

Le développement de Cardiff au cours du XIXe siècle et jusqu'à la crise actuelle

In: Annales de Géographie. 1936, t. 45, n°257. pp. 469-485.

Citer ce document / Cite this document :

Crubellier M. Le développement de Cardiff au cours du XIXe siècle et jusqu'à la crise actuelle. In: Annales de Géographie. 1936, t. 45, n°257. pp. 469-485.

doi : 10.3406/geo.1936.11359

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_1936_num_45_257_11359

LE DÉVELOPPEMENT DE CARDIFF AU COURS DU XIX^e SIÈCLE ET JUSQU'A LA CRISE ACTUELLE

Le développement de Cardiff est un fait moderne : sa promotion au rang de grande ville du Royaume-Uni date du XIX^e siècle ; en 1801 (premier *Census*), sa population n'était que de 1 840 hab. ; en 1931, elle atteignait le chiffre de 223 589. La cause principale de cette brusque croissance a été l'expansion du commerce de la houille des Galles du Sud, et plus spécialement d'une qualité de houille : le *smokeless steam-coal*, qui a rendu fameux dans le monde entier le nom de Cardiff. Cause principale, non cause unique. Un tableau des expéditions annuelles du port ne saurait suffire à résumer, moins encore à expliquer les progrès de Cardiff. Il faut se garder d'exagérer l'exclusivisme de son économie : avant le steam-coal, la sidérurgie a été à l'origine de sa fortune ; éclipsée à partir de 1850 environ, elle s'est maintenue jusqu'à nos jours en même temps que se développaient un certain nombre d'industries plus ou moins dépendantes de la fonction de transit de la métropole galloise. La crise actuelle a mis en lumière, et de façon très frappante, le degré de différenciation et de complexité de cette organisation économique.

1. Les bases physiques : l'arrière-pays et la rade de Cardiff. —

D'une façon schématique, on peut dire que l'axe du pays est la vallée de la Taff, qui entaille de façon presque rectiligne l'ensemble du comté de Glamorgan ; autour de cet axe se groupèrent peu à peu les exploitations des vallées affluentes de la Taff : Bargoed Taff et Llancaïach ; Cynon d'Aberdare, Clydach et les deux Rhondda — et des vallées toutes voisines : Rhymney et Bargoed Rhymney, Ely, Ogmere. Cet ensemble ainsi défini par l'hydrographie — et cette définition semble bien être la meilleure, puisque les vallées, très nettement individualisées dans la topographie, le sont tout autant du point de vue économique et constituent des cellules autonomes de vie industrielle — s'étend sur la moitié orientale du comté de Glamorgan et la bordure occidentale du comté de Monmouth. Il comprend deux paysages différents, qui se retrouvent d'ailleurs dans tout le Sud du Pays de Galles et dont l'opposition fut soulignée de bonne heure par l'emploi des noms gallois : *Blaenau Morganwg* et *Bro Morganwg*. *Blaenau Morganwg*, c'est l'intérieur, le pays des collines au sol maigre, si ce n'est dans quelques hautes vallées glaciaires, terre d'élection des moutons et des chèvres, dont l'élevage fut pendant des siècles l'unique ressource d'une population clairsemée. — Après la conquête nor-

mande, les nouveaux maîtres du pays, abandonnant ces terres ingrates aux indigènes vaincus, conservèrent pour eux les terres plus fertiles du littoral : le *Bro Morganwg*, encore appelé, improprement, Vallée de Glamorgan (*Vale of Glamorgan*), qui, grâce à la prospérité de son économie laitière, mérita aux xvii^e et xviii^e siècles le titre de « Jardin des Galles ». C'est à l'activité toute rurale de ces plateaux côtiers, ou plus exactement d'un petit canton côtier, que le sort de Cardiff fut lié pendant six siècles, le bourg d'alors partageant sans éclat particulier le destin médiocre de Chepstow, Newport, Cowbridge et Bridgend. Mais l'essor industriel de la seconde moitié du xviii^e siècle détermina soudain un changement profond : une discrimination s'opéra, qui promut trois de ces villages : Swansea, Newport et Cardiff, en l'espace de quelques décades, au rang de métropoles commerciales, alors que les autres se trouvaient condamnés à végéter. Des facteurs analogues expliquent ces trois promotions : la proximité des richesses minières de l'intérieur ; l'aisance relative des communications entre l'intérieur et ces points privilégiés de la côte ; les avantages du site nautique.

Le bassin houiller est constitué par un vaste pli synclinal, dont les enveloppes (calcaire carbonifère surtout), dressées en forme de côtes au Sud (et aussi au Nord où elles prennent le nom de *Brecon Beacons*), ferment l'accès du bassin. C'est là que se rencontrent les deux principales ressources minières : le minerai de fer et la houille. Le premier se présente sous deux aspects : hématite, relativement riche, puisque contenant jusqu'à 50 p. 100 de métal pur, sur la lisière Sud du bassin, au Nord-Ouest de Cardiff (Tongwinlais, Llantrisant) ; minerai argileux, associé aux deux séries houillères et surtout à la série inférieure, plus pauvre et disposé en lits très minces. C'est ce second minerai qui, exploité d'abord aux environs de Merthyr Tydfil, donna naissance à la métallurgie. Mais infiniment plus considérable, quoique exploitée seulement en second lieu, est la richesse en houille. Toutes les variétés, des houilles grasses à l'anhracite, s'y rencontrent ; une cependant est plus abondante que toutes les autres, le steam-coal. C'est en effet un trait particulier du bassin gallois que la tendance de la houille à devenir de plus en plus anhraciteuse du Sud-Est (Newport) au Nord-Ouest (Swansea) ; de sorte que dans la partie médiane, qui seule nous intéresse, le steam-coal prédomine largement. Les qualités de ce steam-coal (charbon à vapeur), qui firent son succès, sont : sa forte teneur en carbone, 91 à 93 p. 100, et, par suite, sa grande puissance calorifique et une combustion ne donnant qu'un minimum de cendre et de fumée. Trois qualités qui devaient répondre admirablement aux besoins de la machine à vapeur et surtout de la navigation à vapeur.

A la richesse minérale de l'arrière-pays s'ajoute la facilité des rela-

tions avec l'intérieur. Une remarquable convergence de vallées s'y trouve réalisée en amont de Taff's Well, la Taff recevant sur sa rive gauche la Bargoed Taff et sur sa rive droite le Cynon, le Clydach et les deux Rhondda. Un tronc unique, par ses diverses ramifications, draine la portion centrale du bassin houiller, et Cardiff est à la base de ce tronc (fig. 1). Si l'on veut bien remarquer en outre l'orientation générale de la Rhymney Valley vers le port, dont l'obstacle de la montagne de Caerphilly la sépare seule, on voit qu'il y avait là le canevas d'un réseau de communications vraiment organique — et débouchant sur un site éminemment favorable à l'établissement d'un port.

La mer a joué un rôle essentiel dans le développement de Cardiff. Il faut toujours se rappeler que le bassin houiller gallois est un *bassin sublittoral* qui a donné naissance à un *commerce maritime*. Dans ces conditions, la valeur du site côtier ne pouvait manquer d'être un facteur déterminant dans l'établissement d'une métropole charbonnière. Jusqu'à la fin du xviii^e siècle, l'activité commerciale de Cardiff resta confinée à un quai de moins de 50 m. de long en bordure de la Taff. La Taff, à son embouchure, est une rivière rapide, au débit inégal et médiocre, incapable de donner accès à des vaisseaux de plus de 50 t. Mais à quelques kilomètres en aval du port fluvial, Cardiff avait la chance de posséder une rade — « les routes de Cardiff » ou « la rade de Penarth » — dont un voyageur, B. H. Malkin, écrivait en 1803 : « (elle) est la meilleure et la plus sûre du canal de Bristol, Milford Haven excepté. Des navires du plus gros tonnage peuvent y entrer à toute marée et y reposer sur une vase très fine sans rochers ni sable. Plusieurs centaines de vaisseaux peuvent trouver là un espace amplement suffisant. Très fréquemment, vingt, trente et même cinquante voiliers de la flotte de Bristol sont obligés de prendre abri dans la rade de Penarth ». Cette rade de Penarth, profonde indentation naturellement arrondie en forme de bassin, est en effet protégée des vents d'Ouest par le large promontoire de la « Vallée de Glamorgan » et des vents du Sud par la pointe calcaire de Penarth Head. L'abri contre la violence des courants et tempêtes, en un point où l'ampleur moyenne des marées est de 11 m. 50, y est non moins précieux. L'accès est aisé en toutes saisons. Il y avait là l'antichambre naturelle d'un grand port.

2. L'ancienne métallurgie de la haute Taff et le premier essor de Cardiff (1796-1840). — La présence d'une industrie métallurgique est ancienne dans la banlieue de Cardiff et son arrière-pays. Dès le xvi^e siècle, plusieurs hauts fourneaux avaient été érigés à Radyr, Aberdare et Merthyr Tydfil. Il est vrai que cette industrie eut bientôt à souffrir du manque de combustible : les maigres forêts des col-

lines de l'intérieur fondaient devant les besoins pressants des maîtres de forge, riches d'un minerai de fer relativement abondant. Vers le milieu du XVIII^e siècle, la sidérurgie de la Taff se trouvait en fâcheuse posture, quand un certain nombre de perfectionnements techniques vinrent, comme ailleurs, la ressusciter. Ce furent : le procédé de la fonte au coke, mis au point par Abraham Darby (père et fils), fondateurs du comté voisin de Shropshire ; le four à puddler de Henry Cort, qui eut un étonnant succès dans les Galles du Sud, au point d'être bientôt connu sous le nom de « procédé gallois » (*the Welsh process*) ; enfin, l'introduction de la machine à vapeur de James Watt, pour actionner les souffleries des hauts fourneaux. Les circonstances économiques générales se prêtaient d'ailleurs à un essor sans précédent. La demande ne cessa de croître dans les dernières décades du XVIII^e siècle et les premières du XIX^e par suite des guerres (guerre d'Amérique et guerres napoléoniennes), des besoins nouveaux en fer et fonte de la vie urbaine — pour ne rien dire du *boom* déterminé après 1830 par l'établissement des premiers chemins de fer. Les initiatives personnelles, dues à des métallurgistes venus du Nord et de l'Est de l'Angleterre, jouèrent aussi un rôle décisif.

En 1757 un premier haut fourneau était érigé aux sources du Cynon, affluent de la Taff, à Hirwain. L'année suivante, la création de la compagnie du *Myrthy Furnace*, devenue plus tard la *Dowlais Co.*, constituait l'acte de naissance de la métallurgie de Merthyr Tydfil. Vers la fin du siècle (1796), neuf hauts fourneaux étaient en activité à Merthyr et produisaient annuellement un total de 16 700 t. de fonte. Avec ses quatre grandes usines de Cyfarthfa (la plus puissante alors du Royaume-Uni), Dowlais, Plymouth et Penydarren et ses deux satellites d'Hirwain et d'Aberdare, le groupe métallurgique de la Haute-Taff, né en moins d'un demi-siècle au milieu de collines réputées jusque-là pour leur charme sauvage, était et allait rester jusque vers 1840-1850, avec son voisin et rival, le groupe du Monmouthshire, en tête de la production britannique. Les chiffres suivants, indiquant les quantités de fer annuellement transportées sur le Glamorgan Canal, donnent une idée de l'importance et des progrès du groupe au temps de sa plus grande prospérité : 1820, 49 382 t.¹ ; — 1830, 81 548 t. ; — 1840, 132 002 t.

Ces progrès posaient instamment le problème des communications.

La première route de Merthyr à Cardiff fut établie en 1767. Auparavant le fer gagnait le port à dos de mulets, le long de la vieille piste romaine de Brecon. La route connut une période de grande activité au moment de la guerre d'Indépendance américaine. La lenteur et le

1. Les chiffres sont donnés, comme tous ceux qu'on rencontrera dans le présent article, en tonnes anglaises de 1 016 kg. 048.

coût élevé des transports, et surtout l'impossibilité d'expédier des chargements de plus de 2 t. chacun, la condamnèrent, après une carrière de trente années, à s'effacer devant le premier moyen de communications moderne : le canal. La compagnie du Glamorgan Canal fut constituée par un Acte du Parlement de 1790 ; le canal lui-même fut ouvert en deux étapes, 1794-1798, et une branche secondaire desservant Aberdare fut établie en 1812. Malgré le grand nombre d'écluses (52 sur un parcours de 25 *miles* et demi) qui retardait considérablement la marche des péniches, le canal représentait un grand pas en avant : des expéditions de 20 à 24 t. devinrent possibles à des tarifs très réduits (2 *shillings* et 6 *pence* au lieu de 12 ou 13 *shillings*). Loin de tomber en désuétude lors de l'établissement des premiers chemins de fer, le Glamorgan Canal continua de jouir d'une grande prospérité jusque vers 1875. Il servit largement les débuts du commerce de la houille, comme en témoignent les chiffres suivants (qui permettent en outre de saisir sur le vif le processus de substitution de la houille au fer, dont il sera question plus loin) :

Tonnages transportés par le canal.

	FER	HOUILLE
1819	46 624 tonnes	34 606 tonnes
1829	83 876 —	83 729 —
1839	132 781 —	211 214 —
1849	156 196 —	247 785 —

Le rail apparut de bonne heure (fin du XVIII^e siècle) comme un complément du canal : l'expérience avait prouvé l'insuffisance de la route, et il s'agissait d'unir hauts fourneaux, mines et carrières entre eux et avec les rives du canal ; la traction était assurée par des chevaux. Le chemin de fer, rendu nécessaire vers 1830-1840 par le développement des mines de charbon et la congestion du canal qui en résulta, eut des débuts assez difficiles ; l'enthousiasme manquait, l'entreprise dut être financée par des marchands de Bristol, et Wilkins (*The South-Wales Coal Trade*) la qualifie : « une affaire lancée par quelques épiciers, aidés d'un ou deux maîtres de forge ». La construction de la première ligne Merthyr-Cardiff (*Taff Vale Railway*) demanda quatre ans, de 1836 à 1840 ; sa longueur n'excédait pas 40 km. (fig. 1).

Le développement du port, qui dépendait entièrement de la prospérité de l'arrière-pays et de son union avec cet arrière-pays, suivit des étapes parallèles au progrès des transports. Jusqu'à 1798, il consista, suivant la définition d'un acte officiel en date de 1814, en : « tout l'espace ouvert appelé le Quai Commun de la ville de Cardiff... et s'étendant le long de la Rivière (Taff), du Nord au Sud sur une lon-

gueur de 53 yards ». La construction du Glamorgan Canal détermina un premier changement. En cours de travaux, la compagnie avait obtenu l'autorisation (1796) de creuser une écluse de mer, et en juin 1798 les premiers navires venaient effectuer leur chargement dans un bassin de 1 670 m. de long, 30 m. de large et 3 m. 75 à 4 m. de profondeur, aménagé à cet effet. Pour un temps, ce bassin, simple élargissement du canal, s'avéra suffisant aux besoins du trafic, qui passa de 90 000 t. en 1826 à 197 000 en 1839. C'est en 1830, fait capital de l'histoire du port, que le marquis de Bute, grand propriétaire foncier du pays, prit l'initiative de doter le port de son premier bassin moderne, le West Bute Dock, ouvert en 1839, d'une étendue de 7 ha. 28 et d'une profondeur variant entre 5 m. 80 et 7 m. 30 ; mais ce bassin était la propriété d'un seul homme, à la très vive inquiétude des affréteurs et des armateurs qui se trouvaient placés sous la menace de tarifs excessifs et d'aménagements insuffisants. Du moins Cardiff était-il prêt en 1839 à devenir un grand port charbonnier.

3. L'ère de la houille (1840-1914). — Le grand fait de l'histoire de Cardiff vers le milieu du XIX^e siècle, c'est la substitution d'une denrée d'exportation à une autre, du charbon à la fonte et au fer. Cette substitution eut pour première cause le déclin de la métallurgie de la haute Taff, dû pour une bonne part aux progrès de la fabrication de l'acier par le procédé Bessemer, procédé qui excluait l'emploi du minerai local, sulfureux et phosphoreux ; pour seconde cause, l'essor prodigieux de la consommation de charbon dans le monde entier. Elle put être rapide, parce que le district était déjà équipé pour le transport et l'expédition de produits lourds et volumineux ; les efforts des maîtres de forge avaient involontairement préparé l'avènement de la houille. La conséquence pour Cardiff fut un énorme accroissement d'importance. Jusque-là, le centre de gravité du district avait été à Merthyr (34 977 hab. en 1840) dont Cardiff n'était que le débouché, l'annexe. A partir de 1840-1850, l'industrie charbonnière, plus diffuse que la sidérurgie, adopta naturellement comme centre et comme marché son port : Cardiff.

Il est pratique de distinguer dans l'ère de la houille deux étapes. Une première étape, 1830-1885, de libre croissance et de désordre. Une deuxième étape, 1885-1914, d'organisation plus méthodique.

1^o Les débuts de l'extraction du charbon avaient été associés à la métallurgie dont elle n'était qu'une branche. La première tentative notable d'exploitation en vue de la vente, en dehors des métallurgistes, fut faite en 1828 par Robert Thomas, qui avait eu la chance, lors de forages, d'atteindre une des plus riches veines de steam-coal, à Abercanaid, tout près de Merthyr. Son succès (il mourut jeune, mais l'entreprise fut continuée par sa veuve) suscita bientôt de nombreuses

initiatives parmi une certaine classe d'habitants du district, riches de quelques petites avances de capitaux et d'une indomptable énergie. Parmi ces humbles et âpres pionniers, un Th. Wayne, un Th. Powell, etc., se sont trouvés être les fondateurs des compagnies minières les plus puissantes du monde à l'heure présente (*Powell Duffryn*). Une à une les vallées furent conquises : la haute vallée de la Taff autour de Merthyr d'abord, puis celle d'Aberdare, celles des Rhondda entre 1850 et 1870 (conquête qui donna lieu à un boom prodigieux de la production¹), celle du Rhymney. Un *rush* vers le « diamant noir » se produisait, comparable aux rushes vers l'or.

Le commerce progressait parallèlement et dans le même désordre. Les besoins croissants de l'industrie nationale et étrangère et de la navigation à vapeur facilitaient les choses. A l'étranger, un homme, John Nixon, se fit le « commis-voyageur du *Cardiff steam-coal* » : la France fut son premier champ d'activité ; il y acquit, vers 1840, la clientèle des raffineurs de Nantes et du gouvernement, ce qui constituait un lancement quasi décisif. L'établissement du libre-échange, bientôt après, eut un effet des plus heureux. Le marché étranger s'ouvrit de plus en plus grand et supplanta à partir de 1854 le marché national. Quelques chiffres donneront une idée de la constance des progrès du commerce jusqu'à la Guerre :

Expéditions annuelles de Cardiff et de ses annexes².

1840	166 000 tonnes	1890	13 903 000 tonnes
1850	731 000 —	1900	23 129 000 —
1860	1 915 000 —	1910	29 471 000 —
1870	3 411 000 —	1913	34 213 000 —
1880	5 861 000 —		

Les exportations se répartissaient, en 1891 et en 1913, de la façon qui suit, entre les principaux clients de Cardiff :

	1891	1913	1924 ³
France	2 117 000 tonnes	2 923 000 tonnes	3 991 000 tonnes
Portugal	344 000 —	638 000 —	573 000 —
Espagne	652 000 —	789 000 —	596 000 —
Italie	1 411 000 —	3 624 000 —	2 213 000 —
Malte	366 000 —	478 000 —	225 000 —
Égypte	1 210 000 —	1 658 000 —	1 167 000 —
Amérique du Sud (littoral atlantique : Brésil, Uruguay, Argentine).	833 000 —	4 493 000 —	2 951 000 —

1. En 1856, 205 200 t. étaient extraites dans les trois paroisses de Llantwit Vardre, Llantrisant et Ystradyfodwg ; en 1870, 1 858 226 t.

2. Penarth et Barry.

3. A titre de comparaison, voir plus loin.

Les moyens de transport durent progresser à ce même rythme accéléré : d'abord les voies ferrées, qui s'avancèrent dans toutes les vallées galloises, ensuite le port. A Cardiff, il fallut entreprendre dès 1851 la construction d'un second bassin. Ce bassin, d'une superficie de 17 ha. 8, fut ouvert au trafic en 1855 et achevé en 1859. Dès 1856, un groupe d'affréteurs, impatients de la tutelle de la famille Bute (le second marquis de Bute, le créateur du port, était mort prématurément), avait décidé d'établir un nouveau port à l'estuaire de la rivière Ely et avait obtenu du Parlement les pouvoirs nécessaires, malgré l'opposition des fondés de pouvoir du grand seigneur¹. Un bassin de marée fut ouvert le 1^{er} juillet 1859 et un dock (*Penarth dock*) en 1865. C'était une amorce de décentralisation. Le vieux Cardiff n'eut guère à en souffrir, car les expéditions croissaient de plus belle.

Les années 1870-1887 furent, pour Cardiff et son district, des années de crise. Crise de croissance, pourrait-on dire. Les progrès du commerce du charbon depuis 1830 s'étaient faits dans un complet désordre. Le grand mal était l'individualisme. Aucune coordination n'existait entre les différentes fonctions du commerce : les propriétaires de mines s'opposaient aux armateurs, les compagnies de chemin de fer à l'administration des bassins, la main-d'œuvre des mines, qui commençait à s'organiser, était prête à affirmer hautement ses exigences. Plus graves encore étaient les rivalités à l'intérieur de chaque fonction : dans le domaine de l'extraction comme dans celui de la vente, une poussière de tentatives purement égoïstes, ignorantes ou rivales les unes des autres, était apparue. Dernier inconvénient : le nombre des intermédiaires ou *middlemen* (marchands surtout), aux opérations de caractère spéculatif, qui grevait les prix de revient de façon excessive et constituait une menace pour le jour prochain où l'expansion toucherait son plafond et devrait se régler dorénavant sur la demande. Dans le domaine des transports, on assista à un extraordinaire phénomène de congestion : un épicier de Pontypridd déclarait la voie du canal plus rapide que le train pour l'arrivée de sa marchandise ; on citait le cas d'un vaisseau qui, dans le Bute East Dock, avait dû attendre 51 heures avant de pouvoir accoster à un embarcadère. Et les ambitions des ports rivaux surgissaient. On entreprit de remédier à cette situation par la décentralisation et par la rationalisation.

2^o La décentralisation avait été essayée déjà. Elle était, dans une certaine mesure, contraire aux conditions topographiques. Les progrès techniques accomplis dans les constructions ferroviaires permettaient cependant de parer à cet inconvénient. De plus, l'étroitesse

1. Les *Minutes of Evidence* des divers *bills* concernant les nouveaux chemins de fer et les nouveaux bassins sont riches d'indications de ce genre et révèlent les luttes que ne cessaient de se livrer les divers intérêts en compétition.

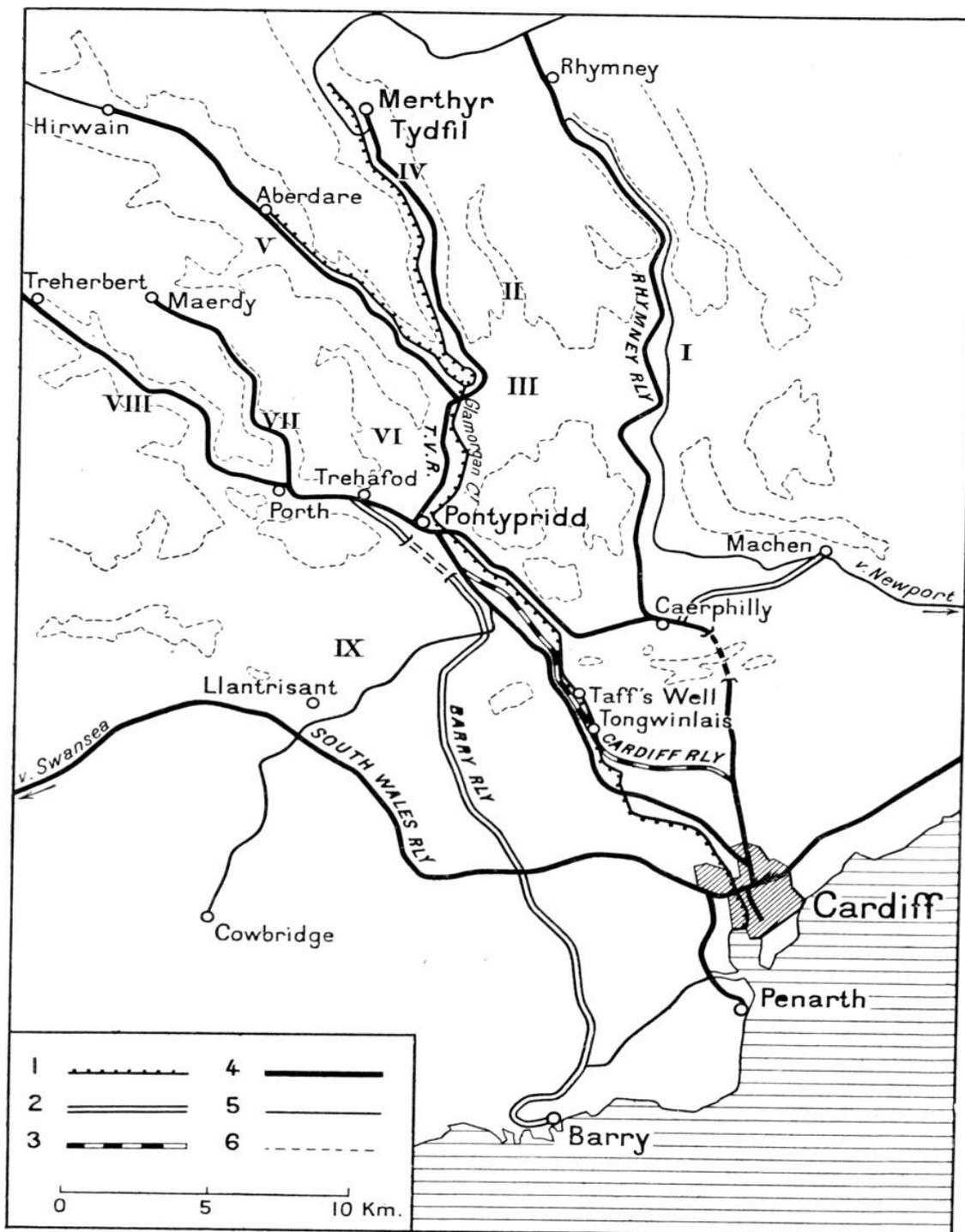


FIG. 1. — LES VOIES DE COMMUNICATION DANS L'ARRIÈRE-PAYS DE CARDIFF.

1, Canaux. — 2, Voies ferrées établies entre 1841 et 1871. — 3, Cardiff Railway (achevé en 1909). — 4, Voies ferrées établies entre 1840 et 1871. — 5, Lignes secondaires ou étrangères au district. — 6, Courbe de niveau de 800 pieds (244 m.). — Les chiffres romains désignent les différentes vallées houillères : I, Rhymney ; II, Bargoed Taff ; III, Llancañach ; IV, Haute Taff ; V, Aberdare ; VI, Clydach et moyenne Taff ; VII, Rhondda fach ; VIII, Rhondda fawr ; IX, Llantrisant. — Échelle, 1 : 312 500.

du défilé de la Taff entre Taff's Well et Tongwinlais menaçait d'entraver toute extension des voies. Entre 1878 et 1887, des efforts rapidement menés aboutirent à une solution radicale : le cœur même de l'arrière-pays houiller, le district des Rhondda, fut mis en communication avec trois débouchés nouveaux, malgré l'opposition acharnée du *Taff Vale Railway* et des Bute. Une ligne de Pontypridd à Machen *via* Caerphilly unit les Rhondda à Newport qui venait de commencer à s'équiper de façon moderne (Alexandra dock, 1875). Un nouveau port fut creusé au Sud-Ouest de Cardiff, à Barry ; la compagnie qui avait entrepris la construction du port établissait en même temps, entre Trehafod et Barry, une voie ferrée qui fut ouverte en 1889. Enfin, une jonction fut réalisée entre les Rhondda et Swansea (*Treherbert-Swansea bay Railway*).

Les efforts de rationalisation furent plus lents et moins heureux. Dans la production, l'initiateur du mouvement fut D. A. Thomas (plus tard Vicomte Rhondda). Dans une brochure publiée en 1896 et intitulée : *Some Notes on the present State of the Coal trade*, il proposait une entente de la totalité ou de la majorité des producteurs en vue de régler l'extraction sur la demande. Le fonctionnement du plan devait être simple, puisqu'il ne comportait que deux opérations : répartition des commandes proportionnellement à la capacité de chaque entreprise ; système d'amendes et d'indemnités¹. Telle quelle, la solution était trop neuve ; l'individualisme économique restait tout puissant. Du moins, avec le début du xx^e siècle, commencèrent à se constituer de grosses compagnies anonymes, nées de la fusion de plusieurs entreprises privées. Ce mouvement de concentration horizontale s'accompagna bientôt d'un mouvement complémentaire de concentration verticale : les nouvelles grosses firmes cessèrent de considérer le commerce comme étranger à leurs préoccupations. Le producteur se fit vendeur, voire exportateur. Les cas de ce genre, bien qu'encore exceptionnels à la veille de la Guerre, devinrent moins rares. Ils devaient foisonner à partir de 1918-1919. Dans les transports, le fait caractéristique de la période fut l'apparition des compagnies de chemin de fer, propriétaires de docks. A l'antagonisme de la période précédente succéda la collaboration ou du moins le désir de collaboration entre rail et bassins. Le premier exemple d'union avait été la *Barry Railway and Dock Co*. Exemple heureux, partant efficace. De plus l'administration des Bute Docks était devenue propriétaire d'une nouvelle voie ferrée Pontypridd-Cardiff, établie dans des conditions extraordinairement difficiles : il n'avait fallu rien de moins que remodeler la topographie de la vallée de la Taff (détour-

1. Au lendemain de la Guerre, un système analogue fut introduit avec un plein succès (au moins momentané) dans l'industrie métallurgique des Galles du Sud.

nement de la rivière, tranchées et remblais, 27 ponts, tunnel) pour lui assurer un passage. Les progrès de l'équipement du port aidèrent aussi à décongestionner les transports.

La même période — 1885-1914 — vit une atténuation du caractère étroitement spécialisé de l'activité de Cardiff, marquée par la progression des importations : 299 milliers de tonnes en 1870, 2 089 en 1900, 2 071 en 1913. Les exportations s'étaient élevées de 2 505 milliers de tonnes en 1870 à 8 211 en 1900, 11 605 en 1913.

Le minerai de fer d'Espagne, dès 1883, figurait aux entrées des Bute Docks pour 666 000 t. (746 000 t. en 1913, 527 000 en 1924) ; il était devenu de première nécessité par suite de la décadence du minerai local et d'un mouvement consécutif de migration des hauts fourneaux des hautes vallées vers le littoral. A côté du minerai de fer, les gueuses de fonte, matière première des usines de constructions métalliques. Le bois était en progrès constant : poteaux de mines, bois de charpente et de menuiserie, etc. Pour alimenter l'énorme ensemble démographique né en l'espace de quelques décades (le comté de Glamorgan passa de 171 188 hab. en 1841 à 511 433 en 1881 et à 1 252 481 en 1921), les importations de grains et de farine quintuplèrent en l'espace de vingt ans (1875-1895).

En même temps d'importantes industries se développaient à Cardiff même ou dans sa banlieue immédiate, basées sur la houille ou sur certaines denrées importées. La plupart étaient nées pendant, ou naquirent au lendemain de la crise de 1870-1887 ; elles traduisaient un effort de réaction salutaire. Une d'elles dépendait plus étroitement que toute autre du charbon — la fabrication de briquettes et agglomérés ; prospère, son expansion a toujours été limitée par la modeste quantité de poix utilisable. La construction de matériel de chemin de fer et les chantiers maritimes (réparations surtout) dépendaient moins de la houille elle-même que de son commerce. Pour ce qui est des constructions navales, Cardiff a toujours manqué de l'acier en plaques qui lui aurait permis de rivaliser avec les chantiers de la Tyne ou de la Clyde. A moitié dépendante seulement de la houille était la métallurgie lourde ; le minerai, de cuivre ou de fer, vient d'ailleurs. Dès 1866, la *Tharsis Co.* établissait ses fours sur les landes marécageuses qui s'étendent à l'Est du port (East Moors). Vingt ans plus tard la *Dowlais Co.* entreprenait la construction d'une énorme usine sidérurgique sur le même emplacement : quatre hauts fourneaux et six fours Siemens furent édifiés ; l'usine, en pleine activité, devait occuper une population de 15 000 personnes. Les industries alimentaires dépendaient plus des importations que de la houille : elles grandirent en bordure même des bassins. C'étaient : la meunerie (trois moulins capables de subvenir à l'approvisionnement de 600 000 personnes), les brasseries, les usines de conserves, etc. Deux industries

plus récentes prirent rapidement une importance de premier plan : la papeterie (*Ely paper works*, la seule grande manufacture de papier des Galles du Sud) et l'imprimerie (livres, journaux).

4. La population. — Quelques chiffres indiquent le rythme de sa croissance. Entre 1801 et 1841, elle passa de 1870 à 10 077 hab., soit une multiplication par un peu moins de 6 ; dans les quatre décades suivantes, c'est une multiplication par plus de 8 qui s'opéra, de 10 077 à 82 761, les taux de croissance décennale au cours de cette période ayant été respectivement de 82 p. 100, 80 p. 100, 73 p. 100 et 65 p. 100. Après cette étonnante poussée, il y eut un ralentissement, et dans la dernière complète décade d'avant-guerre le taux s'abaissa à 11 p. 100. En 1911, Cardiff comptait 182 280 hab. et, en 1921, 200 184. L'accroissement qui porta ce chiffre en 1931 à 223 589 s'explique surtout par une extension de la ville, dont la superficie fut presque doublée dans l'intervalle.

Une telle croissance ne pouvait être nourrie que par une immigration très forte. Cette immigration vint de deux sources principales, l'une toute temporaire, mais surabondante : l'Irlande, en proie à la famine, entre 1841 et 1851 (en 1851, 2 069 personnes habitant alors Cardiff étaient nées en Irlande)¹ ; l'autre, plus régulière et continue, les campagnes des Galles du Sud et de l'Ouest de l'Angleterre (comtés de Gloucester, Somerset, Devon, Cornouaille). Parmi cet afflux d'éléments étrangers, la langue galloise se trouva vite noyée : il n'y a plus aujourd'hui à Cardiff qu'une infime minorité de gens ne parlant que le gallois (169 au *Census* de 1931) ; depuis longtemps l'anglais est devenu la langue populaire. A partir du commencement du *xx*^e siècle, le mouvement d'immigration s'arrêta ou, plus exactement, s'effaça derrière un mouvement contraire et plus intense d'émigration. Un cas particulier à noter, c'est l'exode d'une partie de la population vers les villages suburbains et l'apparition d'un « plus grand Cardiff ». Quelques exemples peuvent illustrer ce fait :

	1891	1901	1911	1921
Llandaff	4 379 hab.	5 777 hab.	9 142 hab.	13 277 hab.
Whitchurch	3 322 —	4 865 —	9 079 —	11 287 —
Llanishen	691 —	1 212 —	1 733 —	2 260 —

Les quartiers du port sont abandonnés au grand nombre de ceux que les exigences de leur tâche rivent au voisinage immédiat des docks.

Un tableau des occupations, dressé d'après les *Census* (1851-1931), permet de voir vers quelles branches d'activité se sont successive-

1. C'est l'Irlande qui a fourni le noyau de la population catholique des Galles du Sud.

ment portées les nouvelles couches d'immigrants. Pour la première période (antérieure à 1851), il faut se contenter d'informations imprécises et assez éparses qui tendent à prouver que c'est le port, expéditeur du fer de la haute Taff, qui attirera la main-d'œuvre de l'extérieur — avec quelques grands travaux publics. Les choses changèrent avec l'avènement de la houille. La fonction de transit se doubla d'une fonction commerciale : bureaux, banques, agences de toute sorte ne cessèrent de prendre de l'importance jusqu'à la Guerre. L'industrie fit appel à une main-d'œuvre de plus en plus nombreuse. Le bâtiment entra dans une ère de grande prospérité. Enfin se développa une très importante fonction de distribution : boutiques et grands magasins employant un personnel considérable. Les chiffres (pourcentage) suivants, compilés d'après les *Census*, mettent bien en lumière la différenciation de l'économie de Cardiff :

	1851	1881	1891	1901	1911	1921	1931
Main-d'œuvre (hommes) employée dans :							
1° La navigation et les services du port	32,0	19,9	18,9	15,7	16,0	14,9	12,2
2° Les transports intérieurs	3,8	6,8	11,0	12,6	13,9	12,8	14
3° L'industrie	8,7	10,9	12,0	14,7	15,4	14,1	10,4
4° Le bâtiment	7,9	12,1	10,8	11,1	9,2	8,4	8,8
5° Le gros commerce (employés de bureaux compris)	3,0	5,9	7,4	8,5	9,4	»	»
6° Le commerce distributif	11,5	10,5	10,5	11,0	12,1	»	»

5. Cardiff et la crise. — A la veille de la Guerre, la situation du commerce de Cardiff était la suivante. Le prix de la tonne de houille — en temps de dépression — avait en moyenne doublé. Le bassin gallois n'était plus un bassin jeune, les puits s'étaient approfondis, et le rendement du mineur avait baissé. Les organisations ouvrières étaient prêtes à défendre âprement le remarquable *standard of living* de leurs membres. Tout cela faisant plus que compenser les minimales réductions réalisées sur les transports intérieurs et le fret. La marge vitale laissée par la concurrence subsistait, mais à plusieurs reprises il y avait eu de sérieuses alertes : en 1900 et 1901, les États-Unis avaient contesté la suprématie de Cardiff à Gênes même, c'est-à-dire au cœur de son empire méditerranéen. Cette marge était à la merci de tarifs douaniers. Le monopole de Cardiff était devenu fragile là où il semblait le moins menacé. La courbe des expéditions tendait vers l'horizontale, les taux de croissance quinquennale étaient tombés au-dessous de 25 p. 100. La Guerre allait précipiter le déclin, mais pas immédiatement.

Dans l'ensemble, les quatre années de guerre eurent pour Cardiff comme pour son district des résultats heureux. Il est vrai que les difficultés du commerce maritime amenèrent vite une contraction des envois. Mais les deux plus importants débouchés : Amérique du Sud

et pays méditerranéens, restaient largement ouverts. Même les besoins du second étaient devenus extrêmement pressants. Les hauts prix compensaient la diminution de volume des exportations. Une harmonie véritable régnait pour la première fois entre les différentes fonctions du commerce ; dès 1915, en effet, le *Coal Mining Organisation Committee* avait été institué pour régler et surveiller le fonctionnement de l'industrie minière. La prospérité n'était d'ailleurs pas limitée au commerce de la houille. Les chantiers maritimes connurent une activité sans précédent, travaillant sans trêve à remettre en état les navires endommagés et fabriquant en même temps obus et munitions de guerre. A peine est-il besoin d'ajouter que les usines et ateliers métallurgiques fonctionnèrent aussi à plein rendement. Tout cela constituait en fait une prospérité très artificielle, mais personne ne le voyait bien nettement. Et il arriva, la guerre finie, que le mirage ne se dissipa pas aussitôt.

La crise dont souffre Cardiff à l'heure actuelle est multiple et multiforme. Il importe, pour en étudier clairement la genèse, d'en bien séparer les divers aspects, sans pour cela perdre de vue leur solidarité. La crise charbonnière, la plus importante comme aussi la plus grave, a succédé presque sans transition à un boom étonnant. En 1919-1920, le combustible manque en Europe ; les pays en plein travail de reconstruction se tournent anxieusement vers l'Angleterre ; le charbon de Cardiff fait prime sur tous les marchés. Il semble même que le commerce gallois abuse quelque peu de la situation. Les prix atteignent des sommets inconnus jusque-là : en juillet 1920, la tonne de « meilleur steam-coal » cote 116 shillings à Cardiff. On est à ce moment au bord de la catastrophe. Les acheteurs, dont les besoins ont été exploités de façon si excessive, réagissent, activent leur production nationale, font appel à la concurrence des États-Unis ; 13 millions de tonnes de charbon américain sont débarqués dans les ports du continent. En même temps, l'inflation monétaire commence à sévir dans plusieurs États clients des Galles du Sud. L'application de l'accord de Spa (de juillet 1920) a saturé le marché français de charbon allemand dit « de réparation ». Le contrôle du gouvernement britannique sur l'industrie minière prend fin. Les conséquences ne tardent pas à être désastreuses : dès janvier 1921, le prix de la tonne de steam-coal s'abaisse à 64 shillings, et avant l'automne de la même année il tombe au-dessous de 30 shillings. Jamais réveil d'un beau rêve n'avait été plus brutal. Des remèdes désespérés sont tentés : arrêt complet de la production pendant trois mois, réduction sévère des salaires, subside de 10 millions de livres de la part du gouvernement. Ces remèdes, qui auraient dû être accompagnés d'un assainissement parallèle de l'organisation financière (grevée notamment par de lourdes émissions de parts gratuites — *bonus shares* — dans

les années de prospérité) et d'une diminution des taux de transport, ne restèrent pas sans effet. Les expéditions remontèrent à près de 20 millions de tonnes en 1922, contre 11 en 1921 et 14 en 1920 ; les prix se stabilisèrent aux alentours de 20 shillings. Une nette reprise se marqua même en 1923, mais due à une cause purement accidentelle et, par suite, éphémère : l'occupation de la Ruhr par les troupes françaises, qui paralysa la production allemande. L'année 1924, qu'il faut bien considérer comme un retour à des conditions normales, puisque les pays à surplus exportable, remis du désordre de la guerre, recommencèrent d'entretenir un commerce régulier, permit de mesurer l'étendue du désastre. Laissons d'abord parler les chiffres :

Exportations de houille de Cardiff et ses annexes.

(En milliers de tonnes.)

	CARDIFF (Bute docks)	PENARTH	BARRY	TOTAL
1913	10 576	4 513	11 049	34 213
1920	5 255	2 480	6 897	14 633
1923	8 840	3 440	10 161	22 441
1924	7 684	3 018	9 052	19 754
1926	2 902	1 054	3 023	6 979
1930	6 358	2 109	7 694	16 161
1934	»	»	»	11 059

La chute de 1926 n'est qu'un accident, le résultat d'une grève. Reste à expliquer la réduction de moitié et même des deux tiers, elle, durable. La Guerre a eu pour conséquence, dans le domaine du charbon, un accroissement de production de l'Europe continentale. Les auteurs anglais (y compris la *Royal Commission* de 1925) ont vivement incriminé le traité de Versailles. De fait, les remaniements apportés à la carte de l'Europe, et particulièrement la cession de la majeure partie du bassin houiller silésien à la Pologne, pays peu industrialisé, ont contribué à fermer des débouchés au charbon gallois et à lui susciter des rivaux. Or la consommation a manifesté en même temps une tendance à la baisse par suite des progrès accomplis par les substituts de la houille : houille blanche dans l'industrie (la clientèle italienne s'est trouvée réduite de 3 600 000 t. en 1913 à 2 200 000 t. en 1924), huiles lourdes, utilisées dans les chaudières des grands navires, dans la navigation. Si l'on se rappelle que le steam-coal, « charbon à vapeur », avait toujours été le charbon de soute par excellence, on comprendra l'importance de cette deuxième substitution et le coup qu'elle a porté au commerce de Cardiff. L'Amirauté britannique absorbait, en 1913, 1 750 000 t. de charbon gallois ; en 1925, ses commandes se réduisaient à 350 000 t. et, en 1926, à 250 000 t. Un tel exemple en dit long. Après cela, il importe assez peu qu'une

compagnie comme celle du *Great Western Railway* cherche à donner l'exemple d'un retour au charbon (« *back to coal* » movement) sur ses lignes irlandaises ; il est peu probable que les positions perdues soient jamais regagnées. La clientèle de Cardiff a été sérieusement entamée par la politique protectionniste de beaucoup d'États. Désormais, les efforts des vendeurs doivent être doublés d'une politique commerciale d'accords et de licences d'un effet souvent limité. Et n'oublions pas qu'à son heure l'appréciation de la livre-or a pesé lourdement sur le destin de la ville. Telle a été, brièvement esquissée, la genèse de la crise charbonnière. A cette crise charbonnière, il faut ajouter la crise de la navigation et la crise de la métallurgie.

La traduction dans le social de ces trois crises économiques, c'est le chômage. Cardiff en a sa part. Toutefois une remarque s'impose dès l'abord : de ce point de vue, la situation du grand port gallois est plus brillante que celle de son arrière-pays. Pourquoi ? Nous constatons là les effets de cette tendance vers une économie de plus en plus différenciée, nettement marquée dès avant la Guerre. Alors que les vallées de la moyenne et haute Taff ou des Rhondda restaient uniquement minières, Cardiff développait, à côté de sa fonction exportatrice, une fonction industrielle, une fonction distributive, etc. La crise charbonnière a frappé durement les marins et le personnel du port. La proportion de chômeurs dans chacune de ces deux branches était, en 1923 (décembre), respectivement, de 12 p. 100 et de 13,1 p. 100 et, en 1930 (décembre), de 41,4 et de 48,6 p. 100¹ du nombre des travailleurs assurés. Ces chiffres peuvent paraître forts : il faut tenir compte du fait qu'une bonne partie de ces chômeurs ne sont que des chômeurs partiels. Le « travail occasionnel » (*casual labour*) abonde aussi bien à bord des navires qu'aux docks. Il n'en demeure pas moins vrai que, sur un total de 46 embarcadères à charbon (Cardiff, Penarth, Barry), de 15 à 20 sont constamment inoccupés. L'activité fiévreuse de l'avant-guerre n'est plus qu'un souvenir. Les chantiers de construction et de réparation maritimes sont encore plus sévèrement atteints. Le pourcentage des ouvriers en chômage y atteignait dès 1923 le chiffre de 28,3 p. 100 et en 1930 celui de 65,6 p. 100². C'est là la conséquence directe de la crise du fret, et aussi des progrès techniques et de la croissance du tonnage des unités. Dans la métallurgie lourde, les chiffres correspondants sont tout aussi inquiétants : 8,7 p. 100 et 53,9 p. 100³ de chômeurs. Mais là, du moins, des statis-

1. D'après : *An Industrial Survey of South Wales*, 1932, mémoire préparé pour le *Board of Trade* par l'*University College* de Cardiff. Les chiffres cités représentent une moyenne pour les cinq ports de Newport, Cardiff, Penarth, Barry et Swansea ; en fait, ils traduisent assez fidèlement la situation du seul Cardiff.

2. Même source. Newport, Cardiff et annexes.

3. *Id.* Cardiff et banlieue, Barry compris.

tiques plus récentes permettraient de constater une nette amélioration. Les indications relatives au chômage perdent beaucoup de leur aspect sombre dès qu'on s'éloigne des trois activités jadis maîtresses. Déjà, une branche de la métallurgie comme les constructions mécaniques (nombreux petits ateliers) a manifesté une plus ferme résistance : 16 p. 100 de chômeurs en décembre 1923 et seulement 18,5 p. 100 en septembre 1931¹. Les industries alimentaires ont connu des fortunes diverses. La meunerie (4,5 p. 100 et 27 p. 100 de chômeurs en 1923 et 1930 respectivement²) a été plus touchée qu'une activité spécialisée comme la biscuiterie (5 et 10,5 p. 100¹). Les brasseries ont directement subi le contre-coup des difficultés dans lesquelles se débat l'arrière-pays minier. Dans les emplois commerciaux, non seulement le chômage est rare et, en fait, s'est surtout traduit par une élimination du personnel féminin, mais le nombre des personnes assurées présente une progression constante. Les hôtels, restaurants, etc., emploient une main-d'œuvre qui s'est accrue récemment du tiers de son effectif. En ce qui concerne les théâtres, cinémas et autres divertissements, la prospérité règne, mais sans extension notable. Enfin, de 1923 à 1930, le personnel des maisons d'édition, des imprimeries et des fabriques de papier a subi une augmentation de 20,8 p. 100. Ces constatations suggèrent inévitablement l'idée qu'un changement est peut-être en cours dans l'économie de Cardiff et que la ville est arrivée à un tournant de son histoire. La mono-activité de naguère va-t-elle céder la place à une « poly-activité », l'exportation du charbon à la manufacture et aux activités purement urbaines ? Simple apparence, car Cardiff demeure métropole charbonnière.

M. CRUBELLIER.

1. *Id.* Cardiff et banlieue, Barry compris.

2. *Id.* Chiffres valables pour l'ensemble de la région industrielle des Galles du Sud ; en fait, la minoterie est concentrée presque exclusivement à Cardiff et Barry.