le « modèle britannique » et se demandent comment le commerce, les chemins de fer et les manufactures dotées de la vapeur et de machines peuvent créer des conditions de prospérité, de stabilité et un nouveau type de société civile dont la France a besoin. Mais ils dissocient nettement leurs recommandations de deux aspects centraux de la Révolution industrielle : la dégradation urbaine et l'ordre politique et social en Angleterre. De différentes manières, les économistes français lient le paupérisme avec la survivance d'une aristocratie qui, selon Tocqueville, « se mêle de tout »<sup>101</sup>. Leur formule de développement économique pour la France inclut, au contraire, un investissement planifié dans le capital social en général, particulièrement dans les chemins de fer, un secteur industriel décentralisé de petites entreprises familiales produisant des articles de qualité, l'accroissement des ressources humaines de la nation et surtout, le rejet absolu de tout type d'industrie urbaine qui, selon Montulé, « sous le nom d'industrie ou de spéculation, condamne à des travaux forcés une partie de la population »<sup>102</sup>.

Comme le suggère Stedman-Jones, une conjonction de discours sur l'industrie, l'aristocratie et le paupérisme délimite le champ des observations des contemporains et des analyses de la première Révolution industrielle<sup>103</sup>. Quelques auteurs comme Gentz, de Stael et Chateaubriand applaudissent au maintien de l'aristocratie britannique comme source de stabilité et de paternalisme pendant une période de changement social rapide. D'autres déplorent les inégalités, la hiérarchie et la déférence associées avec un ancien régime de gouver-

nement<sup>104</sup>. Mais la plupart présentent des explications pertinentes et finalement correctes des raisons pour lesquelles, en Angleterre, la « population misérable et souffrante » ne sera pas, comme le suggère Sismondi, « une menace pour l'ordre social »<sup>105</sup>.

Say, Hegel, Saint-Simon, Chevalier, List, Engels et Marx ne nourrissent aucune nostalgie pour les républiques et les paysans suisses ou toscans. Ils insistent sur les gains de la mécanisation et de l'industrie et présentent le chômage comme cyclique et non structurel. La plupart des visiteurs – même ceux qui viennent avant les guerres avec la France – perçoivent que les traditions républicaines et révolutionnaires de l'Angleterre (longtemps admirées par leurs prédécesseurs sur le continent) ont donné lieu, après la Révolution américaine, à une culture et à un ensemble d'institutions sclérosées qui fusionnent avec les principes de l'aristocratie, de la hiérarchie et de la déférence fermement appuyés sur un sens de supériorité anglaise nationale et impérialiste sur l'Europe et le reste du monde<sup>106</sup>. Cette « culture » survivrait, comme Cavour, Princess Lieven, Stael-Holstein, Tocqueville et bien d'autres le prédisent et préserverait l'Angleterre des sortes de révolutions sociales que Marx embrasse et que d'autres Européens redoutent pour leur pays<sup>107</sup>. Déjà en 1835 Tocqueville pointe qu'en Angleterre « on apercevra très rarement ce sentiment violent et plein d'envie en France [qui] anime les classes inférieures contre tout ce qui est au-dessus d'elles »<sup>108</sup>. Il déduit que « l'aristocratie anglaise s'appuyait non-seulement sur elle-même mais sur les passions de toutes les classes qui espéraient entrer dans ses rangs »<sup>109</sup>. Des observateurs plus radicaux simplement déplorent la complaisance de la bourgeoisie et la couardise des ouvriers britanniques.

Hormis Marx, Engels et Ledru Rollin, un large consensus domine dans les observations et les analyses des visiteurs et des voyageurs venus du continent sur les traits de caractère nationaux et la culture insulaire qui ont soutenu et continueront de porter la stabilité en Angleterre malgré les manifestations sociales et environnementales horribles liées à la première Révolution industrielle. La culture des îles britanniques si « éminemment aristocratique, profondément marquée par les habitudes de déférence et par un sens partagé de la hiérarchie » n'a pas été « remaniée » par la Révolution industrielle ou la misère de l'urbani-

99 J.-B. Say, *England*, op. cit. Une théorie similaire est soutenue par J.-A. Blanqui, *Histoire de l'économie politique en Europe, depuis les anciens jusqu'à nos jours, suivie d'une bibliographie raisonnée des principaux ouvrages d'économie politique*, Paris, 1837, pp. 232-8. Voir aussi J.-A. Blanqui, *Voyage d'un jeune Français*, op. cit.

100 R. S. Alexander, *Bonapartism and revolutionary tradition in France: the fédérés of 1815*, Cambridge, 1991.

101 A. de Tocqueville, *Voyage en Angleterre*, op. cit., p. 328.

102 E. de Montulé, *Voyages en Angleterre et en Russie en 1821, 1822 et 1823*, Paris, 1825, p. 103.

103 G. Stedman Jones, 'National bankruptcy', op. cit., pp. 61-92.

104 P. K. O'Brien et C. Keyder, *Economic growth*, op. cit., p. 187.

105 J. C. L. S. de Sismondi, *Political economy*, op. cit., p. 115.

106 H. Ballam and R. Lewis, *Visitor's book*, op. cit., pp. 97-125.

107 E. Jones, *Les voyageurs français*, op. cit., pp. 199-212.

108 A. de Tocqueville, *Voyage en Angleterre*, op. cit., p. 333.

109 *Ibid.*, p. 319.

sation<sup>110</sup>. Cette culture survit plus ou moins « intacte » pendant des siècles de la triomphale consolidation après Waterloo jusqu'à la tragédie du massacre de la Somme. Avant la Première Guerre mondiale, il n'existe pas de fin à la magie de la monarchie, au pouvoir de l'aristocratie et à la supériorité diffuse de l'impérialisme dans la plus bourgeoise et industrielle des sociétés européennes.

### Perceptions et reconstructions

Un accent particulier a été mis sur les perceptions – mais aussi les préconceptions et les préoccupations – des voyageurs et des habitants contemporains concernant le développement économique de la Grande-Bretagne durant les trente années qui séparent Waterloo de la Grande Exposition. Leurs récits, autobiographies et mémoires abondent en descriptions et commentaires sur l'Angleterre industrielle sous la forme de scène lyriques, mettant en valeur tout à la fois les descriptions des procédés industriels, des visions nostalgiques de la nature et l'éloge de la modernité, mais aussi des vues très critiques de la pauvreté, de la misère et des inconvénients de la vie urbaine. Ceci a constitué le matériau originel utilisé par les historiens de cette période pour présenter une première approche du processus de changement économique qu'ils ont appelé « La Révolution industrielle ». De Toynbee aux Hammond, les méfaits sociaux de l'industrialisation – mais aussi les visions stupéfiantes de la technique et de la modernité – sont au cœur d'un type d'analyse historique qui a été et n'est que revu à la marge par la méthodologie des sciences sociales. Cet agenda – un paradigme moderne pour l'histoire économique moderne – présente des réinterprétations complexes de la Révolution industrielle fondées sur la spécification et la mise à l'épreuve d'hypothèses, sur des explications probantes, sur une quantification et sur la contextualisation de la fameuse conjoncture britannique au sein de modèles géographiques élargis. Les paroles, les pensées, les opinions et parfois les commentaires extravagants de ceux qui « vivent » des changements ont été méprisés ou mis sur la touche comme étant biaisés, incomplets et historiquement incohérents. Ils sont finalement réduits à des citations pittoresques, les vidant de toute valeur heuristique.

Dans notre article, nous avons tenté de réhabiliter ces « sources » en les contextualisant dans une reconstruction temporelle spécifique, celle de la Révolution industrielle. Notre analyse montre que la plupart de ces textes s'inscrivent dans des traditions nationales. Ils sont aussi très sélectifs car ils ne retiennent que ce qui est perçu comme différent ou extraordinaire, laissant de côté bien

des traits partagés des économies européennes<sup>111</sup>. Les récits de voyage constituent une source peu transparente et ne fournissent pas de vision claire et « pure » de l'industrialisation britannique<sup>112</sup>. Ce sont des œuvres de leur temps qui confirment l'existence de valeurs partagées et qui lient les observateurs individuels à leurs communautés de prédilection<sup>113</sup>.

Les approches culturelles et sociales récentes en histoire ont attribué une grande importance à l'analyse des vues des contemporains sur eux-mêmes et sur les phénomènes sociaux et économiques dont ils font l'expérience au cours de leur vie<sup>114</sup>. Ce mode « empathique » et « relativiste » de construire l'histoire est souvent, et trop fortement opposé à l'histoire des causes et des effets, des tendances, des macro-phénomènes et de la longue durée<sup>115</sup>. Les approches post-modernes ont encore un peu plus exacerbé ce clivage en confrontant différentes méthodologies aux valeurs contraires, les unes positivistes, les autres humanistes. Les trois reconstructions de la Révolution industrielle présentées ici ont pour but de montrer des complémentarités, plus que des divergences ou des alternatives. Alors que les sciences sociales modernes donnent la priorité à la recherche des causes et des mécanismes de l'évolution, les contemporains sont préoccupés – et peut-être plus intéressés – par donner un sens à une réalité sociale qui n'est pas seulement neuve mais qui est aussi perçue comme une menace pour leur croyance en l'humanité et en la société en général. Plutôt que de souligner les biais sociaux, les dispositions politiques ou l'aveuglement des contemporains et des voyageurs, les historiens pourraient représenter leurs écrits,

111 Il n'existe que de rares observations sur les aspects traditionnels du système économique anglais. Le voyageur allemand Johann Georg Kohl, par exemple, observe avec émerveillement quand il visite Leeds au début des années 1840 qu'« avec toutes ces prodigieuses avances du système manufacturier, ses machines à vapeur et son capital, le tisserand à domicile n'a pas encore disparu du paysage, et que les petits manufacturiers, n'ont pas été fondus en de simples ouvriers salariés au service des grands capitalistes et possesseurs de machines » ; J. G. Kohl, *Travels*, op. cit., p. 160.

112 J. Elsner et J.-P. Rubiés, « Introduction », dans id. éd., *Voyages and visions: towards a cultural history of travel*, Londres, 1999, pp. 1-56; J.-P. Rubiés, *Travel and ethnology in the Renaissance: South India through European eyes, 1250-1625*, Cambridge, 2000, pp. 1-34.

113 M. Hunt, « Racism, imperialism, and the traveller's gaze in eighteenth-century England », *Journal of British Studies*, 33, 1993, p. 340.

114 M. L. G. Pallares-Burke, *The new history: confessions and conversations*, Oxford, 2002.

115 P. Mandler, « The problem with cultural history », *Cultural and Social History*, 1, 2004, pp. 94-5.

110 B. A. L. de Staël-Holstein, *Letters*, op. cit., p. 41.

**Regards sur la révolution industrielle. Les perceptions du passage de la Grande-Bretagne vers une société industrielle**

récits et journaux comme « subjectifs » et « sélectifs »  
mais aussi comme tout-à-fait éclairants pour les recon-  
structions de leur « Révolution industrielle ».

Traduit de l'anglais par Liliane Pérez