



HAL
open science

La Première Guerre mondiale a-t-elle mis fin à l'intégration européenne ?

Yaman Kouli, Léonard Laborie

► **To cite this version:**

Yaman Kouli, Léonard Laborie. La Première Guerre mondiale a-t-elle mis fin à l'intégration européenne ?. Encyclopédie d'histoire numérique de l'Europe, 2021. hal-03275522

HAL Id: hal-03275522

<https://hal.science/hal-03275522>

Submitted on 1 Jul 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Première Guerre mondiale : dés-intégrations européennes ?

La Première Guerre mondiale a-t-elle mis fin à l'intégration européenne ?

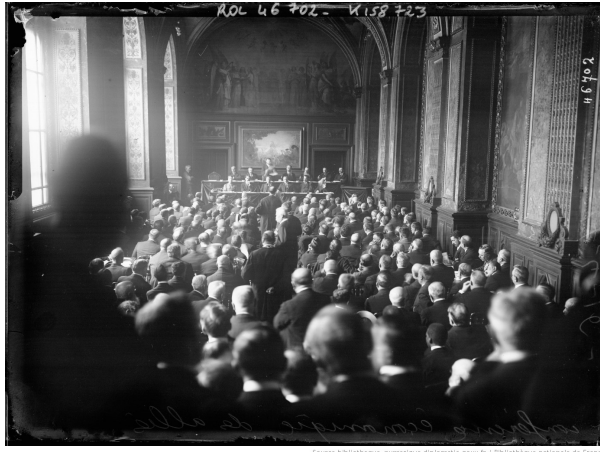
Yaman KOULI
Léonard LABORIE

RÉSUMÉ

L'Europe avant 1914 est un continent que l'on peut dire économiquement et techniquement *intégré*. La Première Guerre mondiale coupe brutalement les liens transfrontaliers. Elle *désintègre* l'Europe, tant du point de vue interne qu'externe. Dans le même temps, il paraît aujourd'hui nécessaire de nuancer ce tableau. Premièrement, l'intégration d'avant-guerre avait ses limites. Deuxièmement, on peut observer pendant le conflit des intégrations à l'œuvre, à l'intérieur de chaque camp, qui ne seront pas sans conséquence sur l'après-guerre. Troisièmement, cette manière de voir est très centrée sur l'Europe de l'Ouest. Pour les nouveaux pays d'Europe centrale et orientale, la guerre a marqué le début d'une intégration à la fois nationale et internationale.



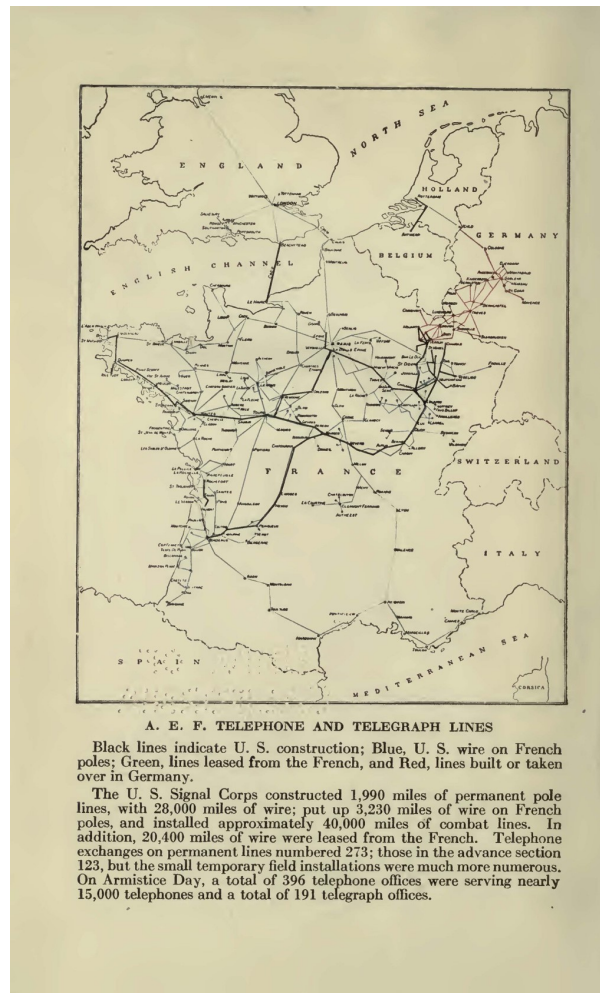
Des trains transeuropéens pour les élites, au tournant des XIX^e et XX^e siècles. La Compagnie internationale des wagons-lits et des grands express européens figure ici en rouge les lignes sur lesquelles elle opère. « Carte de l'Europe indiquant en rouge quelques-unes des principales lignes sur lesquelles circulent les trains de luxe, wagons-lits et les wagons-restaurants, éditée par la Compagnie internationale des wagons-lits et des grands express européens ». Source : Gallica.



La conférence économique des Alliés (Paris, palais du Luxembourg, 27 avril 1916) voit notamment des spécialistes échanger sur la possibilité d'approfondir la coopération en matière de régulation internationale de la propriété industrielle. Agence Rol. Source : Photothèque du ministère français des Affaires étrangères.



L'Army Postal Service britannique traite pendant la guerre plus de deux milliards de lettres et 114 millions de colis en provenance ou à destination des troupes sur le front occidental. Photographie du Home Depot, Army Letter Office n°2, Londres (Regents Parks), 11 novembre 1918. Source : www.postalmuseum.org



Carte du réseau de communication exploité en Europe par le US Signal Corps à la fin de la guerre. Source : Lavine, *Circuits of Victory*, New York, Country Press, 1921.

La période précédant la Première Guerre mondiale est caractérisée par une intégration économique et technique de l'espace européen. De ce point de vue, le déclenchement du conflit engendre une véritable désintégration. L'une et l'autre méritent toutefois d'être nuancées.

Avant 1914, un continent intégré par les réseaux de communication, de transport et de commerce

Au tournant des ^{xix}^e et ^{xx}^e siècles, les sociétés européennes sont liées de multiples manières, par les réseaux postaux, télégraphiques, ferroviaires, par les routes et les canaux, par la circulation des marchandises, des travailleurs, des touristes et de l'argent (les emprunts russes sont bien connus des Français mais bien d'autres transactions lient les différentes places financières), par les entreprises qui s'installent où bon leur semble. Ces relations plus denses que jamais créent un état d'interdépendance contrastant avec les périodes immédiatement antérieure (avant la généralisation du libre-échange qui débute dans les années 1860) et postérieure (la guerre).

Des communautés et des institutions internationales supervisent cet entremêlement, par la mise au point de normes communes, techniques et juridiques. L'Union postale universelle rassemble les administrateurs des postes du monde entier pour faciliter la circulation des lettres, des colis et des mandats à travers les frontières (1874). Le bureau international des poids et mesures (1875) procède à la standardisation des unités. La Convention

internationale pour la protection de la propriété industrielle, signée à Paris en 1883, sécurise le dépôt de brevets et les investissements à l'étranger. Dans les années 1900, la part des brevets déposés par des non-résidents est majoritaire dans nombre de pays. Des affaires pénitenciaires au cyclisme, les congrès internationaux touchent tous les secteurs d'activité, en impliquant en proportions variables acteurs publics et privés. On y compare, on y transfère, on y harmonise. Les frontières ne sont pas effacées séance tenante, mais bien traversées et dans une large mesure coproduites, dans le sens où les effets de frontières sont de plus en plus le résultat de dispositions prises en concertation.

Les contemporains sont bien conscients des dynamiques à l'œuvre. Certains s'en amusent. Un journaliste écrit en 1904 à propos de ce qu'il nomme le « congressisme », qui réunit périodiquement tous les scientifiques et experts d'un secteur ou d'une spécialité : « Cet été fut particulièrement fertile en congrès : la bienveillance de la saison poussa irrésistiblement des professionnels de maintes catégories à se congratuler, sous un soleil propice, loin du foyer monotone et à donner à leurs rafraîchissements un caractère hautement symbolique. » (François Chevassu, « La saison des congrès », *La Liberté*, 21 septembre 1904.) Plus sérieusement, beaucoup se réjouissent de ces échanges, à commencer par les libéraux, pour qui ils sont une garantie durable de paix. Ne dit-on pas que les États qui commercent entre eux ne se font pas la guerre ? D'autres s'en inquiètent. *Quid* de la concurrence que font peser les productions étrangères ? Un mouvement d'augmentation relative des droits de douanes se nourrit partout de cette inquiétude (sauf en Grande-Bretagne), sans diminuer toutefois la hausse du volume des échanges internationaux. *Quid* de ces maladies qui suivent les hommes dans leurs déplacements ? La peste sévit encore à Porto en 1899, pendant que le phylloxéra, cet insecte arrivé des États-Unis sur le continent *via* la Grande-Bretagne, terrasse le vignoble européen. Nombre d'accords internationaux lient les Européens pour se prémunir précisément de ces effets non désirés de la densification des relations transnationales (conventions sanitaires, depuis 1851 ; convention anti-phylloxérique, 1881). Mais cette intégration est en bonne partie « cachée ». D'abord parce qu'elle est conduite à couvert, par des communautés d'experts désireuses d'échapper au contrôle politique des diplomates. Ensuite parce que la plupart de ses manifestations et de ses effets, souvent imprédictibles, se fondent dans un environnement local pris en charge par des discours nationaux ou impériaux faisant écran à la perception des dynamiques transnationales. D'autres observateurs font d'ailleurs cette analyse inquiétante : les économies et les sociétés sont certes interdépendantes mais, au plan politique, les États restent chacun indépendants, leurs rivalités s'exprimant désormais à travers des alliances qui anticipent la guerre. Ces relations à la fois denses et tendues ne formeraient-elles pas un mélange explosif ? Un conflit armé ne serait-il pas, dans de telles conditions, particulièrement désintégrateur ?

De fait, la Première Guerre mondiale marque une coupure franche, le déchirement de fils qui avaient patiemment été tissés - « les liens entre les différentes parties de l'Europe, établis avec tant de peine au cours des années, furent implacablement brisés », écrit l'historien Sidney Pollard dans son ouvrage classique sur l'intégration économique de l'Europe depuis 1815.

Un continent « désintégré » par la guerre

La Première Guerre, certes mondiale du fait du nombre sans précédent de pays impliqués, à travers les empires notamment, n'en reste pas moins profondément européenne si l'on considère les théâtres d'opérations, et les soldats qui s'y entretiennent, majoritairement originaires de cette région du monde.

Lorsque la guerre éclate, les communications transfrontalières entre belligérants sont coupées. Le 11 juillet 1914, soit moins de trois semaines avant le début des hostilités, les administrations française, allemande et autrichienne avaient conclu un accord pour mettre en place une ligne téléphonique directe entre Paris et Vienne *via* le réseau allemand. Bien sûr la guerre coupe cet élan de solidarité administrative et de connexion technique. La

situation ferroviaire atteste à la fois de l'intégration et de l'effet de coupure. Près d'un wagon français sur sept se trouve en territoire ennemi au moment de la déclaration de guerre – 54 000 sont ainsi perdus. Réciproquement, des wagons allemands, autrichiens et belges sont saisis sur le territoire français. Mais le solde accuse une perte de 37 000 wagons pour la France, qui feront durement défaut.

Dans le domaine des brevets, le nombre de dépôts chute, surtout de la part des étrangers. Les États, sans dénoncer formellement la convention qui les lie, décident de s'en affranchir. Face aux impératifs d'une guerre totale, les normes en vigueur sont suspendues. Il n'est ainsi plus possible pour un Allemand de déposer un brevet en France et réciproquement à un Français de déposer en Allemagne (ce qui était toutefois plus rare). Surtout, les États enfreignent le droit international en ne reconnaissant plus la valeur des brevets déjà octroyés, certains étant séquestrés, d'autres saisis au profit d'une exploitation par les ressortissants du pays.

Même les milieux les plus cosmopolites, ceux des savants et des intellectuels, se rétractent massivement sur les frontières, mettant leurs savoirs au service de l'effort de guerre et de la propagande.

Les lignes de transport et de communication étant coupées, les flux d'hommes, de marchandises et de capitaux s'effondrent. Le commerce international se contracte fortement. Pour tous les pays, les ruptures dans les chaînes transnationales d'approvisionnement sont sensibles, et aggravées par les blocus mis en place. Cela se traduit selon les cas en pénurie et en stratégies d'adaptation ou de remplacement. Le marché du sucre est un bon exemple. En 1902, les principaux pays producteurs, incluant la Grande-Bretagne, la France et l'Allemagne, ont signé une convention à Bruxelles, avec pour objectif à la fois d'éviter la surproduction et de libéraliser les échanges mondiaux. La guerre rompt ce pacte. Faute de production, la France disparaît pratiquement du marché. En Allemagne, les mauvaises récoltes et la difficulté d'approvisionnement extérieur conduisent les autorités à recourir à d'autres produits pour obtenir de l'alcool, dont les besoins croissent pour la fabrication de carburants et d'explosifs. Les pommes de terre sont « mobilisées ». Mais la récolte de 1916 est divisée par deux par rapport à celle de 1915. Cette conjonction de facteurs conduit à une situation de pénurie alimentaire dramatique et à des morts (évalués entre 400 000 et 700 000).

Que reste-t-il alors de l'intégration d'avant-guerre ? En apparence, rien. C'est l'heure de la désintégration. Ce rien, il convient pourtant de l'interroger.

Intégration et désintégration : des notions et des chronologies à interroger

Commençons peut-être par relativiser l'idée d'intégration, qu'il ne faudrait pas trop vite faire rimer avec homogénéisation. L'exemple des œuvres littéraires est parlant. Les textes circulent à travers les frontières, par les traductions notamment. Mais que représentent les textes traduits par rapport à l'ensemble de la production ? En France, 5 % tout au plus avant 1914, selon Blaise Wilfert.

D'autres exemples ou indicateurs montreraient que les sociétés européennes, perméables et même convergentes autour de certains standards à la Belle Époque, n'en constituent pas pour autant un tout homogène ou un tissu sans couture. L'intégration a produit un espace économiquement et culturellement hiérarchisé, avec des hybridations complexes et inattendues, et où les frontières demeurent. Bornée géographiquement et socialement, elle a aussi généré de l'exclusion et des fragmentations. L'écartement des rails était unifié, mais pas avec l'Espagne et la Russie, volontairement à l'écart. À l'approche de la guerre enfin, certaines relations ont déjà commencé à se distendre. Dans le domaine financier, la Société générale a ainsi dû se résigner dès 1913 à cesser de placer à court terme en Allemagne, à rapatrier les fonds et à couper les ponts avec les maisons autrichiennes pourtant partenaires

en Europe centrale et dans les Balkans. C'est dans cette perspective large qu'il faut situer la désintégration et ses effets.

Inversement, la désintégration n'est pas non plus totale et sans limite. Les infrastructures transfrontalières ne disparaissent pas subitement. Supports d'échanges hier, elles servent désormais à faire la guerre, à défendre, conquérir et exploiter des territoires. Les lignes de front, nouvelles frontières plus ou moins mouvantes, se surimposent à la trame antérieure, créant des césures mais aussi de nouvelles connexions.

Du reste, les acteurs savent contourner les lois et les culs-de-sac pour rétablir les contacts interrompus. En France, le décret du 27 septembre 1914 interdit de commercer avec les puissances belligérantes. La guerre est aussi commerciale. Les entreprises s'efforcent néanmoins de maintenir certains débouchés. Elles passent notamment par la Suisse où elles expédient par colis postaux leurs étoffes, parfums, produits pharmaceutiques à destination des empires centraux, qui viennent se les procurer auprès de revendeurs locaux. Pour le seul mois de septembre 1917, plus de 14 000 colis de cotonnades et laines en partance pour la Suisse sont saisis en France. Les États neutres de manière générale se montrent tolérants et permettent des circulations certes compliquées, mais opérationnelles. Des milliers de colis, originaires de France et à destination d'entreprises allemandes arrivent au Chili *via* la Suisse ou la Scandinavie. Ces flux sont toutefois marginaux par rapport aux volumes d'avant-guerre.

La désintégration à l'œuvre entre belligérants stimule l'intégration au sein de chaque camp. C'est du côté des Puissances centrales que la réflexion est poussée le plus loin. De septembre 1914 aux derniers mois de la guerre, il est question dans les cercles dirigeants allemands d'unir durablement la Belgique au Reich sans l'annexer, par une habile politique ferroviaire, monétaire et douanière. De même avec les terres polonaises conquises sur la Russie. Par ailleurs, nombre d'acteurs, dont le chancelier Bethmann-Hollweg lui-même, après de franches hésitations, proposent à partir de l'automne 1915 une union douanière ou à tout le moins un renforcement des relations économiques avec l'Autriche-Hongrie, créant un bloc auquel les États soumis, neutres et peut-être plus tard même ennemis pourraient se rattacher. Ce projet d'organisation de la Mitteleuropa accorde toujours, dans ses différentes déclinaisons, une place au développement d'infrastructures connectées, en particulier ferroviaires. Des oppositions internes et les préventions de l'Autriche-Hongrie ajoutées aux aléas de la guerre empêchent les discussions, assez avancées sur le plan technique, de se concrétiser par un accord.

En partie en réaction à ces initiatives, les pays alliés, France en tête, cherchent à renforcer leurs liens en temps de guerre, et à les maintenir en temps de paix, pour se prémunir durablement de toute dépendance à l'égard des nations ennemies. De fait, la France devient plus liée que jamais aux marchés anglais et américain, qui fournissent selon Stéphane Becuwe et Bertrand Blancheton 60 % du total de ses importations sur la période. Une expérience d'administration internationale voit le jour, à travers des organismes tels que le Conseil allié des transports maritimes. C'est dans ce contexte que l'idée d'un tunnel sous la Manche ressurgit. Parce qu'il rendrait les Britanniques plus vulnérables, il est remis à plus tard. Les Italiens de leur côté, assurés par la France et le Royaume-Uni de pouvoir mettre un pied en Albanie après la victoire, relancent le projet de ligne ferroviaire transbalkanique. Avec l'aide des militaires et des prisonniers de guerre, les travaux commencent. C'est plutôt le retour à la paix qui les fait s'interrompre.

L'idée d'une Commission sanitaire interalliée, elle, se concrétise dès 1916, pour faire front commun face aux maladies dont la guerre favorise la circulation, et qui pourraient déterminer l'issue du conflit. Marque de continuité avec la période antérieure, la Commission s'installe dans les locaux de l'Office international d'hygiène publique (OIHP), créé en 1907 à Paris. Elle permet d'intensifier les échanges entre savants et crée un nouveau mode de régulation transnationale des maladies, qui se trouvera selon Anne Rasmussen directement réinvesti au lendemain de la guerre dans l'OIHP, à la reprise de ses activités, et dans le

Comité d'hygiène de la Société des Nations.

La conférence économique des Alliés qui se tient à Paris en juin 1916 envisage une profonde rupture par rapport au régime économique international d'avant-guerre, en recommandant de créer une alliance économique de long terme et en cherchant à marginaliser la puissance industrielle et financière allemande dans le jeu des échanges. Mais, dans le même temps, elle met à l'agenda la réalisation d'objectifs restés jusque-là hors de portée ou discutés par quelques partisans isolés. L'interventionnisme croissant de la puissance publique dans l'économie se traduit à l'échelle internationale. Il ouvre la possibilité d'une intégration moins guidée par les marchés et davantage pilotée, d'en haut, par les gouvernements. Dans le domaine des brevets, il est par exemple question d'unifier plus profondément les législations des pays alliés. Sans succès, l'initiative est reprise dans l'immédiat après-guerre par la France à travers le projet d'Office interallié des brevets. Les réserves britanniques en ont à leur tour raison.

Chaque secteur a ses propres dynamiques. Dans le domaine ferroviaire, Britanniques et Américains livrent des dizaines de milliers de locomotives et de wagons, pour compenser les saisies ennemies et les destructions. Ce matériel reste en circulation sur le réseau français après-guerre. Si l'on reprend le cas du téléphone, l'US Signal Corps fait partie des premiers contingents américains à débarquer en Grande-Bretagne et en France à l'été 1917. Il renforce les lignes de télécommunication existantes entre les deux pays et construit sur le continent un réseau de toutes pièces avec du matériel de pointe. Ce dispositif s'avère crucial pour acheminer efficacement les hommes, les équipements et le ravitaillement tant attendus, des ports atlantiques aux frontières de l'Est. À la fin de la guerre, l'US Signal Corps laisse ses lignes ainsi qu'un énorme stock. Le réseau français est dès lors durablement lié à l'industrie américaine, et l'administration française qui l'exploite peut se lancer avec l'appui des Britanniques dans une entreprise de renforcement de la coopération en Europe, susceptible d'améliorer les liaisons internationales tout en contenant les puissants intérêts allemands. L'administration allemande de son côté expérimente en lien avec l'industrie des liaisons à longue distance avec les alliés autrichiens et ottomans pendant la guerre. Forte de ces acquis, elle décide de muscler le réseau national dès le début des années 1920, dans l'espoir de maintenir l'Allemagne, marginalisée par le traité de Versailles, au centre de la carte des flux européens. La nécessité d'une entente pour restaurer et développer les échanges téléphoniques transcontinentaux conduit à la réactivation des liens d'avant-guerre entre les experts des deux camps, qui portent avec eux désormais l'héritage du conflit. Telles sont les origines du Comité consultatif international des liaisons téléphoniques à grande distance en Europe (1923-1924), agent d'intégration forgé par conséquent pour une bonne part dans et par l'expérience de la guerre.

Chaque zone connaît aussi ses spécificités. C'est en Europe centrale et orientale que les changements les plus nets ont lieu. Si l'on considère le cas de la Pologne, pays qui renaît à la suite de la guerre, les notions d'intégration que l'on associe à l'avant-guerre et de désintégration que l'on associe à la guerre n'ont rien d'évident. Avant-guerre, les territoires qui formeront plus tard la Pologne sont un espace frontalier marqué par les coupures entre les réseaux ferroviaires allemand et russe. Avec la guerre, la situation change. Il y a des destructions, mais l'occupation allemande et la signature du traité de Brest-Litovsk font que, en novembre 1918, le réseau est intact et plutôt mieux intégré qu'avant la guerre car il a été mis aux normes européennes. Quant à l'après-guerre, alors que les tensions nationalistes entre l'Allemagne et la Pologne font penser que la coupure sera totale, un accord particulièrement favorable aux échanges permet aux hommes et marchandises en provenance d'Allemagne de transiter *via* le couloir de Dantzig jusqu'en Prusse orientale, par le train. La durée du voyage entre Berlin et Königsberg redevient égale à celle en vigueur avant la guerre dès 1925, et ne cesse de baisser ensuite.

La destruction des empires autrichien et ottoman conduit à l'apparition de milliers de

kilomètres de nouvelles frontières. Les effets en sont profondément déstabilisateurs pour les tissus économiques. Mais les États successeurs se lancent aussitôt dans des politiques volontaristes de construction d'infrastructures, en fonction de leur vision nationale et de leurs alliances internationales. La désintégration est presque immédiatement suivie d'une nouvelle intégration.

En Slovaquie, la désintégration de l'empire austro-hongrois provoque une réorientation de la planification des infrastructures. Pour renforcer les liens entre terres tchèques et slovaques, dans la perspective de la construction civile et de la sécurisation militaire du nouvel État tchécoslovaque, de nouvelles routes sont bâties. Orientées est-ouest, elles sont orthogonales à celles héritées du royaume de Hongrie, qui pointaient au sud vers Budapest. Des liens se défont, tandis que d'autres se créent. Plus tard, l'opportunité de construire de nouvelles routes réservées aux voitures (autoroutes) conduira certains protagonistes à reproduire ce schéma tout en l'inscrivant dans une perspective européenne : une autoroute reliant les deux pôles du pays pourrait aussi être un maillon fondateur d'un axe entre Europe de l'Est et Europe de l'Ouest.

La désintégration européenne sous l'effet de la guerre est un phénomène complexe, qu'il convient de décrire de manière nuancée. Il ne doit pas masquer l'intégration à l'œuvre et en discussion dans le cadre des alliances militaires. Même si la plupart des projets pendant le conflit ont échoué, faute d'accord entre parties prenantes et même si tous les plans en faveur de l'intégration de l'Europe eurent par la suite pour objectif premier de ne pas connaître à nouveau l'horreur et les destructions de la guerre, cette dernière ne saurait donc être considérée comme une parenthèse ou une simple antithèse dans l'histoire de l'intégration européenne.

BIBLIOGRAPHIE

BEUWE, Stéphane, BLANCHETON, Bertrand, « Le commerce extérieur français et la grande guerre : ruptures et continuités », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 266, 2017/2, p. 79-98. DOI : 10.3917/gmcc.266.0079.

BONIN, Hubert, « La Société générale confrontée à la Première Guerre mondiale », dans Fabien Cardoni (dir.), *Les banques françaises et la Grande Guerre*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France-Igpdé (coll. « Animation de la recherche »), 2016, p. 75-104.

BROADBERRY, S.N., O'ROURKE, K.H. (dir.), *The Cambridge Economic History of Modern Europe*, vol. 2 : 1870 to the Present, New York, Cambridge University Press, 2010.

KAISER, Wolfram, SCHOT, Johan, *Writing the Rules for Europe. Experts, Cartels, and International Organizations. Making Europe : Technology and Transformations, 1850-2000*, Houndmills/Basingstoke, Hampshire, Palgrave Macmillan, 2014.

POLLARD, Sidney, *The Integration of the European Economy Since 1815*, Londres, George Allen & Unwin, 1981.

RASMUSSEN, Anne, « Documenter la santé en guerre : l'Internationale sanitaire interalliée, 1915-1919 », *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, no 44, 2016/2, p. 103-118. DOI : 10.3917/bipr1.044.0103.

STEVENSON, David, « The First World War and European Integration », *The International History Review*, vol. 34, no 4, décembre 2012, p. 841-863. DOI : 10.1080/07075332.2012.690202

Source URL:

<https://ehne.fr/encyclopedie/thématiques/civilisation-matérielle/première-guerre-mondiale -dés-intégrations-européennes/la-première-guerre-mondiale-a-t-elle-mis-fin-à-l'intégration-européenne>