

Bertrand LEMONNIER

Un siècle d'histoire industrielle
du Royaume-Uni (1873-1973)



**LE TEMPS DES DOUTES
(1873-1913)**

©COPYRIGHT, tous droits réservés, interdiction de reproduction sur Internet ou sur tout autre support.

Autorisation d'une copie privée en format pdf.

Les tableaux et graphiques sont de notre responsabilité et sont différents de la version papier (où les tableaux et graphiques ont été refaits par des professionnels). Cette version est également amputée de ses cartes. Nous assumons l'entière responsabilité des erreurs de frappe tout comme des erreurs factuelles qui peuvent subsister.

Le fichier fait 73 pages

Chapitre 1 : Industrie et vie économique, de la "Grande Dépression" à la déclaration de guerre

1.La "Grande Dépression" et la fin de l'ère victorienne (de 1873 à 1901)

A.La "Grande dépression" : éléments historiographiques

Les trois dernières décennies du XIX^{ème} siècle sont marquées en Grande-Bretagne — comme dans la plupart des pays industrialisés par une période difficile, caractérisée par une baisse des prix, des taux d'intérêt et des marges de profit et par une insuffisance d'emplois. La croissance de la production industrielle comme du volume des exportations se ralentit très sensiblement. Dans son livre publié en 1931, A.Siegfried¹ (75) voit ainsi dans les années 1880 la source de la crise des années 20 et du déclin en général de l'économie britannique dans l'entre-deux-guerres. E.J.Hobsbawm put écrire en 1969 que les années de "Grande Dépression" marquèrent "la fin de la phase britannique de l'industrialisation, et le début d'un ère nouvelle. (...) On était sorti d'un ère historique pour entrer dans une autre" (108).

La périodisation de cette "Grande Dépression" est désormais bien établie depuis les travaux anciens de Kondratieff (dans les années 1920) sur le mouvement des prix et ceux de W.W.Rostow sur l'économie britannique du XIX^{ème} siècle (1948). Elle commence avec la crise cyclique de 1873 (le krach de la bourse de Vienne) et se termine à la fin du siècle — la date de 1896 est avancée par la plupart des auteurs — avec une reprise conjoncturelle en 1897-1901. Toutefois, cette périodisation a été critiquée, tout comme l'ampleur du phénomène. Sans entrer dans

¹ Afin de ne pas alourdir le texte de nombreuses notes bibliographiques, les auteurs et ouvrages cités sont référencés (de 1 à 182) dans la bibliographie en fin de fichier.

les querelles byzantines qui caractérisent parfois l'histoire économique, contentons-nous de rappeler les mots de l'Américain McCloskey, selon lesquels "le plus tôt la "Grande Dépression" sera bannie de la littérature, le mieux cela vaudra" (28). Cette opinion est d'autant plus recevable que l'expression est largement utilisée dans les années 30 pour désigner la crise de 1929 et ses prolongements économiques et sociaux.

Avant de discuter des réalités économiques et sociales de la dépression, il importe de rappeler que la plupart des Britanniques restent à cette époque convaincus de leur supériorité économique et n'ont aucune inquiétude pour l'avenir. Toutefois, une minorité vit cette époque comme une période de doutes, d'interrogations sinon même de désillusions qui contrastent avec l'optimisme général du *Great Victorian Boom* des années 1850-1870 (on a même parlé des *fabulous fifties* et *sixties*).

La prospérité de la période mid-victorienne repose avant tout sur la croissance des activités économiques, sur l'affirmation d'un leadership industriel mondial et sur l'expansion coloniale outre-mer. Même si la pauvreté et les inégalités sont loin d'avoir régressé, même si l'amélioration du niveau de vie est plus nette pendant la dépression (en raison de la baisse des prix), les Britanniques ont pourtant le sentiment d'avoir vécu un "âge d'or" à jamais perdu. En 1860, la part du Royaume-Uni est considérable, à l'échelle mondiale et européenne, comme le montre le **Tableau 1**. On peut parler, selon P.Bairoch (1,2), d'"économie super-dominante" ou selon une terminologie plus géopolitique de seule "superpuissance mondiale". L'expression d'"atelier du monde" (*workshop of the world*) n'est alors pas usurpée.

Tableau 1.

Part du Royaume-Uni dans la production européenne et mondiale en 1860

(en %) Monde Europe

| | | |
|------------------|----|----|
| Fer | 53 | 58 |
| Houille/lignite | 50 | 68 |
| Coton brut | 49 | 59 |
| énergie | 27 | 45 |
| exportations | 25 | 30 |
| Flotte marchande | 34 | 43 |

D'après P.Bairoch (1) et F.Crouzet (35)

Si l'on ne parle pas encore de "déclin" entre 1870 et 1900, on emploie volontiers les termes de "dépression industrielle et

commerciale" et de "dépression économique". En somme, une "grande dépression", qui serait bien plus grave qu'une "crise", par définition brutale mais courte. Ce terme n'est pas une création *a posteriori* des historiens. Le mot est prononcé dans les clubs, dans les journaux, à la Chambre des Communes et les réalités qu'il recouvre font l'objet de rapports officiels (la Commission royale d'enquête sur la dépression de l'économie diagnostiquée en 1886 la triple baisse des prix, des taux d'intérêt et des profits). Les socialistes, ainsi S. et B. Webb, y voient les premiers signes d'un effondrement prochain du capitalisme, ce que confirme F. Engels en 1892, parlant dans la préface d'une réédition de son livre sur la *Situation de la classe laborieuse en Angleterre* (1845) de "marasme chronique affectant tous les secteurs essentiels de l'industrie". C'est particulièrement dans l'*upper class* (les riches propriétaires fonciers, notamment) et la *middle class* bourgeoise que l'inquiétude est la plus vive. Sur le plan psychologique, la crise de la *merchant bank* Baring en 1890 — sauvée de la faillite par la Banque d'Angleterre — frappe durablement les esprits et ébranle la City. Quelques années plus tard, la publication de *Made in Germany* (1896) par le journaliste E.E. Williams fait apparaître la puissance à la fois commerciale et industrielle de l'Allemagne, devenue depuis les années 1870 le principal concurrent continental.

Dans les années 1930, un article de l'*Economic History Review*, écrit par H.L. Beales, met en question la "légende" de la Grande Dépression et ouvre un débat qui s'est largement poursuivi après la guerre de 1945. Dans les années 1960, C. Wilson estime dans la même revue qu'il faut privilégier une position médiane sur la question et, selon sa formule restée célèbre, que "l'économie britannique ne fut ni figue ni raisin. Elle fut mi-figue, mi-raisin" (44). En 1969 S.B. Saul semble mettre un terme à la polémique avec son ouvrage sur "le mythe de la grande dépression" (43). Son livre détruit la légende noire d'une Angleterre en plein marasme, et s'il ne nie pas un manque de compétitivité internationale et des retards sur le plan technologique, il souligne à quel point la "dépression" doit se lire avec les grilles d'une histoire quantitative rigoureuse. Cette analyse inspire l'histoire économique anglo-saxonne postérieure, jusqu'aux travaux récents dirigés par R.C. Floud et D. McCloskey (28). Pour ces auteurs de la *New Economic History*, l'idée d'échec ou d'insuffisance (*failure* est un terme difficile à traduire) de l'économie britannique à la fin du XIX^{ème} siècle doit être définitivement abandonnée. Les "inquiétudes" des Victoriens étaient sans fondements : en dépit de progrès trop lents dans

l'efficacité et les performances à l'exportation (par rapport aux autres pays), en dépit de la crise agricole (elle, bien réelle), il n'y a jamais eu d'anémie chronique de l'économie britannique de 1873 à 1896. La période édouardienne paraît à certains égards plus médiocre en raison d'une durable stagnation de la productivité industrielle et du sentiment répandu que le pays ne peut pas mieux faire.

De même, il serait vain de chercher un tournant qui marquerait un retournement définitif de tendance après la croissance ininterrompue de la Révolution industrielle. Les dates de 1873 ou de 1895, souvent avancées, doivent rester liées aux simples fluctuations cycliques courtes (les Juglar) de l'économie du XIX^{ème} siècle, marquée par les crises de surproduction et les crises financières brutales.

Reste que l'historien n'a pas pour autant le droit de s'affranchir des sentiments vécus par les contemporains de la "Grande Dépression". Le pessimisme affiché ne reposait pas uniquement sur des fantasmes ou sur des présupposés idéologiques, mais sur des signes forts, interprétés alors sans matériel statistique fiable. Il paraît acceptable d'y voir aujourd'hui les signes d'un déclin relatif qui se prolonge jusqu'en 1914. Déclin sans doute réversible si la Première Guerre mondiale n'avait pas introduit des données entièrement nouvelles.

B/ Les signes d'un déclin relatif

Les années 1870-1900 laissent apparaître des résultats économiques moins brillants que ceux des années 1840-1860, à la fois dans le commerce, l'agriculture et l'industrie. Ils ne sont pourtant jamais catastrophiques.

Le commerce extérieur

Maîtresse des mers et du commerce mondial, la Grande-Bretagne demeure la 1^{ère} puissance commerciale du monde, place qu'elle garde jusqu'à la guerre de 1914-1918. Dans les années du *Great Victorian Boom*, F.Crouzet (39) — se fondant sur les travaux statistiques de Ch.Feinstein et de P.Deane (35,36) — a bien montré que les exportations ont largement contribué à la croissance globale, devenant même un *leading sector* de l'économie. Selon les estimations de P.Bairoch (1), la part du Royaume-Uni se situe en 1860-70 autour de 25% des exportations mondiales et 30% des exportations européennes (pour le tiers de la flotte marchande mondiale en tonnage). Si l'on considère le rapport des exportations et du PNB à prix constants, ce rôle de

leading sector, loin de s'affaiblir, se renforce (près de 20% du PNB en 1880 contre 13% au milieu du XIX^{ème} siècle).

Le malaise ressenti pendant la Grande Dépression ne tient donc pas au déclin de ce que S.B.Saul a nommé l'"économie d'exportation" (43) mais aux fluctuations de la balance commerciale. On parle d'ailleurs à l'époque de "grande crise commerciale". Il est clair que de 1880 à 1900, la croissance en volume et en valeur des exportations de marchandises a baissé, s'établissant respectivement à 2,2 % par an et 0,8%. Ce deuxième chiffre — qui tombe même à 0,1% par an entre 1893 et 1897 — s'explique par la rapide baisse des prix (notamment agricoles) pendant cette période. De même, les exportations ont contribué de manière moins évidente, non au PNB en tant que tel, mais à la croissance annuelle de ce PNB. Comme le montre le **graphique 1** (Cf. *infra* page), le déficit commercial en valeur se creuse de 1871 à 1900, et particulièrement de 1871 à 1877, puis de 1890 à 1897, en deux paliers successifs. Cela traduit à la fois l'augmentation des importations (notamment d'articles manufacturés provenant d'Europe continentale) et les résultats conjoncturellement médiocres des exportations dans un contexte mondial de baisse des prix, de concurrence et de poussée protectionniste (Allemagne, Russie, Etats-Unis, France).

Certains secteurs industriels, comme le textile, subissent aussi un déclin relatif des ventes à l'étranger (Cf. **tableau 2**) dès le milieu du XIX^{ème} siècle, déclin qui n'est qu'en partie compensé par les ventes massives à l'Empire des Indes. Toutefois, on peut aussi interpréter ce déclin comme un signe positif, montrant l'essor d'exportations nouvelles.

Tableau 2 Le déclin des exportations d'articles textiles (en % de la valeur des exportations totales à prix courants, moyennes décennales)

| Décennies | Tous articles textiles | Tissus et filés de coton |
|-----------|------------------------|--------------------------|
| 1830/39 | 72 | 48 |
| 1850/59 | 60 | 36 |
| 1870/79 | 55 | 33 |
| 1890/99 | 44 | 28 |
| 1900/09 | 38 | 26 |

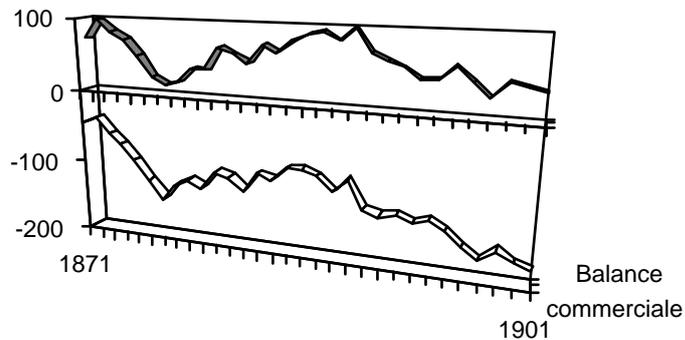
D'après P.Mathias, *The First Industrial Nation* (33)

La part du Royaume-Uni dans le commerce mondial décroît donc légèrement pendant la dépression, passant de 23% à 21%. Sa

part dans les échanges d'articles manufacturés demeure encore très forte à la fin du XIX^{ème} siècle (41% en 1881), mais elle baisse à partir de 1890 pour atteindre 30% à la veille de la guerre. Contrairement à une idée reçue, l'extension impériale des années 1884-1896 — 9 millions de km² gagnés ! — n'a pas provoqué de boom commercial entre la métropole et ses colonies. F.Crouzet montre bien (39) que la part de l'Empire dans le commerce total évolue peu au XIX^{ème} siècle, autour de 25%. L'impérialisme n'a pas constitué, pour reprendre une expression de E.J.Hobsbawm (108), "la seule porte de sortie" pour une économie en voie de déclasserment, mais plutôt un débouché commode pour les industries en difficulté sur les marchés européens et nord-américains — le coton et l'acier exportés vers l'Empire des Indes, l'Afrique, l'Australie. La situation évolue sensiblement entre 1890 et 1910, les exportations coloniales passant de 27% des exportations totales à 37%. Cette évolution peut aisément s'expliquer par le protectionnisme mondial, qui ferme certains marchés non coloniaux aux produits britanniques.

La balance des paiements, toujours positive, suit d'assez près le *trend* du commerce. Il faut aussi tenir compte de l'apport plus faible des revenus invisibles et de la baisse très conjoncturelle des investissements extérieurs à la fin du siècle. (une reprise très nette se produit entre 1905 et 1913). Les "invisibles" — dividendes de placements, commissions, revenus du fret de la marine marchande, de l'assurance — permettent cependant à la balance des paiements de dégager d'importants excédents pendant toute la période.

Graphique 1 : Evolution de la balance commerciale et de la balance des paiements en £ millions de 1871 à 1901



D'après B.R.Mitchell, *British Historical Statistics* (12)

Les médiocres résultats du commerce extérieur, relevés par la Commission de 1886, ont pour effet de relancer le courant protectionniste, jusque là en sommeil. La *Fair Trade League*, née en 1881 a des arguments anti-libéraux assez traditionnels. Elle stigmatise ainsi la concurrence déloyale des pays qui produisent à meilleur marché grâce à un mode de vie plus "frugal" des ouvriers, des salaires plus bas, des heures de travail plus nombreuses. Elle propose de rééquilibrer les échanges de produits manufacturés en instaurant une taxe de 10% à l'entrée des produits industriels provenant de l'étranger, à l'exception bien sûr des produits coloniaux. En cela, la *Fair Trade League* reflète bien une tendance générale au protectionnisme dans le monde des années 1880 et annonce les thèses développées sans succès par Joseph Chamberlain au début du XX^{ème} siècle.

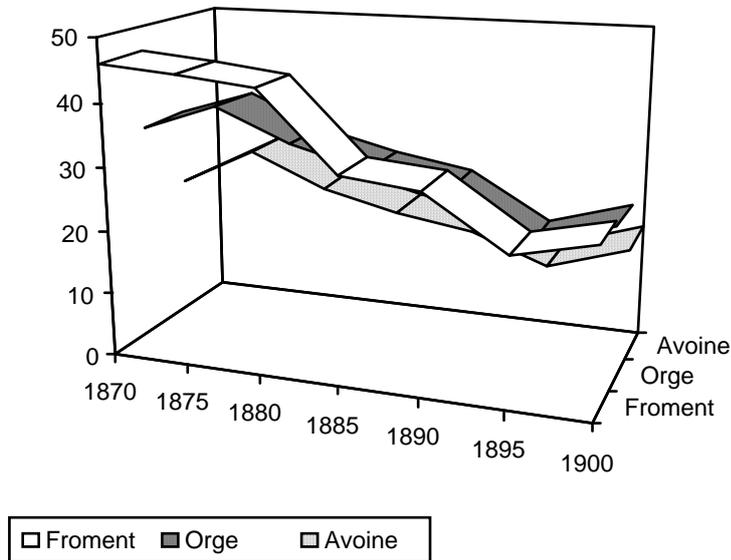
La situation de l'agriculture

Même si notre étude porte sur l'industrie, le secteur agricole n'en demeure pas moins essentiel à la compréhension des phénomènes économiques d'ensemble. D'une certaine façon, la "Grande Dépression" est avant tout celle de l'agriculture. Les mauvaises conditions climatiques de la fin des années 1870, la concurrence des nouveaux pays agricoles comme les Etats-Unis, mais aussi le Canada, la Nouvelle-Zélande, l'Australie, la baisse des prix mondiaux, la baisse des coûts de transport ont mis l'agriculture britannique dans une situation critique. Dès 1873 débarquent dans les grands ports britanniques de gros cargos à vapeur venus de l'Amérique du Nord, capables de plusieurs traversées d'hiver et chargés de céréales à bon marché. La chute

du prix des grains (cf. **graphique 2**) met en faillite les *farmers* et oblige les plus entreprenants à une reconversion dans la polyculture et l'élevage (*mixed farming*). Les industries liées à l'agriculture périssent, la perte des marchés intérieurs n'étant pas compensée par la perspective de marchés extérieurs rentables.

De fait, la structure de l'agriculture britannique se modifie rapidement, ce qui renforce encore plus la spécificité du modèle

Graphique 2 : Evolution des prix de quelques produits agricoles entre 1870 et 1900, en shillings par *imperial quarter*. (1 quarter = 291 litres)



D'après B.R.Mitchell (12)

britannique par rapport aux grands pays industriels. En effet, il importe de rappeler que l'industrialisation a accéléré au XIX^{ème} siècle le déclin de l'agriculture, secteur en recul dès la fin du XVIII^{ème} siècle et pendant tout le XVIII^{ème}. Sa part dans le revenu national passe de 20,3% en 1851 à 6,4 % en 1901 et sa part dans la population active de 19% en 1861 à 9% en 1911, chiffre très faible par rapport aux autres grandes nations d'Europe. Les rentes foncières comme le prix du sol baissent de manière variable mais continue. Le blé est de plus en plus abandonné au profit de l'élevage et de ses dérivés laitiers (1^{ère} branche agricole en valeur en 1913), des cultures maraîchères. Aucun secteur n'est à l'abri d'une concurrence redoutable : l'agneau néo-zélandais est transporté depuis 1888 dans de grands navires frigorifiques, tandis que le bacon danois remplace au *breakfast* le traditionnel bacon d'origine britannique.

Les changements dans la nature des productions nationales se traduisent par des modifications profondes dans les habitudes alimentaires (moins de pain, plus de viande, de laitages, de fruits et de légumes). Toute une industrie agro-alimentaire et tout un commerce de distribution va profiter de ces transformations majeures de la fin du XIX^{ème} (Cf. chapitre 2).

Les conséquences socio-économiques de ces restructurations touchent de près le monde de l'industrie et des industriels. En effet, selon F.M.L.Thompson (115), les pairs du Royaume, qui sont aussi de grands propriétaires fonciers, ont tendance à diriger leurs investissements vers des secteurs économiques plus rentables. Déjà présents depuis la révolution des transports dans les conseils d'administration des chemins de fer, ils s'imposent dans les années 1870-1890 à la tête des conseils des firmes industrielles et commerciales. En 1896, 167 nobles — le quart du pairage — sont présidents de compagnies ferrovières ou de sociétés industrielles. Il s'agit aussi bien de pairs récents (les Aldenham, Hillingdon, Rothschild) que d'aristocrates de grande lignée (le duc de Devonshire, le comte de Durham, le duc de Portland, le marquis de Salisbury). En conséquence, les pairs investissent une partie de leur capital dans l'achat d'actions et d'obligations dans des secteurs très diversifiés (mines, grands magasins, industries alimentaires), ainsi que dans des activités d'équipement des colonies (les chemins de fer, notamment) et dans les activités minières et industrielles des pays neufs — ceux-là qui ont ruiné la céréaliculture anglaise! Il s'agit pour eux de compenser la baisse des rentes foncières, très variable il est vrai selon les régions, mais qui peut atteindre dans certains comtés du bassin de Londres 40 à 60% entre 1870 et la fin des années 1890, et la baisse des prix du sol. Cette dernière baisse semble avoir touché l'ensemble des propriétés. Les transactions sont rares et les terres accusent des baisses de valeur allant de 15 à 50% (c'est dans les années 1900-1914 que les terres sont massivement vendues).

Croissance globale et croissance industrielle

Les calculs des taux de croissance du PIB, du PNB comme de la production industrielle et de la productivité industrielle restent assez aléatoires avant le XXème siècle. Les chiffres avancés par les historiens sont, de leur propre aveu, des "estimations" et des "approximations", qui peuvent varier en fonction des modes de calcul. Toutes les données convergent toutefois dans le sens d'une stagnation, voire d'une décélération de la croissance par rapport à la période mid-victorienne. En simplifiant les données quantitatives (35,36,38), on trouve les moyennes reportées sur le **tableau 3**.

Tableau 3 : Croissance du PNB et de la production industrielle

| | PNB | Production industrielle |
|--|-------|-------------------------|
| Taux moyen annuel de croissance 1850 à 1870 | 2,6 % | 2,9% |
| Taux moyen annuel de croissance de 1870 à 1900 | 2,1 % | 2,1% |

Floud et McCloskey (28) proposent plutôt des moyennes qui vont dans le sens d'une stabilité (tableau 4) et ils montrent bien la baisse très nette de la productivité de la main-d'œuvre industrielle.(tableau 4bis)

Tableau 4 : Taux de croissance 1850-1900

| | PIB | PIB/hab |
|---|------|---------|
| Taux moyen annuel de croissance 1850 à 1870 | 2,1% | 1,2% |
| Taux moyen annuel de croissance 1870-1900 | 2% | 1,2% |

Tableau 4bis : Taux de croissance moyens annuels de la productivité de la mù

1861-1874 : 2,2%
 1866-1883 : 1%
 1875-1889 : 0,5%
 1884-1899 : 0,1%

 Les écarts constatés dans les séries statistiques ne doivent pas occulter le fléchissement relatif de la croissance de la production industrielle, qui apparaît durable et se prolonge en 1900-1914. Ce fléchissement n'a aucun sens économique si on ne le compare pas avec les autres grandes puissances industrielles. Pendant la période de la Grande Dépression, la croissance de la production industrielle est près de 3% par an en Allemagne et plus de 4% par an aux Etats-Unis. Déjà apparues dans les rapports officiels, les

faiblesses structurelles de l'industrie britannique apparaissent flagrantes et peuvent se résumer en cinq points :

1. D'une façon générale, l'industrie apparaît suréquipée et ses capacités de production beaucoup trop fortes en regard du marché intérieur, en relative stagnation. Les débouchés extérieurs restent quant à eux limités par la concurrence internationale. Pour la Commission royale d'enquête de 1886, c'est bien la *surproduction* qui constitue la principale caractéristique de la dépression.

2. Même si les prix et les salaires connaissent un *trend* à la baisse entre 1870 et 1890, ils n'en demeurent pas moins relativement élevés en comparaison des autres pays industriels. Les baisses de salaires d'environ 10% effectuées entre 1875 et 1890 ne permettaient pas d'atténuer sensiblement les coûts de production et de rendre les prix britanniques très compétitifs.

3. La faiblesse de l'autofinancement des entreprises est une constante de la fin du XIX^{ème} siècle. Dans la plupart des industries — particulièrement dans les *staples* —, les entrepreneurs ont fait peu d'investissements trop risqués, comme l'achat de nouvelles machines plus performantes, l'application de nouveaux procédés techniques. Les industriels préfèrent — mais il y bien sûr des exceptions à cette règle — acheter des machines déjà connues ou améliorer et réparer le parc existant plutôt que de prendre des risques. Selon P.Mathias (33), certains industriels tirent même de la fierté d'avoir fait fonctionner les mêmes machines à vapeur pendant tout le XIX^{ème} siècle!

4. Le manque de capitaux et d'investissements tient en partie à la structure juridique des entreprises industrielles. Même les "grosses" firmes de plus de 200 employés hésitent à se transformer en société par actions et à abandonner leurs structures familiales. Les derniers obstacles juridiques ont été levés entre 1856 et 1862 à la constitution de s.a.r.l ou *public companies*, mais la formule n'a guère de succès. Des sarl se créent dans la sidérurgie, la chimie, les constructions navales, l'agro-alimentaire, mais elles ne constituent que 5 à 10% des entreprises importantes selon les secteurs d'activité. D'une manière générale, les actions des sociétés industrielles ne sont guère appréciées des petits et moyens épargnants qui les jugent "peu sûres". Les dirigeants conservent généralement la majorité de leurs actions, et même lorsqu'ils délèguent leur pouvoir de décision à des managers (eux-même issus de l'entreprise et rarement de l'extérieur), ils conservent le contrôle des grandes orientations stratégiques de leur société. Le capitalisme des managers, au seuil du XX^{ème} siècle, est loin d'avoir remplacé le capitalisme familial. Les phénomènes de concentration sont certes accélérés pendant la

"Grande Dépression", mais ils demeurent l'exception sur le plan quantitatif (cf. page).

4. Il n'existe pas de véritable lien structurel — comme c'est le cas en Allemagne — entre les banques d'affaires et les entreprises industrielles. Le problème du financement industriel par les banques est fondamental, dans la mesure où apparaissent d'importantes disparités entre le système britannique et le système allemand. En Grande-Bretagne, les *accepting houses* ou *merchant banks* ayant leur siège dans la City pratiquent un crédit à long terme et non un crédit à court terme qui serait adapté aux besoins immédiats des entreprises industrielles. Les *joint stock banks* ou banques de dépôts ne font pratiquement pas d'investissements industriels. D'une manière générale, il apparaît que les banques anglaises de la fin du XIX^{ème} siècle sont très loin d'apporter le même soutien à long terme que les *Grosse Banken* — même si l'on peut discuter de l'importance et du caractère bénéfique de ce soutien en Allemagne. Comme l'écrit F.Crouzet, "ni les banques ni la Bourse ne contribuèrent de façon notable aux investissements à long terme dans l'industrie britannique" (39). En revanche, les investissements de capitaux vers l'étranger sont très importants (ainsi £ 61,1 millions par an en moyenne entre 1885 et 1889, en plein "creux" de la dépression). Avec le développement des câbles sous-marins transocéaniques et celui du télégraphe, il est possible d'investir "en temps presque réel" dans le monde entier. La mobilité du capital est devenue la règle, particulièrement en Grande-Bretagne. Les actions, obligations et bons du trésor ont des rendements bien supérieurs à l'étranger, spécialement dans les pays en voie d'industrialisation et à la forte croissance de la productivité. Le débat reste cependant ouvert sur les bénéfices qu'en tire alors l'économie britannique.

5. Dans les secteurs très dynamiques et performants de la "seconde révolution industrielle" (chimie, électricité, mécanique) la croissance et l'innovation demeurent en deçà des résultats constatés en Allemagne, aux Etats-Unis et même en France et en Belgique. La montée de la concurrence internationale est bien l'aspect le plus tangible du déclin, fût-il par définition "relatif".

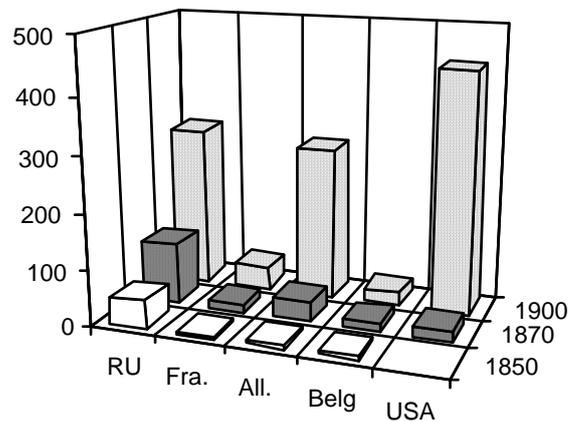
La montée en puissance des nouveaux pays industrialisés : l'exemple de l'industrie lourde

L'Allemagne et les Etats-Unis sont bien les deux concurrents les plus redoutables, et pas uniquement dans les secteurs de pointe de la Seconde révolution industrielle, mais dans l'industrie lourde d'extraction minière et de transformation. Les **graphiques 3 et 4**, portant sur la production de charbon, de fer et d'acier dans cinq

grands pays industriels, montrent bien le rattrapage des deux pays en question, rendu encore plus spectaculaire par les faiblesses structurelles de la Grande-Bretagne. Ce qui fait débat n'est évidemment pas les résultats de l'Allemagne et des Etats-Unis dans ces secteurs industriels (quoiqu'on ait certainement surestimé les gains de productivité américains), mais le rôle des retards techniques et d'équipement dans la fin de l'hégémonie britannique du fer et du charbon.

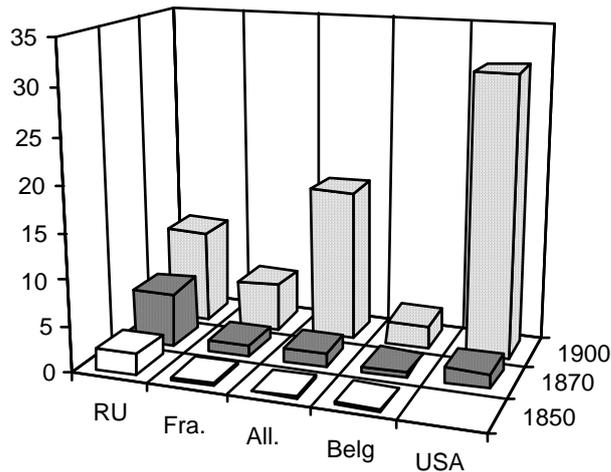
Les difficultés des industries métallurgiques et sidérurgiques ont été largement commentées à l'époque, notamment à travers un rapport de 1904 sur le commerce du fer et de l'acier. Selon ce rapport, le marché national est "peu sûr" et ne peut absorber que 3 à 3,5 millions de tonnes d'acier, bien moins que le marché américain (15 millions de tonnes) et le marché allemand (5 millions de tonnes). Les exportations se heurtent également à la concurrence des produits américains et allemands, aux coûts de revient inférieurs. Les aciers allemands pénètrent sans difficultés le marché britannique, ainsi pour les tôles de navires.

Graphique 3 : Productions de charbon en 1850, 1870 et 1900 dans 5 pays (en millions de tonnes).



D'après B.R.Mitchell, *European Historical Statistics* (13)

Graphique 4 : Idem, production de fer et acier en millions de tonnes



D'après B.R.Mitchell (13)

Quant aux méthodes de production, les grosses unités américaines (200 000 tonnes par an pour certains hauts fourneaux) sont en moyenne trois fois plus performantes, utilisant notamment de nouvelles machines automatiques, employant peu de main d'œuvre et intégrant toutes les étapes de la production, de la fonderie aux objets semi-finis. En Allemagne, l'utilisation du "procédé direct" de conversion de la fonte liquide en acier est quasi générale au début du XX^{ème} siècle, alors qu'elle est très minoritaire dans les aciéries britanniques (seulement 28% en 1913). Le rapport précise toutefois que l'adoption de telles méthodes en Angleterre — où les unités de production sont beaucoup plus petites — entraînerait des phénomènes de surproduction. De plus, l'acier emploie beaucoup de main d'œuvre recrutée dans la population agricole excédentaire, en Angleterre et aussi en Irlande. Des innovations techniques importantes risqueraient de déséquilibrer tout l'emploi dans ce secteur-clé de l'économie.

Ces remarques sont exactes, mais les retards dans la modernisation datent pas de la fin du XIX^{ème} siècle et touchent toutes les étapes industrielles. Le procédé Thomas-Gilchrist est pour certains auteurs exemplaire du retard pris par les industriels dans l'application d'une technique pourtant anglaise à

l'origine, comme la plupart des innovations en la matière. En effet, depuis les années 1860, les sidérurgistes ont adopté le procédé Bessemer de fabrication de l'acier, procédé rapide et rentable, mais qui ne donne pas loin de là une qualité constante. Les améliorations apportées par les fours Siemens- Martin ne résolvaient pas le problème principal: le traitement des fontes phosphoreuses, majoritaires dans certains bassins miniers européens. Les recherches de "déphosphorisation" menées en Angleterre par Sidney Thomas et Percy Gilchrist aboutissent en 1877 et rendent ainsi la production d'acier envisageable avec une qualité optimale. Face à ces innovations majeures, les sidérurgistes britanniques ont d'abord cherché à sauver une industrie du fer forgé (par puddlage), condamnée à terme par le triomphe de l'acier, plus résistant. Stratégie suicidaire à une époque où les chemins de fer se convertissaient aux rails en acier (vers 1880), puis les constructions navales (de 1880 à 1890). Lorsque la supériorité de l'acier est devenue indubitable, le procédé Siemens tarde à supplanter le procédé Bessemer (contrairement à l'Allemagne). Quant au procédé Thomas-Gilchrist, il est adopté massivement pour traiter la "minette" de Lorraine, mais est relativement négligé en Angleterre, tout comme le sont les gisements de minerais phosphoreux, il est vrai peu abondants. On préfère de loin importer des minerais riches d'Espagne, d'Afrique du Nord...

La plupart des auteurs soutiennent aujourd'hui **(28)** que l'exploitation du fer phosphoreux des Midlands et la généralisation du procédé Thomas-Gilchrist n'auraient pas sensiblement amélioré la productivité ni fait augmenter les bénéfices dans ce secteur d'activité. C'est probable, mais le retard technique n'est pas seulement lié au procédé de déphosphorisation : le manque d'initiatives industrielles existe depuis le début du développement de l'acier. Les grandes réalisations n'en demeurent pas moins spectaculaires, et nous entrons bien dans l'ère de l'acier. Par exemple, entre 1883 et 1890 est construit en Ecosse, le premier grand pont tout en acier, franchissant le Firth of Forth avec deux énormes travées de 521 mètres chacune, à 60 mètres sur l'eau. Une véritable prouesse industrielle, technique et scientifique.

Concernant la houille, le taux de croissance annuel de la production baisse de moitié des années 1850/60 aux années 1870-1880, de 4% en moyenne à 2%. En revanche, les exportations progressent sensiblement (17% de la production en 1895-99 contre 10% en 1870-74 et ce sont elles qui soutiennent la production nationale. Selon F.Crouzet **(39)**, les seules exportations vers la France représentent plus de 4 millions de tonnes par an

entre 1880 et 1890 et plus de 7 millions de tonnes au début du siècle. Dans le domaine technique, les faiblesses constatées dans d'autres secteurs se retrouvent dans le traitement du charbon. Pour des raisons en partie géologiques, l'extraction demeure gourmande en hommes et peu mécanisée. Pour augmenter la production, il apparaît logique, même dans des conditions favorables, d'augmenter le nombre des mineurs : 500 000 en 1880, 1,2 millions en 1914 pour 3000 puits différents ! La surpopulation minière, la course aux rendements entre les différentes sociétés crée des conditions dangereuses. Rien qu'en 1880, il y a en Angleterre et au pays de Galles 385 victimes. Les nouveaux procédés de distillation de la houille, les fours de récupération dans les cokeries restent marginales en Grande-Bretagne, alors que l'Allemagne se place au premier rang mondial pour les méthodes nouvelles de cokéfaction.

Le **tableau 5** synthétise quant à lui les données principales du "match" triangulaire Royaume-Uni/USA/Allemagne entre 1870 et 1913. Le Royaume-Uni est victime, non d'un freinage brutal, mais d'un dépassement extrêmement rapide, qui lui fait perdre le leadership mondial en matière industrielle, qu'il détenait au milieu du XIX^{ème} siècle.

Tableau 5 : Le "match triangulaire" Royaume-Uni/Allemagne/Etats-Unis,1870-1913 (chiffres arrondis à la première décimale)

| | RU | ALL | USA |
|---|-------|-------|-------|
| CHARBON (M T 1870) | 112,2 | 34 | 18,5 |
| CHARBON (MT 1913) | 292 | 277,3 | 433,4 |
| FER (MT 1870) | 6 | 1,2 | 1,7 |
| FER (MT 1913) | 10,4 | 16,7 | 30,8 |
| COTON BRUT (consommation MT 1870) | 489 | 112 | 181 |
| COTON BRUT (consommation MT 1913) | 988 | 478 | 1312 |
| CHEMINS DE FER (milliers kms 1880) | 24,7 | 18,8 | 57,9 |
| CHEMINS DE FER (kms 1913) | 38,1 | 63,3 | 235,8 |
| NAVIRES MARCHANDS (Tonnage en M 1870) | 5,7 | 0,9 | 4,2 |
| NAVIRES MARCHANDS (Tonnage en M 1913) | 12,1 | 3,3 | 7,9 |

Chiffres arrondis. D'après B.R. Mitchell, *European Historical Statistics* (13)

Le déclassement mondial peut se résumer aussi dans l'évolution de la part de ces trois pays dans l'industrie mondiale (**tableau 6**).

tableau 6 : La baisse relative de l'industrie britannique par rapport aux E-U et à l'Allemagne, 1870-1913

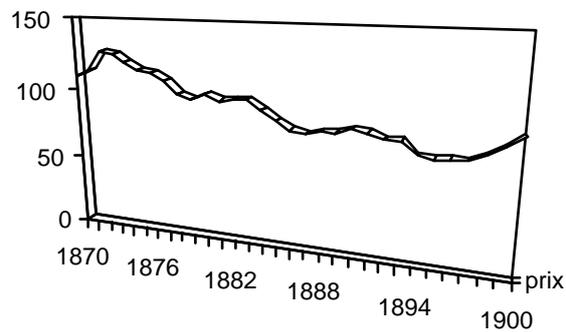
| | R-U | E-U | All |
|------|-----|-----|-----|
| 1870 | 32% | 23% | 13% |
| 1913 | 14% | 36% | 16% |

En termes de production industrielle, le Royaume-Uni perd le premier rang entre 1880-1885 au profit des Etats-Unis et le deuxième rang vers 1905-1910 au profit de l'Allemagne.

En conclusion, de cette partielle étude des signes du déclin (lire aussi pages), il apparaît bien que la dépression n'en a jamais été une sur le plan strictement économique. Si l'on considère l'indice Rousseaux des prix, portant sur les principaux prix agricoles et industriels, on ne constate aucune chute des prix, mais plutôt une érosion assez lente, accentuée dans les années 1870 par la baisse bien réelle des prix des grains. Comme le montre le **graphique 5**, les prix se redressent nettement à partir de 1896 et au début du XXème siècle (l'indice 106 est atteint en 1913).

Les explications monocausales de cette baisse très relative, à la fois des prix et de la croissance (production industrielle et PNB) sont parfois séduisantes mais trop réductrices — ainsi l'explication monétaire d'un recul du bi-métallisme au profit de l'étalon-or dans un contexte de rarefaction du métal aurifère, l'explication liée à la fin du boom ferroviaire européen ou encore l'explication traditionnelle liée à la conjoncture mondiale de la phase B Kondratieff, selon laquelle la situation du Royaume-Uni serait seulement le reflet d'une tendance générale.

Graphique 5 : Indice Rousseaux des prix agricoles et des principales productions industrielles (base 100 : 1885)



D'après B.R.Mitchell, *British Historical Statistics* (12)

Nous suivrons plus volontiers la grille explicative de P.Mathias, que nous simplifions et adaptons ici sous la forme d'un tableau synthétique (Cf. page suivante). Mathias privilégie deux éléments explicatifs, non les éléments de croissance et de récession, mais ceux de changement et de stabilité dans la vie économique.

Peut-on aller jusqu'à dire, comme le fait J.-P. Dormois (31), que l'économie britannique apparaît au sortir de la Grande Dépression "comme nettement plus forte et plus solide qu'elle ne l'était auparavant." ? Peut-être pas, mais il est certain qu'elle n'a pas été affaiblie par cet épisode difficile.

Tableau 8 : la "Grande dépression" (synthèse)

| | |
|---|---|
| <u>Eléments de stabilité de 1850 à 1900</u> | <u>Eléments de changements pendant la Grande depression</u> |
|---|---|

-Une population qui poursuit sa croissance à un rythme de 10% par décennie jusqu'en 1900 (37 millions en 1901).

- Une urbanisation qui se développe à un rythme assez constant de 1851 à 1901

- Une agriculture dont le déclin se poursuit en termes de population active et de part dans le PNB selon un *trend* qui s'étend sur l'ensemble du siècle.

- Une hausse du revenu national grâce notamment à l'augmentation des revenus des capitaux placés à l'étranger.

- Une hausse importante des salaires réels

- Un chômage relativement stable (autour de 4,5% en moyenne de 1850 à 1914) malgré les crises cycliques et une légère poussée en 1875-1895 (5,4%)

- Une tendance à la stagnation absolue du commerce

- Une baisse durable des investissements dans les industries d'exportation

- Une baisse sensible des taux de croissance (de la production, de la productivité, de l'accumulation du capital) sur la période 1870-1895

- Des salaires nominaux affectés par la baisse des prix, ce qui provoque des mécontentements conjoncturels, mais des salaires réels en hausse

- Des exportations de capitaux qui augmentent très sensiblement à partir des années 1880

- Une concurrence internationale accrue sur tous les marchés, y compris sur les marchés impériaux.

- Un sentiment d'inquiétude et de doute qui tranche avec l'optimisme des périodes précédentes

Adapté librement de P.Mathias, *The First Industrial Nation* (33)

C.L'entrepreneur en question

Depuis les années 60, tout un courant historiographique a cherché des causes socio-culturelles sinon socio-éducatives à la "Grande Dépression", faute d'arguments économiques très convaincants. D.S.Landes, dans son étude classique sur l'Europe technologique du XIXème siècle (6), a décrit l'"affaiblissement de l'esprit d'entreprise" à la fin de l'époque victorienne, notamment au sein des grandes dynasties familiales.D.H.Aldcroft (72) et D.Ward (76), dans des articles au grand retentissement ont vivement critiqué le système scolaire et universitaire britannique et son inadaptation aux besoins de l'économie. Les *public schools* ont été particulièrement mises en cause par ces auteurs. Des travaux plus

récents (plutôt d'origine américaine) vont dans le sens d'une relative incompétence des entrepreneurs, ainsi ceux de M.Wiener (77) et de W.D.Rubinstein (74), aux points de vue d'ailleurs très différents. Une thèse fermement contestée par des auteurs comme McCloskey (28), L.G.Sandberg (28) et S.Pollard (62) à tel point que ceux-ci cherchent à démontrer de façon trop systématique qu'il n'existe pas d'*entrepreneurial failure* lié au retard technologique de la Grande-Bretagne par rapport à quelques autres pays industriels. Pour Sandberg, s'il y eut certaines faiblesses dans ce que l'on pourrait nommer la dynamique entrepreneuriale, ces faiblesses n'ont qu'un rôle très mineur dans le déclin supposé de l'économie britannique.

Il n'est pas question de trancher ici sur des questions complexes et argumentées par ces auteurs de manière toujours très pertinente. Il importe de rappeler qu'il s'agit là d'un vieux débat remis au goût du jour. Déjà, à la fin du XIXème siècle et au début de l'ère édouardienne, une partie de la presse — le *Times* en tête — dénonce volontiers le manque de dynamisme et le laisser-aller des chefs d'entreprise face à la concurrence internationale. Dans les années 20 et 30, les économistes confrontés aux crises de l'entre-deux-guerres, et parmi eux J.M. Keynes, ont trouvé comme boucs-émissaires les entrepreneurs victoriens. Selon les mots de McCloskey (28), les "fils des victoriens" ont attribué à leurs pères les responsabilités posthumes des malheurs du temps.

D.H.Aldcroft (71), se fondant sur les sources écrites, a tout de même quelques bonnes raisons d'épingler les entrepreneurs victoriens. Il relève leur "suffisance", leur "conservatisme" et "leurs méthodes surannées". Une coupable "mauvaise volonté" est décrite aussi bien dans le commerce que dans l'industrie, deux secteurs évidemment liés dans la conquête des marchés extérieurs. Aldcroft s'appuie notamment sur les rapports diplomatiques et consulaires, qui se plaignent pêle-mêle de la rareté des représentants de commerce à l'étranger, du mauvais conditionnement des marchandises, des difficultés d'obtenir des facilités de paiement, de la rareté des "gestes commerciaux". Quant à la capacité d'innovation des entrepreneurs, elle apparaît très inférieure à celle des homologues allemands ou américains. Ces faiblesses (qu'il ne faudrait évidemment pas généraliser à tous les entrepreneurs victoriens) trouvent selon Aldcroft un début d'explication à travers quatre phénomènes :

1. L'opinion publique britannique aurait été de manière générale plus réticente aux changements et aux idées nouvelles que les opinions des pays aux traditions industrielles moins anciennes (les Etats-Unis).

2. Le dynamisme commercial n'est pas toujours en cause. Ce qui l'est davantage, c'est l'état d'esprit suffisant sinon arrogant et dominateur de l'entrepreneur. Pour vendre un produit à l'étranger, le "marchandage" est déshonorant et les "négociations" aboutissent la plupart du temps à un "c'est à prendre ou à laisser" qui laisse le champ libre à la concurrence. D'une manière générale, les rivaux allemands et américains sont souverainement méprisés, mais pendant le même temps ceux-ci dament le pion aux exportateurs britanniques.

3. La relative abondance de main d'œuvre qualifiée (*skilled manual*) en Grande-Bretagne, n'incite pas les industriels à acheter des machines et à expérimenter de nouvelles méthodes de production de masse (celles de l'ingénieur américain Taylor avant 1914).

4. La cellule de base de l'entreprise est petite ou moyenne, à structure familiale, avec peu de fonds propres, sans liens avec les grandes banques d'affaires (nous sommes bien loin des grands *Konzerne* allemands). La gestion en est saine mais un peu frileuse et la prise de risques ne constitue pas, sauf exceptions, un état d'esprit.

Dans la critique du système scolaire, l'aspect le plus convaincant concerne l'absence de véritable enseignement technique secondaire et supérieur, ainsi que la faiblesse numérique des étudiants, notamment par rapport à l'Allemagne. et aux Etats-Unis. En 1913, l'Allemagne compte 60 000 étudiants, dont une bonne part dans des écoles techniques supérieures, la Grande-Bretagne 9 000 en tout. Au début du XXème siècle, les Etats-Unis comptent 13 étudiants pour 10 000 habitants, la Grande-Bretagne 5 pour 10 000...

L'enseignement classique des humanités domine aussi bien les programmes des *grammar schools* que des *public schools*, et les lycées techniques ne verront le jour qu'après la guerre de 1939-1945. Dans le cadre de la *higher education*, il existe bien à Londres l'Ecole Royale des Mines (1851) et le College Royal de Chimie (1851), écoles d'ingénieurs sans fonds publics et sans grande importance. En 1884, la *Royal Commission on Technical Instruction* prend conscience des lacunes du système britannique et souligne que "notre empire industriel est attaqué partout dans le monde et nos plus redoutables assaillants sont les personnes les mieux éduquées". A la fin du XIXème siècle il existe trois *colleges* techniques, l'un à Battersea (Londres), l'autre à Birmingham, le troisième à Salford, un nombre qui ne bougera guère avant la fin des années 1950 (Cf. page).

Quelques années plus tard, le *Technical Instruction Act* (1909) invite les autorités locales à favoriser, sans grand succès, l'enseignement technique. Pourtant, l'enseignement technique et commercial tend à se développer dans des "nouvelles universités" financées par le patronat régional, ce qui permet de combler une partie du retard avec l'Allemagne. C'est le cas de l'Owen's College, une *Civic* ou *red-brick university* qui deviendra l'université de Manchester. Mais à Cambridge, il faut attendre 1894 pour que l'université ouvre un (premier) centre d'études mécaniques. De toute évidence, la formation "sur le tas" est de loin la plus répandue dans le monde des entrepreneurs et la "professionnalisation" de l'encadrement supérieur est encore l'exception. Les nouvelles formations qui naissent au début du XX^e siècle (en chimie, mécanique etc.) ne proposent de toute façon — contrairement à l'Allemagne — que de maigres débouchés dans l'industrie du Royaume. L'Allemagne dispose en effet à la même époque de *Realschulen* mieux adaptées que les *Gymnasium* classiques aux filières techniques et commerciales et les écoles supérieures techniques y ont obtenu un statut universitaire. Cette avance allemande se retrouve dans le nombre de brevets déposés, la plupart ayant une visée industrielle. En 1890, la Grande-Bretagne dépose deux fois plus de brevets que l'Allemagne, mais en 1910 la tendance s'est inversée et l'Allemagne a déposé 45 209 brevets contre 28 598 pour son concurrent britannique.

Dans les élites, les *public schools* et particulièrement les *Sacred Nine*, puis les universités d'Oxford et de Cambridge, tiennent lieu de passage obligatoire. Depuis la commission Clarendon des années 1865, les *public schools* ont été réformées et elles ont opéré une mutation vers un idéal pédagogique alliant l'apprentissage des humanités, la culture physique et le sentiment d'appartenance à une communauté d'exception. Le sport, la virilité, l'esprit d'équipe, la vie en communauté forment les caractères. Pour Ward (76), cette "religion du muscle" a pour conséquence, non un appauvrissement de l'esprit, mais le mépris de l'individualisme et le refus du non-conformisme (au sens comportemental). L'honneur passe avant le profit, le devoir avant le plaisir, le bien public avant les avantages particuliers, autant de choix vertueux qui ne font pas d'un homme un bon entrepreneur privé. Ajoutons à cela le fait que ce type d'éducation ne vise pas à s'intégrer à la vie trépidante des entreprises commerciales et industrielles, mais à savoir vivre comme un *gentleman* et suivre les bonnes manières et les modes de vie de l'aristocratie et de la *gentry*. Comme l'a montré W.D.Rubinstein (75), les fils de nobles

sont surreprésentés dans les grandes *public schools*. ; ils apparaissent ainsi comme des modèles sociaux à suivre pour l'*upper middle class*. A Eton, la proportion de fils de nobles entrant dans l'école atteint 21,6% entre 1895 et 1900. Dans les autres *Sacred Nine* la proportion ne dépasse pas 10% (à Harrow), et la plupart des *public schools* moins réputées n'accueillent aucun enfant de pair ou même de comte. Ceux qui, après avoir été à Oxford ou Cambridge se lancent dans les "affaires" — mot très général pour désigner le négoce, l'industrie ou la banque — le font bien souvent pour avoir les moyens financiers de mener la vie aristocratique : chasse, tir, équitation, yachting dans le domaine sportif, mais aussi les voyages en France, en Italie et en Suisse, les expéditions lointaines, les cures et les bains de mer, les activités politiques, la fréquentation des clubs, les activités de mécénat et de philanthropie. En bref, disposer de temps libre, et laisser la gestion quotidienne des affaires à des *managers* de la *middle middle class* issus de la promotion interne à l'entreprise. On peut ainsi s'étonner de voir parmi les membres de l'Alpine Club² (créé en 1857, très sélectif sur le plan social et sportif, et recrutant dans l'*upper middle class* et la *middle class*), près de 21% de membres appartenant aux "professions d'affaires", soit numériquement la deuxième profession par ordre d'importance. En effet, l'appartenance au club suppose une grande disponibilité (notamment l'été) et une condition physique hors pair, deux conditions difficilement compatibles avec la présidence effective d'une banque ou d'une usine. On trouve ainsi au club alpin britannique la famille Birbeck (banque Craven), Samuel Baxton (banque Barclay), Anthony Worms, des négociants en thé et en alcools, et aussi quelques entrepreneurs célèbres dans l'imprimerie et l'édition comme W.Longman.

De fait, ces entrepreneurs ne font que pérenniser le système d'absentéisme du *landlord* industriel et ils apparaissent de moins en moins intégrés au monde de l'industrie. La *gentryfication* de la *middle class* industrielle est d'une certaine façon préférable à son maintien à la tête d'affaires mal gérées. Les cas sont nombreux d'entreprises menées à la ruine en raison de l'absence d'investissements industriels et du style de vie dispendieux de leurs propriétaires. Comme le résume sans nuances D.Ward (76) : "Les écoles privées facilitèrent la transmission de la culture de l'aristocratie et de la gentry aux classes industrielles, une culture

² M.Tailland, *Les Alpinistes victoriens*, thèse de doctorat, UVSQ, 1996.

qui ignorait dans la pratique la vie économique du pays." . Cette gentryfication est indéniable. Elle touche cependant plus le monde de la banque que celui de l'industrie ; et statistiquement, la grande majorité des chefs d'entreprise industriels — environ 75% au début du XXème siècle selon Y.Cassif (5) — viennent d'une *middle class* ou d'une *lower middle class* qui n'a pas fréquenté les meilleures *public schools* et universités. Cette remarque nous amène à envisager de manière plus approfondie les rapports entre l'industrie et la société britannique avant le Premier conflit mondial.

2/ L'industrie au début du XXème siècle

Dans l'histoire du Royaume-Uni, la date de 1901 ne constitue pas seulement le passage d'un siècle à l'autre, mais d'un souverain (Victoria) à l'autre (Edouard VII). Les contemporains ont parfois mal vécu la fin de l'ère victorienne en raison de la "Grande Dépression" ; l'impression de prospérité domine en revanche la période dite édouardienne, jusqu'à la guerre de 1914. Les historiens sont pourtant réservés sur les performances de l'économie au début du siècle. Longtemps jugées excellentes (remontée des prix, croissance des exportations, des investissements extérieurs, essor de certaines régions industrielles (Sud du pays de Galles, Est des Midlands, Sud du Yorkshire), ces performances sont à relativiser. Le taux de croissance annuel de la production industrielle poursuit sa stagnation (1,6% par an). Sur le plan mondial, le Royaume-Uni perd encore des positions industrielles (cf. page) et se retrouve au 3ème rang en 1913. Par rapport à l'Allemagne et aux Etats-Unis, où se développe la concentration et cartellisation, où la productivité augmente très vite grâce à des nouvelles méthodes de travail et de production, où les nouvelles industries nées de la Seconde révolution industrielle connaissent un dynamisme exceptionnel, le Royaume-Uni paraît, sans mériter toutefois, se reposer sur ses acquis du XIXème siècle.

A. Structure de l'industrie

Répartition

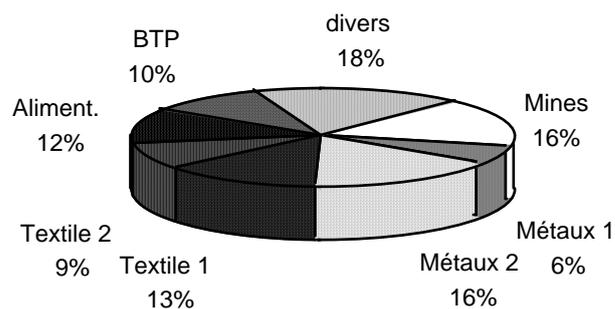
Le recensement industriel — le premier du genre — de 1907 permet de faire quelques constatations importantes (Cf. **graphique 6**). Les industries de base ou *staples* (mines, métallurgie, textile) donnent au début du XXème siècle près de

60% de la valeur totale nette de la production industrielle), occupent 48% de la main d'œuvre industrielle et près de 30% de toute la population active. La base industrielle est donc étroite et la diversification de l'industrie n'est pas un trait dominant de l'économie britannique jusqu'en 1914. Quant à l'industrie manufacturière proprement dite, sans les mines et le bâtiment, la répartition de la valeur de la production souligne encore mieux (Cf. graphique 7) la domination des *staples*.

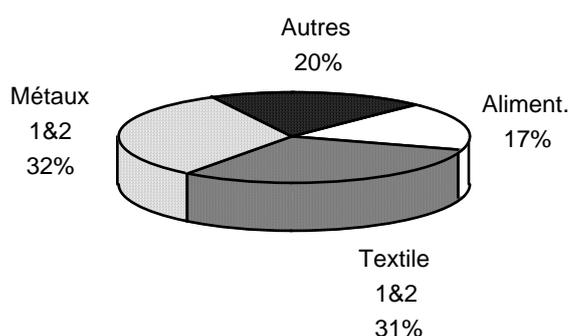
Graphiques 6 et 7 : répartition des secteurs industriels en valeur

Légende Métaux 1 = sidérurgie, Métaux 2 = métallurgie de transformation, Textile 1 = filatures, tissage, Textile 2 = industries de l'habillement). Divers dont papier et imprimerie 4,4%, chimie 2,8%, Gaz-électricité -eau 4,2%, bois 2,8%)

Graphique 6 : Part des principaux secteurs industriels en 1907 (dans la valeur totale nette de la production, chiffres arrondis)



Graphique 7 : Répartition de la valeur nette de la production industrielle du secteur manufacturier (1907)



D'après P.Deane, W.A.Cole, *British Economic Growth*(35) et R.C.O Matthews, Ch.Feinstein, *British Economic Growth* (38)

Enfin, pour être complet, il importe de signaler que l'industrie ne représente que 37% du revenu national et les *staples* 22,2% de ce même revenu. Des chiffres qui traduisent une évolution normale des pays avancés, mais qui permettent de relativiser le poids économique de l'industrie par rapport aux activités financières et commerciales.

structure des entreprises

La structure des entreprises industrielles évolue sensiblement entre 1880 et 1914, mais moins vite que dans d'autres pays, et notamment en Allemagne. La grande entreprise progresse, mais certains secteurs quittent à peine une taille artisanale au début du

XXème siècle. C'est le cas de la confection et de la chaussure, longtemps dominées par le travail à domicile, ainsi dans les quartiers ouvriers de l'East End londonien. Les grands *combines* sont encore rares à cette époque ; certains comme Imperial Tobacco (tabacs), Dunlop (pneumatique), Lever bros (savon), B.Mond (chimie), Shell (pétrole) constituent déjà de véritables monopoles. Des concentrations industrielles apparaissent, aussi dans la chimie (Salt Union), le textile (J.P.Coats, Bradford Dyers Association) et de grandes unités intégrées dominent les secteurs de l'armement et de la construction navale (Armstrong, Whitworth & Vickers). En 1905-1910, on compte 12 sociétés métallurgiques de plus de 4000 employés et 5 plus gros propriétaires de mines de charbon ont plus de 10 000 employés (Cf. **ANNEXE** page) Toutefois dans la plupart des secteurs, notamment ceux de l'industrie lourde, la taille des grandes entreprises britanniques est inférieure à celle des allemandes. Dans le secteur des mines et de la métallurgie, l'Allemagne compte 16 entreprises de plus de 10 000 employés, contre 2 seulement au Royaume-Uni (Stewart & Lloyds et Guest, Keen & Nettlefolds). Le plus gros employeur industriel du Royaume est la firme textile Fine Cotton Spinners & Doublers Association (environ 30 000 emplois) soit moitié moins que F.Krupp en Allemagne.

La fin du XIXème siècle a vu s'affirmer quelques grands noms dans le monde de l'industrie, dans le contexte de concentration des entreprises pendant la "Grande Dépression", ainsi Guinness, Armstrong, Parsons, Courtaulds Lever. Prenons le cas de la firme des frères Lever, fondée en 1885 à Warrington (97), et qui deviendra en quelques décennies la grande multinationale du savon, puis de l'agro-alimentaire sous la marque anglo-hollandaise Unilever (1929). Dès sa création, William Lever comprend que pour s'opposer à la concurrence américaine (Procter & Gamble) et britannique (Brenner Mond), il faut augmenter la taille de Lever bros par une politique d'achats de sociétés en Europe, aux Etats-Unis, en Australie et par une implantation *multinationale* des usines. Les buts de Lever sont moins industriels que financiers, achats d'actions, OPA, transactions financières multiples, afin de *truster* le marché du savon. Les besoins en capitaux sont énormes et s'investissent d'abord dans une stratégie multinationale "à l'américaine", à laquelle ne manque évidemment pas l'utilisation de la publicité de masse (Lever est celui qui introduit au Royaume-Uni la publicité commerciale à grande échelle).

C'est aussi le cas de la société Shell, fondée dans les années 1880 par Marcus Samuel. D'abord spécialisée dans le transport pétrolier (par le canal de Suez, dont le Royaume-Uni est le

principal actionnaire depuis 1875), liée à la banque Rothschild (branche anglaise), la Shell grandit par fusion et acquisition pour devenir à la veille de la guerre — après la fusion en 1906/7 avec la Royal Dutch néerlandaise — le principal concurrent de l'empire Rockefeller (la Standard oil). Avec Lever et Shell, ce sont deux géants de l'industrie du XXème siècle qui apparaissent.

Si quelques *combines* multinationaux voient le jour, les ententes et les cartels demeurent rares dans la Grande-Bretagne d'avant-guerre. Le capitalisme britannique reste très concurrentiel, les entreprises moyennes et petites dominant presque toutes les branches. Comme nous l'avons déjà signalé à propos des entrepreneurs (Cf. page), les affaires industrielles sont des affaires de famille, même si elles prennent de plus en plus la forme juridique des s.a.r.l (les "ltd"). Les chemins de fer ne sont guère plus concentrés (plus de 100 compagnies en 1904, mais 4 possèdent 43% du réseau). Un phénomène de concentration se dessine cependant dans le commerce de distribution, où les chaînes de magasins à succursales multiples — importante innovation — représentent déjà 10% du commerce de détail en 1914. Seul le secteur des assurances et de la banque apparaît plus concentré, par un phénomène de marginalisation des petites entreprises. Quelques grosses sociétés dominent le secteur des assurances, tandis que celles qu'on appellera dans les années 1920 les *Big Five* (Barclays, National Provincial, Westminster, Midland, Lloyds) dominent le secteur bancaire du dépôt avec leurs centaines de succursales dans tout le pays. Quant aux *merchant banks*, elles restent — sauf exceptions — peu liées à l'industrie et il n'existe de guère de *konzerne* formés sur le modèle allemand.

Si l'industrie apparaît peu concentrée financièrement et juridiquement, elle l'est bien davantage géographiquement. Au sud d'une ligne Severn-Wash, les industries sont peu nombreuses, en dehors de la région de Londres, qui n'a pas d'industries dominantes. L'essentiel du potentiel industriel britannique est concentré au sud du pays de Galles, dans les Lowlands écossais, et en Angleterre dans la région de Newcastle, dans le Lancashire et le Yorkshire et dans la région de Birmingham. L'Irlande demeure essentiellement rurale, à l'exception de Dublin et de Belfast, deux grandes villes industrialisées. Par secteurs, la géographie industrielle est plus diversifiée, comme le montre l'étude des principaux domaines d'activité industriels.

B. LES ÉCARTS DE COMPETITIVITÉ

La compétitivité des secteurs industriels ne peut se mesurer qu'en fonction de la concurrence internationale et des écarts entre

les pays développés. D'après les études de N.Crafts, il apparaît très nettement que les grands pays industriels n'ont pas les mêmes *leading sectors*. En terme de compétitivité des produits industriels, le Royaume-Uni reste très performant dans les *staples* (production de rails, de navires marchands, de métaux ferreux), tandis que l'Allemagne, les Etats-Unis et même la France sont plus compétitifs dans les nouveaux secteurs d'activité industrielle (les appareils électriques et la chimie en Allemagne, les métaux non ferreux, les machines-outils et les machines agricoles aux Etats-Unis, les automobiles en France). La compétitivité des *staples* s'explique aisément par la géographie industrielle du Royaume (nombreux ports bien équipés et proximité de la mer des grands bassins industriels, ressources minières abondantes) et aussi par l'excellence du réseau de communications — voies routières en bon état, réseau de chemin de fer dense et bien entretenu, quelques voies d'eau reliant les côtes et les grands centres industriels. A ce sujet, S.Pollard (62) a bien montré que loin de subir un déclin, la plupart des *staples* connaissent une croissance soutenue entre 1900 et 1913, parfois supérieure à celle d'industries plus "modernes". Ainsi, tandis que la croissance moyenne de la production industrielle est de 2% par an, la croissance du textile, des constructions navales et de la sidérurgie tourne autour de 2,5% par an. Certaines industries de la deuxième révolution industrielle ont certes une croissance beaucoup plus forte (les constructions électriques, avec des taux annuels supérieurs à 6% par an), mais leur développement est plus lent que dans d'autres pays.

C. LES SECTEURS D'ACTIVITÉ

Les industries textiles et dérivées

Les industries textiles sont véritablement les filles aînées de la Révolution industrielle. Concentrées dans le Lancashire et le Yorkshire, elles ont très longtemps tenu le premier rang en Grande-Bretagne, avant d'être détrônées par la métallurgie. Leur part dans l'emploi industriel demeure importante au début du XXème siècle. Tous secteurs confondus (industries du coton et de la laine, industrie du vêtement et de la chaussure), ce sont en 1911 1 500 000 personnes qui travaillent dans ce secteur d'activité, dont 825 000 femmes. Sur ce total, 620 000 ouvriers travaillent dans l'industrie du coton.

Très dynamique jusqu'en 1860, l'industrie cotonnière connaît un déclin relatif jusqu'à la fin du siècle et une reprise vigoureuse entre 1900 et 1913. La consommation augmente de 25%, mais

l'outillage reste désuet sinon dépassé par rapport à celui d'autres grands pays industriels.

Les entrepreneurs ont été longtemps rendus responsables de ce retard technique. Ils ont en effet adopté tardivement et lentement les innovations américaines comme le *ring spinning* (peu adapté cependant aux filés très fins) et le métier à tisser automatique. Depuis les années 1970 et surtout 1980, les spécialistes de ces questions — comme L.G.Sandberg (28), T.C.Barker (45) estiment que la critique des entrepreneurs du textile — formulée notamment par P.Mathias (33) — ne tient guère et que des baisses de coût et des augmentations de productivité n'ont pas été rares dans des usines du Lancashire, grâce à des spécialisations réussies ou à l'inverse à une grande diversité de gamme de produits, à l'optimisation des anciennes machines et à la qualité de la main d'œuvre. Reste que le coton est avant tout une industrie d'exportation, ce qui la rend fragile car très dépendante des débouchés extérieurs. En 1907, 84% des cotonnades et filés de coton sont exportés, particulièrement vers l'Asie. Or un certain nombre de pays ou de colonies asiatiques à main d'œuvre bon marché comme le Japon, la Chine et l'Inde commencent à développer leur propre industrie — l'Inde est ainsi en 1913 le deuxième exportateur mondial de filés de coton. Quant à l'industrie lainière, elle occupe une place mineure au début du XXème siècle. Prospère mais peu dynamique, elle exporte 47% de sa production.

La métallurgie

Deuxième grand *staple*, la métallurgie (82) est devenue en 1907 la première industrie britannique en terme de valeur et d'emploi (20% de la main d'œuvre industrielle). Les principales régions productrices de fonte et d'acier se trouvent concentrées sur la côte NE de l'Angleterre (Middlesbrough) le sud du pays de Galles, la région de Glasgow. La métallurgie de transformation est beaucoup plus dispersée, ce qui ne favorise pas toujours une production rationnelle sur le plan économique. La supériorité de la sidérurgie britannique, écrasante en 1870-1880 est irrémédiablement perdue en 1913/14 (cf. *supra* page). Le déclin relatif de ce secteur et les faiblesses technologiques déjà constatées ne doivent pas occulter l'extraordinaire variété de la métallurgie de transformation, de la minuscule épingle à coudre aux puissants *dreadnoughts* de la Navy, en passant par les articles métalliques de Birmingham, les machines textiles, les locomotives etc. Dans le domaine des navires marchands (comme des navires de guerre), la supériorité — à la fois en quantité et en qualité — de l'industrie

britannique demeure intacte et fait aussi la richesse de la côte Nord-Est de l'Angleterre (Tyne, Sunderland, Tees) et de la Clyde (Glasgow). Jusqu'aux années 1880, les machines-outils sont une spécialité britannique et une référence mondiale (ainsi les machines Whitworth, du nom de leur fabricant). Bien des usines dans le monde disposent en 1900-1913 des machines-outils *made in Britain*, tours, fraiseuses, perceuses, raboteuses, aléseuses). Cependant les Américains affichent au XXème siècle leur supériorité technique avec des machines en aciers spéciaux, plus sûres, plus précises, plus rapides et donc plus performantes.

L'industrie du charbon

Cette activité (84) est liée, comme le textile, à la Révolution industrielle triomphante et demeure essentielle au début du XXème siècle. Peu dotée en pétrole (du moins avant les années 1970 et l'exploitation de la mer du Nord), gaz et hydroélectricité, la Grande-Bretagne exploite massivement l'énergie-vapeur produite par le "roi charbon". Les bassins, situés souvent non loin de la mer, fournissent un charbon de qualité, avec d'immenses réserves. L'année 1913 constitue un maximum historique avec 287 millions de tonnes produites, dont 30% exportés (soit 50% du commerce mondial de charbon). Les principaux bassins de production sont le Nord-Est (20 millions de tonnes), le Sud du pays de Galles (19 millions), l'Ecosse (15 millions). Le nombre de mineurs a beaucoup augmenté au début du XXème siècle, passant de 800 000 à 1.128 000. La hausse des effectifs est rendue nécessaire par la forte demande, alors que la productivité stagne. Les puits sont trop dispersés, de petite taille et peu mécanisés. Fortement syndiqués, les mineurs obtiennent en 1908 la journée de huit heures et semblent quasi intouchables.

Les industries de l'alimentation

Ce secteur d'activité connaît une forte croissance entre 1880 et 1914, avec une main d'œuvre qui double presque et occupe près de 12% des travailleurs en 1911. Les industries de nourriture, de boisson et de tabac représentent 11,6% de la valeur de la production industrielle en 1907. D'importantes firmes dominent ce marché comme Imperial Tobacco, Cadbury, Lyons, Guinness, Lipton, la plupart se spécialisant dans la transformation de produits coloniaux, tels le thé, le café, le riz, le tabac, le cacao et dans la grande distribution (Lipton).

Les "nouvelles industries" de la Seconde révolution industrielle : forces et faiblesses technologiques.

La seconde révolution industrielle fut avant tout une révolution technologique, à laquelle le Royaume-Uni a participé sans en tirer toujours des avantages industriels. Il serait toutefois hâtif d'en tirer des conclusions sur les origines du "déclin britannique". La machine à vapeur, loin de perdre sa prééminence, trouve une nouvelle jeunesse dans l'invention de la turbine par Charles Parsons (Newcastle, 1884), améliorée par celle de Curtiss (1904). La turbine est notamment utilisée dans la navigation ; le *Turbinia* de Parsons (1894) permet d'atteindre la vitesse extraordinaire de 35 nœuds et peut ainsi équiper les plus gros transatlantiques, les navires marchands et de guerre. Dans le domaine de l'énergie, l'électricité et le pétrole restent encore marginaux au pays du charbon.

Comme l'a bien montré F.Crouzet³, l'Angleterre a connu un certain retard en matière d'électrification. Malgré des innovations pionnières (les câbles sous-marins transatlantiques en 1861, la centrale électrique de Godalming en 1881) et un "mini-boom" de l'électricité en 1880-1883, le développement de l'électricité est retardé par la concurrence du gaz, beaucoup moins coûteux. A partir de 1898-1903 se produit une forte poussée d'investissements dans le secteur. Au début du siècle, la plupart des grandes villes possèdent l'électricité, ce qui ne signifie pas qu'elles l'utilisent pleinement !. Celle-ci est encore un luxe pour les particuliers (5% des logements éclairés à l'électricité), mais elle est de plus en plus employée pour l'éclairage public et les transports (métro de Londres, tramways). La production globale d'électricité est cependant loin d'être faible avant la guerre : avec 55kW/h par habitant, selon les estimations faites par P.Bairoch (2), le Royaume-Uni produit davantage que la France (45) et un peu moins que l'Allemagne (62). Dans l'industrie, l'utilisation de l'électricité devient massive avant 1914 : en 1912, 23% de l'énergie utilisée est d'origine électrique, tandis que la moitié de l'équipement industriel est actionnée électriquement. Quant à l'industrie de l'électricité, elle demeure très dispersée, contrairement à l'Allemagne et aux Etats-Unis, avec plus de 600 entreprises en 1914. Les câbles électriques, fabriqués dans la région de Londres, les dynamos et les moteurs électriques à Londres et Manchester sont les activités les plus performantes. Les fabriques de transformateurs sont dominées par les firmes

³ F.Crouzet, "Histoire comparée et histoire de l'électricité: l'exemple britannique" in *De la supériorité de l'Angleterre sur la France*, Paris, Perrin, 1985.

américaines Westinghouse — société qui a réalisé l'équipement électrique du métro entre 1900 et 1907— et Thomson-Houston, ainsi que par l'Allemand Siemens, malgré la présence sur ce marché dynamique de la société britannique Vickers, Son and Maxim.

Le destin industriel du pétrole est désormais lié aux nouvelles industries mécaniques utilisant les moteurs à combustion interne (essence Diesel), ainsi qu'aux industries chimiques (94). Les gros producteurs de pétrole sont les Etats-Unis et la Russie, mais nous avons vu que le Royaume-Uni était bien placé grâce aux activités de ses sociétés pétrolières, comme la Shell et l'Anglo-Persian Company. Même si les Britanniques ne sont pas des inventeurs en matière automobile, cette nouvelle industrie rattrape son retard très rapidement (87, 90): en 1914, le Royaume-Uni est le 2ème producteur du monde après les Etats-Unis et le Fordisme a déjà fait son entrée sur certaines chaînes de montage — ainsi l'usine Ford de Manchester produit-elle avant la guerre 6000 modèles "T" par an. Les firmes sont alors surtout concentrées à Londres, à Coventry et à Birmingham. Les principales marques sont Singer, W.Morris (89) — à Oxford, où sont installées les premières chaînes de montage entièrement britanniques —, Lanchester, Vauxhall, ainsi que Clement Talbot à Londres, Daimler et Rover à Coventry, Rolls à Manchester, Sunbeam à Wolverhampton, Austin, BSA à Birmingham, autant de marques qui auront leur période glorieuse des années 1920 aux années 1960.

Tableau 9 : Industrie de véhicules à moteur : production globale

1914 : 389 000 véhicules produits dont

- 132 000 véhicules particuliers
 - 124 000 cyclomoteurs
 - 51 000 bus, cars, taxis
 - 89 000 véhicules utilitaires
-

Les véhicules sont depuis 1893 équipés de pneumatiques John Dunlop, du nom de l'inventeur irlandais des "bandages pneumatiques", d'abord montés sur les roues de bicyclettes avant de l'être sur celles des automobiles. C'est le début d'une remarquable aventure industrielle, jusqu'à la crise des années 1970 et le déclin inexorable de l'industrie automobile britannique.

D'une façon générale, l'industrie chimique des années 1880-1914 est dominée par des entreprises allemandes et américaines. Pourtant, l'industrie chimique britannique fut longtemps la première du monde (au moins jusqu'aux années 1880). La chimie

lourde (chlore, acide sulfurique, soude), concentrée à Glasgow (les usines Tennant) et dans les estuaires de la Mersey et de la Tyne fut la plus puissante du monde au XIX^{ème} siècle, et probablement aussi la plus polluante. En 1913, la situation est moins brillante pour l'ensemble du secteur. Le Royaume-Uni n'est plus que le 3^{ème} producteur mondial (11% du total derrière les Etats-Unis avec 34% et l'Allemagne avec 24%), avec une place assez faible dans la valeur du produit industriel (cf. page 35). Les carences de l'industrie chimique ont longtemps alimenté le discours historique sur le déclin des années 1880-1914. La réalité est plus nuancée. D'une part, le pays conserve dans certains secteurs des positions dominantes : peintures, explosifs, engrais, mais aussi les savons, produits par la société Lever bros, le verre plat par la firme Pilkington, les produits pharmaceutiques par la firme Boots (qui les distribue dans les magasins du même nom). D'autre part, les retards pris dans l'application industrielle de nouveaux procédés ne peuvent être entièrement imputés à l'imprévoyance voire à l'incompétence des entrepreneurs. Les spécialistes (P.H.Lindert, K.Trace) tendent à faire la part des véritables "défaillances" et des erreurs vite punies par les dures lois du marché et de la concurrence, sans dommages excessifs pour l'économie nationale. Au chapitre des défaillances, l'absence d'une industrie chimique organique (colorants surtout), malgré les découvertes anglaises de W.H.Perkin sur les colorants synthétiques (1856-1857). Sur ce nouveau marché très dynamique, l'Allemagne a en 1914 une situation de monopole. Au chapitre des erreurs, le remplacement tardif du procédé Leblanc de fabrication de la soude par le procédé belge Solvay. La création en 1890 du grand *combine* chimique United Alkali Company, d'abord fidèle au vieux procédé, permet d'éviter un effondrement de ce secteur, mais elle n'empêche pas au tournant du siècle l'adoption définitive du procédé Solvay.

En conclusion, les faiblesses constatées, aussi bien dans les *staples* que dans les industries "nouvelles" sont moins industrielles que scientifiques et techniques. Les usines sont parfois modernes et performantes, la main d'œuvre de qualité, les dirigeants dynamiques mais les procédés ne sont pas toujours adaptés aux nouvelles conditions mondiales de la production. Sans vouloir relancer un débat toujours très actuel en Angleterre, il est difficile de nier les déficiences de l'innovation et de la recherche entre 1880 et 1914. Difficile aussi de nier les faibles progrès de la productivité et la baisse (flagrante) de la compétitivité. Certes, il est toujours possible, dans chaque secteur "déficient" de fournir

une explication du retard technique et de démontrer les médiocres incidences financières de ce retard. Le **tableau 9** montre bien que la situation globale est inquiétante, sans être catastrophique. On rappellera que l'*industrial failure* demeure relatif et que les carences innovatrices ont des causes complexes et multiformes, comme le poids du passé industriel et d'un démarrage précoce, le sentiment de supériorité des Britanniques, la *gentryfication* des entrepreneurs (Cf. page), le mariage raté entre la science et l'industrie, les faiblesses du système d'enseignement.

Tableau 9 : les insuffisances dans l'industrie au début du XXème siècle

| SECTEUR D'ACTIVITÉ | FAILURES |
|------------------------|---|
| Textile | N'adopte pas le <i>ring spinning</i> N'adopte pas le métier à tisser automatique |
| Sidérurgie/métallurgie | Peu d'usines intégrées Dispersion des centres de production Néglige le procédé Thomas-Gilchrist |
| Mines | Faible mécanisation de l'abattage Nombreuses petites mines |
| Industries nouvelles | Retard de l'électrification face au gaz Développement très médiocre des industries électriques, électromécaniques Faiblesse de la chimie organique et de synthèse |

Tableau d'après des sources diverses (33, 39,62)

Chapitre 2 : La société industrielle (1880-1914)

1/ Vues globales sur la société industrielle

Le terme de société industrielle peut prêter à confusion. Au sens restreint, il signifie la partie de la population qui vit directement de l'industrie ; au sens large, il évoque aussi bien les populations que les types d'organisation sociale, les cultures et les modes de vie liés à l'industrie et à l'industrialisation. Ce dernier sens aborde pleinement le sujet qui nous occupe — les rapports entre industrie et société — mais il apparaît alors extrêmement vaste. La société britannique elle-même est complexe et multiforme au début du XX^{ème} siècle, et il est évident qu'elle ne peut être réduite au schéma marxiste de deux classes homogènes et antagonistes, la bourgeoisie et la classe ouvrière. Comme l'écrit P.Thane (28), il est bien difficile de "quantifier" l'appartenance à une classe, même à travers les montants des revenus, tant la définition d'une classe tient à des modes de vie aux différences parfois subtiles et à des critères très subjectifs.

A. Les classes sociales

Au XIX^{ème} siècle, la société britannique se divise grossièrement en trois grandes classes sociales (le terme de *class* a été préféré dès le XVIII^{ème} siècle à *rank* ou *orders*), l'*upper class*, la *middle class* et la *lower class*. Ce schéma se complexifie certes au cours de ce siècle, mais il demeure la base de toute l'organisation sociale britannique jusqu'à nos jours (132-134). Les analyses marxistes du XIX^{ème} siècle — et notamment celles de Engels — ont largement reposé sur la situation de la *classe laborieuse* anglaise, mais le terme *class* n'a pas pour autant pris une coloration marxiste systématique.

L'*upper class* trouve sa cohésion à travers un ensemble de références communes : un accent spécifique, de "bonnes manières", un code moral strict (qui se relâche sur le plan des mœurs), une éducation spécifique (dans les meilleures *public schools*), des revenus "nobles" (les rentes foncières si possible), un mode de vie fondé sur les loisirs de plein air, les voyages, la participation à la vie politique et aux clubs, une domesticité

nombreuse (notamment masculine), un cadre de vie souvent somptueux dans les manoirs et les *country houses* etc. D'après A. Marwick (195), l'*upper class* représente au début du XX^{ème} siècle 5% de la population mais ce sont seulement 2% de la population qui dépassent £ 1000 de revenus par an. L'*upper class* possède une grande partie de la fortune nationale: 1% des plus riches possèdent 75% de la fortune nationale et 5% des plus riches 87%. Au sommet de l'*upper class* se place l'élite des grands propriétaires fonciers, composée des pairs du Royaume (environ 700 familles nobles dans le Royaume, détenant d'immenses domaines), suivie de la *gentry*, plus nombreuse (3000 familles), mais moins riche et au rang inférieur. La haute bourgeoisie (*upper middle class*) n'a certes pas le même statut, mais ses membres les plus éminents et les plus riches deviennent à la fin du XIX^{ème} siècle des représentants incontestables de l'*upper class*. Le mélange entre aristocratie et ploutocratie, favorisé par la Grande Dépression (Cf. chapitre 1), l'est aussi par l'anoblissement de membres de certaines catégories socio-professionnelles (ainsi les banquiers, les brasseurs comme Guinness) et par certains mariages d'intérêt. Toutefois, l'argent n'ouvre pas toutes les portes d'une société encore jalouse de ses traditions, attachée à la terre et à l'"oisiveté active".

La *middle class* concerne, selon les estimations, entre 15% et 20% de la population, soit 2 millions de familles au revenu inférieur à £ 1000 par an et généralement supérieur à £ 300. Plutôt que de *middle class*, il faudrait parler de *middle classes* tant ce groupe social aisé est hétérogène. Il y a d'une part l'*upper middle class* dont une frange non négligeable — notamment dans l'industrie — n'a pas tout à fait le genre de vie des *gentlemen*. D'autre part, un noyau bourgeois ou *middle middle class*, qui comprend les membres des professions libérales et la plupart des cadres supérieurs (400 000), les *farmers* (300 000), les petits patrons (600 000). C'est dans cette catégorie que se retrouvent une grande partie des hommes qui forment le tissu économique du Royaume, à l'exception notable des grands banquiers, des grandes dynasties industrielles et des *landlords*. Enfin, une *lower middle class* constitue un groupe intermédiaire entre la bourgeoisie et le monde ouvrier, que l'on qualifie, faute de mieux, de "petite bourgeoisie". Gagnant moins de £ 300 par an, aux mentalités étreintes et marquée par la morale victorienne, la petite bourgeoisie n'a d'autre objectif que d'améliorer son statut social et de ressembler aux classes supérieures. Elle travaille peu dans l'industrie, mais plutôt dans le petit commerce, les bureaux, les

services publics, les églises dissidentes et s'apparente plus à un "prolétariat en col blanc" qu'à une bourgeoisie naissante.

Les 3/4 de la population britannique font partie des *lower classes*. La caractéristique commune à cette population est de louer sa force de travail, pour un revenu très modeste, soumis aux fluctuations cycliques de l'économie. Les stratifications sont nombreuses au sein de cette classe laborieuse et dépendent du type d'activité, de la rémunération, de l'habitat, du mode de vie, ainsi que du niveau d'instruction reçue. La *working class* industrielle est quantitativement très majoritaire, mais il ne faudrait pas oublier les ouvriers agricoles, les survivants du *domestic system* (essentiellement dans la confection) et les domestiques. Les jeunes enfants font encore massivement partie de la population laborieuse : l'âge minimum est fixé à 9 ans en 1874 (*Factory Act*) et ne passe qu'à 11 ans en 1891 puis à 12 ans en 1901. Tout à fait en bas de l'échelle sociale survit un *lumpenproletariat* miséreux, un *underworld* essentiellement urbain, dont les effectifs varient en fonction des crises économiques, mais qui ne peut être rattaché à la *working class*.

La première tentative de classification en fonction des revenus date de 1867. Son auteur, R.D.Baxter, distingue alors 6 classes de £ 10 à plus...de £ 5000 de revenus annuels. Par la suite, d'autres classifications voient le jour, sur la base de l'activité professionnelle. La plupart s'appuient sur les résultats du recensement de 1911, qui distingue 8 classes (de I à VIII). Il est à noter que la première classification réunit dans une même classe (I) toute la bourgeoisie industrielle, des grands capitaines d'industrie de l'*upper class* aux petits entrepreneurs de la *lower middle class*, tandis que les strates du monde ouvrier sont détaillées méticuleusement (III à VIII).

Tableau 10 : classification sociale de R.D.Baxter (1867)

1/*Upper and middle class* % de la population active

| | |
|----------------------------|-------|
| Class I gros revenus | 0,07 |
| Class II revenus moyens | 0,4 |
| Class III "petits revenus" | 20,07 |

2/*Manual labour class* (hommes)

| | |
|--------------------------------|------|
| Class IV travail très qualifié | 11,4 |
| Class V travail peu qualifié | 39,9 |
| Class VI travail non qualifié | 29,8 |

D'après R.C.Floud, D.McCloskey, *Economic History of Britain* (28)

B. Les industriels et la bourgeoisie industrielle

Les entrepreneurs de l'industrie ne constituent en rien une classe homogène, et l'amalgame de 1911 est corrigé en 1921 par une séparation plus nette entre *upper class* et *middle class*. Les plus riches appartiennent à l'*upper class*, les plus modestes à la *lower middle class*. Il existe assez peu de *self made men* au vrai sens du terme, éventuellement des entrepreneurs issus de la *lower middle class*, petits fermiers, négociants, commerçants, artisans. Quantitativement, les grands industriels sont rares en Grande-Bretagne, même en 1914, et sont très minoritaires par rapport aux nombreux propriétaires d'entreprises petites et moyennes, aux capitaux propres limités et aux fortunes modérées. En 1880, la moitié des grandes fortunes appartient à des *landlords*, et la plupart des autres fortunes est celle des grands négociants et banquiers londoniens de la City. Il n'est pas rare de voir de riches industriels se retirer des affaires pour mener la vie aristocratique tant rêvée ; d'autres, plus pragmatiques, restent actionnaires majoritaires et laissent la direction de l'entreprise à un manager (une *profession* en plein essor au début du XX^{ème} siècle, même si le mot n'est à la mode que dans les années 1940). Les origines sociales des entrepreneurs à la fin du XIX^{ème} siècle et au début du XX^{ème} siècle sont généralement liées à un héritage social, culturel et économique. En d'autres termes, le fils (aîné, comme dans l'aristocratie) reprend les activités du père, selon un principe dynastique et patrimonial qui évolue cependant sur le plan socio-culturel. Pour prendre un exemple célèbre, le roi du chocolat, l'industriel quaker Cadbury, a commencé à travailler chez son père à 15 ans, sans avoir fréquenté une *public school*. Son fils Laurence prend sa succession en 1922 à 32 ans, avec un bagage bien différent (Leighton Park, Trinity College).

La majorité des entrepreneurs ont un style de vie *middle class*, qui se différencie surtout de celui de la *working class* par l'habitat et la domesticité. La maison d'un industriel moyen est vaste et confortable, à l'écart des nuisances industrielles et du trafic, donc à l'écart des centres-villes comme à l'écart des nouveaux *suburbs* ouvriers. Les plus riches ont des villas entourées de grands jardins clos, qui se rapprochent des modèles aristocratiques, et sont admis dans les cercles les plus fermés — ainsi les clubs londoniens.

C. Le monde du travail industriel

L'industrie britannique demeure la première du monde par sa population active. En effet, le % d'actifs du secteur secondaire est

très supérieur à celui des autres puissances industrielles (**tableau 11**).

Tableau 11 : population active de trois grands secteurs d'activité dans 4 pays (en %)

| | A | B | C |
|------------------|----|----|----|
| G-B (1911) | 9 | 39 | 35 |
| France (1906) | 43 | 25 | 28 |
| Allemagne (1907) | 37 | 29 | 22 |
| Etats-Unis | 31 | 29 | 35 |

A : secteur primaire

B : industrie manufacturière , à l'exception des industries minières et du bâtiment

C : secteur tertiaire

D'après R.C.Floud, D.McCloskey (28)

Le monde du travail industriel est emprisonné dans un moule social, celui de la stratification interne à la *working class*. Il est possible de distinguer 4 sous-groupes sociaux, du bas en haut de l'échelle :

Sous-groupe 1 : Les exclus du monde industriel, appartenant à l'*underworld* et vivant largement en dessous du seuil de pauvreté. La plupart de ces prolétaires n'ont rien de commun avec un ouvrier, même très pauvre, et vivent dans des *slums* surpeuplés.

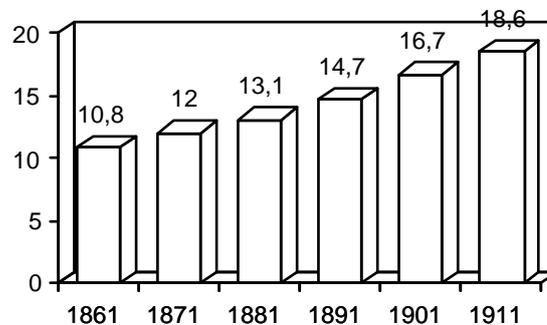
Sous-groupe 2 : La *lower working class* , proche du Lumpenprolétariat et des exclus, composée de *labourers* (manœuvres sans qualification ou *unskilled*) *casual workers* (travailleurs occasionnels) mais aussi d'ouvriers d'usines mis au chômage par les crises et ne retrouvant pas d'emplois aux mêmes qualifications et salaires. Très mal payés, ces travailleurs se recrutent plus dans les services (manutention, transport) que dans l'industrie proprement dite.

Sous-groupe 3 : La masse de la *working class* industrielle, pas ou peu qualifiée (*semi-skilled*). Leur situation est acceptable en période de croissance, mais elle est très fragile — au moins jusqu'aux réformes libérales — en cas de crise et de chômage. C'est le cas des hommes et des femmes travaillant dans l'industrie textile, fragilisée depuis le milieu du XIXème siècle.

Sous-groupe 4 : La main d'œuvre qualifiée et très qualifiée (*skilled working class*) représente environ 10 à 15% des ouvriers et elle se considère comme une véritable aristocratie ouvrière, dont le but avoué est de s'agréger à la *lower middle class* urbaine. Cette aristocratie est fortement syndiquée et politiquement modérée, espérant davantage la reconnaissance et la respectabilité que la transformation radicale du système social. On la rencontre dans la grande industrie (métallurgie, constructions mécaniques), tout comme dans des métiers semi-industriels exigeant une grande qualification (ouvriers du livre, certains corps de métiers du bâtiment). Les mineurs du début du XX^{ème} siècle, par les avantages acquis dans les luttes sociales, par le niveau des salaires, par l'esprit de solidarité qui les caractérisent, ne sont pas loin d'appartenir à cette aristocratie ouvrière.

Comme le montre le **graphique 8**, la population active totale augmente de 42% de 1861 à 1911 et de 30% de 1881 à 1911. Le **Tableau 12** indique la progression de cette population dans quelques secteurs-clés de l'économie : les mines et carrières, les industries, le bâtiment et la construction.

Graphique 8 Evolution de la population active britannique (millions de personnes) de 1861 à 1911



D'après P.Deane, W.A.Cole, *British Economic Growth* (35)

Tableau 12 : Evolution de la population active (hommes et femmes) de trois grands secteurs d'activité industrielle

| | Mines | Usines | Construction |
|------|-------|--------|--------------|
| 1861 | 0,5 | 3,6 | 0,6 |
| 1871 | 0,6 | 3,9 | 0,8 |
| 1881 | 0,6 | 4,2 | 0,9 |

| | | | |
|------|-----|-----|-----|
| 1891 | 0,8 | 4,8 | 0,9 |
| 1901 | 0,9 | 5,5 | 1,3 |
| 1911 | 1,2 | 6,2 | 1,2 |

Source : *Ibidem*

En 1911, la part de la main d'œuvre employée dans l'industrie se répartit comme suit (**tableau 13**).

Tableau 13 : répartition de la main d'œuvre industrielle en 1911

| | | |
|-------------|--------|--------|
| Mines | 12,8% | |
| Métallurgie | | 20,3 % |
| Textile | 15,2% | |
| Alimentaire | 13,3 % | |
| Batiment | | 28,5% |
| Divers | 9,9 % | |

Source : *Ibidem*

A cette population du secteur secondaire, il faudrait ajouter toute celle qui travaille dans les "services" liés de près ou de loin à la production industrielle : le transport (dont la marine marchande), le commerce, la distribution. Dans le seul secteur des transports, la population active est passée de 870 000 personnes en 1881 à 1.571 000 en 1911.

La répartition du travail entre hommes et femmes présente encore de grandes disparités sectorielles. L'industrie dans son ensemble occupe près de la moitié de la population masculine active, soit 6 millions d'hommes. A la même époque (1911), 5.356.000 femmes travaillent, soit le 1/3 de la population féminine.

Beaucoup de femmes actives sont domestiques (plus de 2 millions) ou bien ouvrières dans le textile et la confection (1 300 000).

2. Urbanisation, pauvreté et condition ouvrière

A.L'urbanisation

Tout comme l'industrialisation, l'urbanisation a fait l'objet en Angleterre d'une importante littérature, ainsi qu'en France (**142,144,146**). Tous les auteurs ont bien montré les liens à la fois géographiques, sociaux et économiques entre le monde de

l'industrie et celui de la ville. Ils ont aussi mis en valeur l'une des données essentielles de l'histoire urbaine du XIX^{ème} siècle : la lente mais réelle amélioration des conditions de vie dans les grandes villes, surtout entre 1870 et 1914. Un autre fait urbain majeur de la fin du XIX^{ème} siècle est le développement en Angleterre de vastes concentrations urbaines, nommées dès 1915 *conurbations*. En 1901, les cinq principales conurbations dépassent le million d'habitants (**tableau 14**).

Tableau 14 : population des conurbations (1901)

| | |
|--------------------|--------------|
| Greater London | 6,6 millions |
| Sud Est Lancashire | 2,1 millions |
| West Midlands | 1,5 millions |
| West Yorkshire | 1,5 millions |
| Merseyside | 1 million |

En 1911, le Greater London atteint 7,3 millions d'habitants, soit 18% de la population du Royaume-Uni et n'est dépassé dans le monde que par New York. Cette extension des villes en gigantesques conurbations est inséparable du phénomène de *suburbisation*. L'extension des *suburbs* (lieux d'habitation éloignés du centre) trouve son origine dans un désir social d'échapper à l'*overcrowding* (surpeuplement de plus de 2 personnes par pièce habitable) des centres et à disposer d'une maison individuelle ; elle est également liée au développement des transports en commun ; enfin, il ne faut pas négliger les difficultés qu'ont les industriels à s'étendre à l'intérieur des villes ; ils trouvent dans les *suburbs* espace, main d'œuvre et bonnes conditions d'accès

En 1911, le taux d'urbanisation est le plus élevé du monde, avec 79% de Britanniques vivant dans les villes. Plus précisément, 40,7% des Britanniques et 56% des citadins vivent dans 40 villes de + de 100 000 habitants et 66% des citadins vivent dans des villes de + de 50 000 habitants. Ces chiffres sont uniques dans les grands pays industriels. En effet, les citadins habitant des villes de + de 100 000 habitants sont 14,6% en France, 21,3% en Allemagne et 22,1% aux Etats-Unis. Le phénomène d'urbanisation touche aussi l'Ecosse (72% de citadins dans l'Ouest des Lowlands et 761 000 habitants concentrés à Glasgow) et l'Irlande (304 800 habitants à Dublin et 387 000 à Belfast). En revanche, peu de villes nouvelles se créent spontanément à partir des années 1890 et

il faudra attendre des années 40/50 pour que naissent des villes entièrement planifiées par l'Etat.

Ces phénomènes de concentration urbaine et industrielle ont eu des effets très négatifs, que l'on retrouve tout au long du XIXème siècle et dans l'ensemble des sociétés industrielles occidentales: surpopulation, pollution généralisée (notamment des eaux), saleté des rues, habitat hétéroclite et mal entretenu, persistance de taudis insalubres. Les cheminées d'usines, auxquelles s'ajoutent celles des particuliers, amènent dans la plupart des grandes villes un nuage permanent de fumée et de poussières de charbon, irrespirable par temps de brouillard (le *fog*). Non seulement les ouvriers ne sont pas protégés de toutes les maladies professionnelles liées à l'air inhalé (poussières), mais encore leurs familles subissent le même genre d'inconvénients et souffrent de maladies respiratoires. L'état de santé des jeunes gens est préoccupant : la moitié des volontaires pour la guerre des Boers (1899-1902) est refusée pour cause de médiocre constitution !

Malgré toutes les nuisances, les districts industriels anglais connaissent une augmentation de l'espérance de vie comparable à celle de l'ensemble du pays, en raison de l'amélioration du cadre urbain et des progrès de l'hygiène et de la médecine. Ainsi, alors que la longévité de la vie ne s'accroît que de 8% de 1851 à 1880 dans les districts industriels, elle progresse de 21% de 1880 à 1910. Pour l'ensemble de la Grande-Bretagne, le taux de mortalité, qui stagnait autour de 21 à 22 pour mille entre 1850 et 1880, tombe à 13,8 pour mille à la veille de la guerre de 1914. De 1876 à 1906, le nombre de victimes de maladies comme la typhoïde, la rougeole, la diphtérie baisse de moitié, tandis que les cas mortels de tuberculose régressent de 13%. La mortalité infantile ne recule pas avant le XXème siècle, particulièrement dans la classe ouvrière, mais elle chute de manière spectaculaire entre 1901 et 1913. L'espérance de vie en 1911 se situe à 52 ans pour les hommes et 55 ans pour les femmes. Comme le montre le **tableau 15** la situation démographique du Royaume-Uni est presque enviable par rapport aux autres grands pays industriels, ce qui traduit bien l'amélioration des conditions de vie dans les villes. Le chiffre de 116 pour mille cache néanmoins de brutales inégalités devant la mort entre les enfants de gros industriels ou banquiers (76 pour mille) et ceux des mineurs (160 pour mille).

Tableau 15 : données démographiques comparées dans 6 pays en 1910

| | Mortalité | Mortalité inf. |
|------------|-----------|----------------|
| Allemagne | 17,5 | 174 |
| Belgique | 15,9 | 141 |
| France | 19,1 | 126 |
| Italie | 21,1 | 152 |
| R-U | 15 | 116 |
| Etats-Unis | 16 | 130 |

(pour mille habitants)
D'après P.Léon, *Histoire économique et sociale du monde.* (7)

L'habitat des villes et des zones industrielles, s'est constitué tout au long du XIX^{ème} siècle en Angleterre selon des caractéristiques qui perdureront longtemps au XX^{ème} siècle (141) :

1. Un habitat horizontal, peu de "casernes ouvrières" comme en Allemagne ou de *tenement houses* (grands immeubles de briques de 4 à 6 étages) comme aux Etats-Unis. Les immeubles ouvriers — ainsi ceux du centre de Londres — n'auront aucun succès. En revanche, l'Ecosse fait plus volontiers le choix de l'appartement ouvrier de 1, 2 ou 3 pièces dans des blocs de 4 étages. La prédominance de la maison individuelle est une des caractéristiques de l'urbanisation britannique.

2. Un forte composante sociale de l'habitat individuel. La maison se présente généralement sous trois formes, correspondant très sommairement à trois stéréotypes sociaux : *detached house* (*middle class*), *semi-detached house* (*lower middle class*) et *terraced house*, *back to back house* (*working class*). Dans ces deux derniers types de logements, la brique est le matériau de construction privilégié.

2 L'absence de plans d'urbanisme et de planification urbaine, du moins avant la loi libérale de 1909 (*Housing and Town Planning Act*) qui fixe quelques grands principes en matière d'urbanisation et aussi de qualité de l'habitat.

3. Le faible nombre des "cités d'entreprises" construites et dirigées sur le mode paternaliste.

Le problème du logement, particulièrement des classes ouvrières, devient une préoccupation des municipalités dès le milieu du XIX^{ème} siècle et surtout à partir de la "Grande dépression". Mis en place en 1875-1877, le *Local Government Board* peut prendre des mesures concernant l'habitat, régler les nouvelles constructions ouvrières en tenant compte des lois existantes (*Public Health Amendment Act*, 1890). Un certain nombre de municipalités sont à la pointe de la lutte contre l'habitat ouvrier précaire et contre les taudis (*slums*). En 1880, Manchester

a depuis longtemps interdit l'habitat en caves, édicté une réglementation sévère des conditions de logement et arrêté la construction des *back to back houses*, sources de problèmes sanitaires et de voisinage. Ces maisons adossées les unes aux autres ont été construites sans autre règle d'urbanisme que d'entasser le plus grand nombre de familles dans la surface habitable la plus restreinte possible ; elles se sont très vite dégradées pour devenir des taudis insalubres promis (théoriquement) à la démolition.

J.-P. Poussou montre bien (146) que la lutte contre les taudis, lancée dès les années 1860-1870 à Liverpool et à Glasgow, est plus efficace que celle menée dans les autres grands pays industriels. Même si certains quartiers pauvres de Dublin, Glasgow et Londres (*l'East End*) ont encore d'importantes zones d'habitat précaire, l'œuvre accomplie dans les années 1880-1914 est remarquable par son ampleur.

Les nouvelles constructions permettent d'atténuer le phénomène de *overcrowding*, particulièrement sensible dans les grandes cités ouvrières. A Glasgow en 1911, 55 % de la population souffre encore d'*overcrowding* ; de 1900 à 1914, c'est en moyenne 8% de la population anglaise qui connaît le surpeuplement. Beaucoup d'ouvriers — y compris des familles avec des enfants — vivent encore dans des *common lodging houses* (les "garnis") où la promiscuité est épouvantable. Certes, l'aspect des maisons individuelles en briques rouges — très nombreuses dans le Nord de l'Angleterre et qui servent aussi de modèle en Europe et aux Etats-Unis — est quelque peu déprimant, mais les intérieurs sont plus spacieux qu'au milieu du XIX^{ème} siècle et un petit jardin ou une cour permet d'améliorer le cadre de vie. Au XX^{ème} siècle, les nouvelles *terraced houses* sont bien loin des maisons décrites par Dickens. Elles disposent en effet de 4 pièces, deux au rez-de-chaussée (avec une cuisine) et deux à l'étage, de l'eau courante, du gaz pour la cuisine et de WC. La très grande majorité des familles ouvrières est locataire et cette charge constitue le deuxième poste budgétaire. La charge locative est pourtant moins lourde en moyenne que dans d'autres pays en raison des coûts moindres de la construction. Lorsque surviennent des difficultés de revenus, le manque à gagner est compensé par la pratique de la sous-location. De fait, en période de crise, *l'overcrowding* réapparaît dans les *terraced houses*.

Sur le plan économique, la construction de logements ouvriers entre 1880 et 1914 est soumise à de fortes fluctuations cycliques. La construction en général connaît un net ralentissement pendant la "Grande Dépression", une forte reprise entre 1896 et 1904, et à

nouveau un ralentissement avant 1914. De très nombreux logements neufs sont cependant construits au tournant du siècle, ce qui change le paysage urbain.

L'initiative de la construction de logements ouvriers est très diversifiée et la propriété peu concentrée (de 3% à 6% de gros propriétaires). Il existe bien des cas, minoritaires, de logements construits par les employeurs. En effet, les industriels britanniques ne sont guère paternalistes et n'ont eu que rarement l'idée de créer — et de contrôler — une *company town*.

L'une des cités industrielles les plus célèbres d'Angleterre est celle de Crewe au nord des Midlands, qui abrite depuis 1843 la "cité des chemins de fer". La ville — où la ligne venant de Londres bifurque vers Liverpool et Manchester — est presque entièrement dominée par les ateliers et les entrepôts de la Great Junction Railway Company, qui emploient 7 500 ouvriers ! La Compagnie y a bâti plus de 500 maisons, 2 écoles, un Centre d'éducation ouvrière, deux hôpitaux, des églises, des cafés etc. L'urbanisation de Crewe respecte les hiérarchies sociales en vigueur, des luxueuses *detached house* des dirigeants aux modestes *cottages* ouvriers. Il est à noter qu'en cinquante ans, la cité devient presque entièrement privée, ce qui ne permet aucun dirigisme urbain de la part du patron.

A la fin du XIX^{ème} siècle et au début du XX^{ème} siècle, les mentalités évoluent et les idées de planification, de cités ouvrières modèles font leur chemin. W.H.Lever, le roi du savon (97), se lance en 1888 dans la construction de Port Sunlight dans le Lancashire, *suburb* aux petites maisons coquettes, vastes et bien équipées ; le quaker Cadbury — célèbre chocolatier et futur géant de l'agro-alimentaire — fait édifier en 1894 Bourneville près de Birmingham, aux habitations-jardins sises dans des espaces verts (1000 en 1912). Port Sunlight et Bourneville deviennent des modèles, à la fois pour les entrepreneurs conscients des avantages qu'elles offrent (l'exemple de Cadbury est suivi par J.Rowntree à Earswick dans le Yorkshire) et pour les municipalités entreprenantes (ainsi celle de Manchester).

En 1900, le *National Housing Reform Council* est une association qui milite pour la construction de *suburbs* ouvrières de qualité et à bon marché. L'association effectue un travail de *lobbying* — qui aboutira à la loi de 1909 — et propose des politiques urbaines. La première politique est le développement des cités-jardins, "cités sociales" inventées par Ebenezer Howard en 1898, dont la force est d'être indépendantes des grandes firmes industrielles. Cela débouche sur une cinquantaine de réalisations concrètes jusqu'en 1914. A Londres le *Hampstead Garden Suburb*

de l'architecte R.Unwin en 1909 devient très vite une réalisation de réputation mondiale, à l'influence considérable sur le logement ouvrier des années 1920/1930.

Les cités-jardins sont une réponse originale aux effets les plus contestables de l'industrialisation, et notamment à la destruction du paysage. Dans sa réalisation la plus connue, *Welwyn Garden City* dans le Hertfordshire, E.Howard a posé les bases des "villes nouvelles" d'après 1945: cités à faible densité humaine et de dimension limitée, espaces verts, proximité des grands réseaux routiers et ferroviaires, quartiers réservés à l'industrie (avec des usines déconcentrées, sans étages, à proximité de quartiers ouvriers aux maisons simples mais coquettes).

La seconde politique est celle d'une planification urbaine décidée au niveau des municipalités comme de l'état, sur le modèle allemand : prêts attractifs, achats de terrains par les municipalités, transports bon marché vers les *suburbs*, rues et avenues vastes et ouvertes, densités moyennes d'habitat

Le développement des transports urbains a, tout comme le chemin de fer, des conséquences économiques et sociales très importantes. Il permet de diminuer dans les grandes villes les temps de déplacement, de transporter sans retard sur leurs lieux de travail des masses considérables de population et bien entendu il stimule l'activité des secteurs industriels de la métallurgie, de la mécanique, de l'électricité, de la construction etc.

Tableau 16: nombre de voyages annuels par habitant en 1890 et 1910 dans trois grandes capitales :

| | 1890 | 1910 |
|----------------|------|------|
| Grand New-York | 233 | 330 |
| Grand Londres | 74 | 245 |
| Berlin | 91 | 226 |

 Comme on le constate (**tableau 16**), la progression la plus spectaculaire est celle de Londres. Entre 1870 et 1905, plus de trente villes britanniques s'équipent de tramways à chevaux. Toutefois, par rapport à l'Allemagne, les Etats-Unis et même la France, la Grande-Bretagne tarde à adopter la traction électrique — 1401 kms électrifiés en 1902 contre 3 388 en Allemagne et 35 000 aux Etats-Unis (Cf. *supra* page). Quant au métro londonien, il se développe à partir de 1867 et constitue au début du siècle le premier réseau souterrain du monde, tandis que vers les faubourgs se développent des voies de chemin de fer. Le prix

des transports tend aussi à baisser, notamment vers les *suburbs*. L'idée allemande de transports bon marché est suivie dans de nombreuses grandes villes comme Birmingham, Manchester.

En 1909, la première loi sur la planification urbaine est votée, inspirée de l'exemple germanique et plus marginalement de l'expérience des cités-jardins. Si elle déçoit fortement les partisans de la planification (l'industriel Cadbury en tête), elle lance un mouvement qui trouvera une application nationale des années 1920 aux années 1960.

B. La pauvreté

La question de la "pauvreté" du monde ouvrier est difficile à séparer de son historiographie, notamment marxiste (E.J.Hobsbawm, E.P.Thompson, et bien avant eux F.Engels). En réalité, il faudrait distinguer pauvreté globale et notamment urbaine — décrite dès la fin du XIX^{ème} siècle dans des rapports accablants — et condition ouvrière. Si les deux phénomènes peuvent largement se recouper, il apparaît aussi qu'une majorité d'ouvriers de l'industrie vit au-dessus du seuil de pauvreté, tandis que sa frange "aristocratique" a un niveau de vie (et un mode de vie) qui annonce déjà celui des années 30 sinon des années 50/60.

La pauvreté urbaine de la fin du XIX^{ème} siècle et du début du XX^{ème} siècle est bien connue par deux enquêtes (*surveys*) de riches philanthropes, celle de l'armateur Charles Booth à Londres en 1889-1903 (*The Life and Labour of the People of London*) et de Seeböhm Rowntree, un industriel quaker, à York en 1899-1901 (*Poverty, A Study of Town Life*). Il faudrait aussi citer un certain nombre de témoignages, comme celui de W.Booth, fondateur de l'Armée du salut, dans *In Darkest England* (très gros retentissement en 1890) et celui, plus littéraire, de Jack London dans *Le peuple de l'abîme* (1906). Le livre de l'économiste C.Money, *Wealth and Poverty* (1905) a également un grand retentissement, de par ses "révélations" sur les inégalités de richesses et de revenus.

Dans son étude, Rowntree estime le seuil de pauvreté "primaire" (revenu en-dessous duquel il n'est pas possible de se maintenir en bonne santé et de préserver ses capacités de travail) à 21 sh 8p. de revenus par semaine pour un couple d'ouvriers avec 3 enfants. Sur cette somme, plus de la moitié est consacrée à la nourriture, sans consommation de viande de boucherie, très exceptionnelle. Il divise la population en quatre classes d'après le niveau de vie :

Classe A : grande misère (4,2% de la population ouvrière)

Classe B : misère (9,6% de la population ouvrière)

Classe C : autour du seuil de pauvreté (33,6% de la population ouvrière)

Les revenus de la classe C mettent ces populations en danger de pauvreté dite "secondaire", quand ces revenus sont soit dépensés inconsidérément (dans le jeu, la boisson, des achats coûteux) soit affaiblis en raison de conditions familiales particulières (malade à charge, par exemple).

Classe D : niveau de vie mettant les familles à l'abri du besoin (52,6% de la population ouvrière)

Les chiffres de Rowntree (28% de pauvres pour la population totale de York et 47% des ouvriers) recourent ceux de Booth à Londres (30% et 43%). Les enquêtes et analyses postérieures sur la classe ouvrière victorienne corroborent ces chiffres, même s'il est difficile, faute de données suffisantes, d'étendre ces données à toutes les grandes villes britanniques. Avant d'étudier certains aspects de la condition ouvrière au tournant du siècle, il importe aussi de rappeler le versant positif de ces enquêtes sociologiques : une majorité d'ouvriers dispose d'un revenu décent à la fin du XIX^{ème} siècle.

C. La condition ouvrière

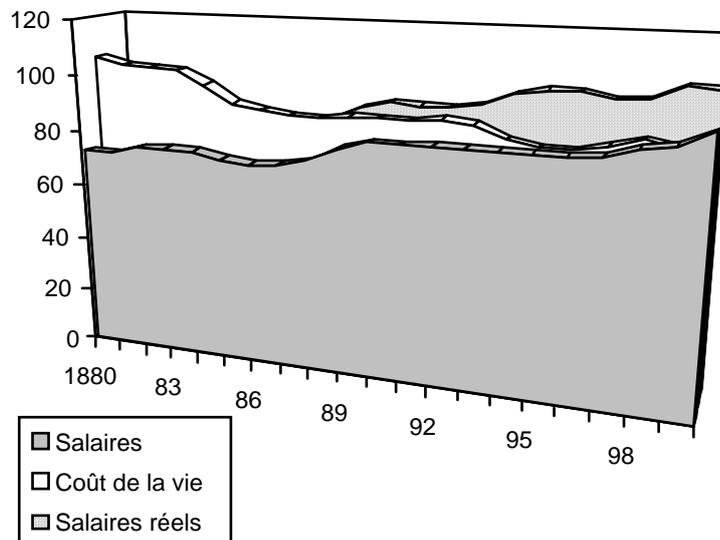
Jusqu'aux années 1870, la condition ouvrière évolue de manière très lente (**132,134**), et le tableau qu'en font les philanthropes de la fin du XIX^{ème} siècle ressemble souvent à celui du milieu du siècle : des salaires ne permettant pas toujours de dépasser le seuil de pauvreté, de mauvaises conditions de logement (à York, près de 30% des maisons n'ont selon Rowntree aucun lieu d'aisance), des maladies endémiques comme la tuberculose, une forte mortalité infantile, des vêtements provenant d'organismes de charité et souvent rapiécés, une nourriture très mal équilibrée provoquant carences et malnutritions, des accidents du travail nombreux, peu de distractions en dehors du pub (qui grève le budget!).

Cette situation s'améliore pourtant à la fin du siècle pour l'ensemble de la *working class*, l'aristocratie ouvrière ayant depuis longtemps atteint un *standard* de vie très convenable. Le monde ouvrier bénéficie en effet d'une augmentation de son pouvoir d'achat, consécutive à la baisse du coût de la vie pendant la "Grande Dépression". Cette baisse est le résultat de la hausse des salaires nominaux et de la baisse des prix, particulièrement pendant les années 1890. Les salaires réels moyens ont ainsi augmenté de 70% entre 1860 et 1914. Comme le montre le **Graphique 9**, la période a été particulièrement favorable en termes réels entre 1880 et 1896. Avec des salaires plus élevés, les ouvriers peuvent ainsi mieux profiter de l'augmentation de leur

temps libre, avec la généralisation de la "semaine anglaise" en 1890. Même si les semaines demeurent très chargées, avec généralement plus de 52 heures de travail et parfois jusqu'à 70-80 heures, les ouvriers ont le samedi après-midi et le dimanche pour la vie de famille et la pratique de quelques loisirs, au moins chez les *skilled workers* (lecture des journaux, fréquentation des *music-halls*, spectacles sportifs, excursions ferroviaires vers la mer).

L'ampleur des bénéfices réels doit cependant être tempérée par la hausse importante des loyers (les propriétaires cherchent à compenser la baisse de leurs rentes et de leurs profits) : tandis que les prix chutent de près de 25% entre 1870 et 1895, les loyers augmentent de 19%, absorbant ainsi une partie de l'accroissement des salaires à prix courants. De plus, après 1896, la situation est moins favorable en raison de la hausse des prix. Le coût de la vie tend à augmenter et le salaire réel stagne, ce qui limite la hausse de la consommation des ménages ouvriers.

Graphique 9 : Evolution des salaires et du coût de la vie entre 1880 et 1900 (Indice 100=1914)



D'après C.Cook, J.Stevenson, *Modern British History* (18)

Les conséquences socio-économiques du mieux-être ouvrier (pouvoir d'achat en hausse et temps libre) sont considérables, pour l'économie en général, pour l'industrie et le commerce en particulier.

Dans les catégories aisées du monde ouvrier, une "culture ouvrière" naît, qui se définit autant par ses modes de consommation que par ses loisirs — ainsi la sortie au music-hall (et bientôt le cinématographe), le football. Une culture qui s'épanouira jusqu'aux années 50, avant son absorption par une culture de masse dominée par le "modèle" civilisationnel américain (130). Les ouvriers achètent des journaux à 1/2 penny comme le *Daily Mail* et des petits livres bon marché vendus dans les gares, ils fréquentent les music-halls (dans lesquels on regarde un spectacle, mais aussi où l'on boit, mange, discute même), ils vont au cinéma (en 1914, celui-ci est déjà une *industrie*), ils assistent ou participent à des compétitions sportives de football ou de rugby à XIII, font des excursions familiales au bord de la mer, à Ramsgate, Margate, Brighton, grandes stations balnéaires de la *working class*. Une petite minorité suit même des cours du soir dans la *Workers Educational Association*, fondée en 1903.

D'une manière générale, la nourriture est plus riche et surtout plus variée. Certes, le *porridge* écossais n'a pas disparu des tables modestes, mais les ouvriers aisés mangent de la viande ou du poisson presque tous les jours, ainsi que des fruits et des laitages. L'augmentation de la consommation par tête et les nouvelles habitudes prises ont d'importantes répercussions sur le commerce et l'industrie, non seulement agro-alimentaire et textile, mais aussi de loisirs. Comme l'ont bien montré E.J.Hobsbawm (108) et J.Harris (121), tout un marché de la *working class* se modifie en se diversifiant, à travers les boutiques coopératives (les *coops*), les magasins à succursales multiples, les magasins de vêtements et de chaussures pour hommes. De nouveaux produits apparaissent dans les intérieurs ouvriers, comme la machine à coudre, vendue en 1890 £ 4 à crédit. Des articles de loisirs et aussi de transport se diffusent dans le monde ouvrier, et en premier lieu la bicyclette. Celle-ci demeure une invention anglaise (la bicyclette de Lawson en 1879) et le premier modèle commercial de Stanley est construit en 1885 par des firmes de Coventry et de Birmingham.

En conclusion, il faut éviter de tomber dans le misérabilisme social. Au début du XXème siècle, la classe ouvrière britannique (et spécialement anglaise) a le plus haut niveau de vie du monde après la classe ouvrière américaine. "Ce n'est pas le moindre mérite de la Révolution industrielle, rappelle opportunément F.Crouzet (39), d'avoir sorti les masses de leur misère séculaire,

même si la première moitié du XIX^{ème} siècle est loin d'avoir constitué une période favorable à la condition ouvrière."

Mais au tournant du siècle, la révolution industrielle n'est pas le seul facteur d'amélioration de la condition ouvrière. La classe ouvrière est défendue par des syndicats de plus en plus actifs, par un parti qui s'en réclame (le Labour) et par des dirigeants politiques libéraux décidés à développer une législation sociale encore très rudimentaire.

3. La montée des revendications sociales dans l'industrie

Les années de la "Grande Dépression" sont agitées sur le plan politique et social, en raison d'un chômage cyclique, qui correspond assez exactement aux périodes de crises. Les mots *unemployment* et *unemployed* sont d'ailleurs forgés dans les années 1880. Le chômage dépasse ainsi 11% de la population active en 1879 et 10% en 1886, dates correspondant à des fins de crise. Il retrouve ensuite un niveau proche de 2%. De 1890 à 1914, les écarts sont moins importants mais les irrégularités demeurent et l'on atteint des taux supérieurs à 5% en 1892-1897, en 1904, en 1908-1910. Les crises violentes des années 1880-1890 rendent possible la montée du socialisme en Grande-Bretagne et accélèrent le renouveau du trade-unionisme. Celles de l'ère édouardienne poussent les libéraux-radicaux au pouvoir à faire adopter des réformes, tandis que l'émigration des Britanniques (Irlande comprise) vers d'autres contrées prend des proportions jamais connues au XIX^{ème} siècle (près de 8 millions de départs entre 1900 et 1919 pour 4,5 millions d'arrivées).

A. Progrès du socialisme et naissance d'un parti du travail

C'est en 1880 que les idées socialistes apparaissent dans le pays, en 1881 que Hyndman introduit le marxisme et fonde la Fédération social-démocrate. En 1884 naît la *Fabian Society*, qui défend plutôt un socialisme modéré et graduel, et qui compte dans ses rangs quelques intellectuels renommés comme S. et B. Webb, le dramaturge G.B. Shaw, l'écrivain H.G. Wells (épisodiquement). En 1893 est fondé l'ancêtre du Parti travailliste, l'*Independent Labour Party* de Keir Hardie et Ramsey MacDonald (futur "premier Premier ministre" travailliste), mouvement très peu marxiste et qui se rapproche très vite des syndicats institutionnels (le *Trades Union Congress*). En 1902, l'arrêt Taff Vale — suite à

une grève, le syndicat d'une compagnie de chemins de fer est jugé par les Lords et doit payer des dommages et intérêts — soude les syndicats et les partis socialistes autour du Comité de Représentation du Travail, une structure née en 1900.

En 1906 naît le *Labour Party*, suite aux élections de 1906. Le Labour se définit explicitement comme un parti de classe, ni révolutionnaire, ni socialiste au sens marxiste du terme. Il est plutôt le parti des ouvriers syndiqués, prônant le pragmatisme sur le plan politique, s'alliant avec une partie des Libéraux sans définir de véritable programme alternatif. En 1910, les 42 sièges travaillistes permettent le maintien des Libéraux au pouvoir.

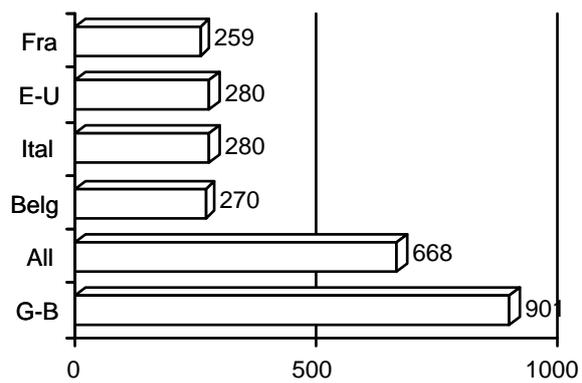
B. Le renouveau du trade-unionisme

La forte syndicalisation des ouvriers est l'une des caractéristiques majeures du monde de l'industrie en Grande-Bretagne (171). Les **graphiques 10-11** montrent deux phénomènes:

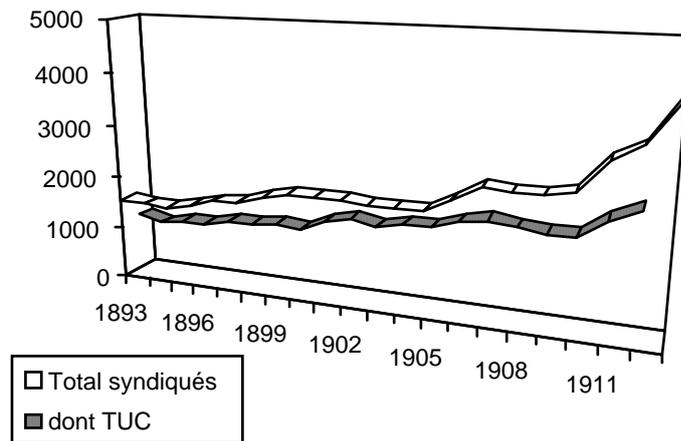
- un taux de syndicalisation très supérieur à celui des autres grands pays industriels
- une augmentation régulière des effectifs syndicaux, plus forte à la fin de la période

Jusqu'à la fin des années 1880, le *Trades Union Congress* — structure qui fédère la plupart des grands syndicats — connaît une phase de repli, du fait de l'alliance avec les Libéraux et du manque de soutien aux ouvriers grévistes ou sans-emplois. Les émeutes de 1886 et surtout 1887 à Londres (le *Bloody Sunday*) donnent le signal d'un renouveau syndical appelé "nouvel unionisme". Les grèves de 1889-1892 donnent vie à de nouveaux syndicats (dockers, transports, gaz), plus combattifs et qui recrutent désormais des ouvriers non qualifiés. Désormais, les hommes politiques vont devoir compter sur un syndicalisme puissant et renoué, soutenu par des formations politiques comme l'ILP ainsi que par l'aile radicale des Libéraux.

Graphique 10 : Taux de syndicalisation de la G-B en 1913 par rapport à quelques autres pays (en syndiqués pour 10 000 habitants)



Graphique 11 : Augmentation des effectifs syndicaux de 1893 à 1914 (en milliers)



D'après H.Pelling, *A History of British Trade Unionism* (171). Pas de donnée en 1913 pour les effectifs du TUC.

C. Les réformes libérales

En décembre 1905, le retour au pouvoir des Libéraux menés par Campbell-Bannerman puis Asquith constitue une date importante dans l'histoire politique et sociale de la Grande-Bretagne. Il apparaît utile de rappeler que les Libéraux gagnent les élections générales de janvier 1906 en grande partie sur une question économique majeure, celle du libre-échange. En effet, les Conservateurs (*Tories*) sont partagés entre les partisans du libre-échange et ceux d'un retour au protectionnisme (le mouvement du *Tariff Reform* de l'unioniste Joseph Chamberlain, lancé en 1903). Le protectionnisme signifierait une remontée des prix et toute la campagne des Libéraux s'organise autour du slogan "ne touchez pas au pain du peuple". Le triomphe est total, avec 49% des voix et 400 sièges. C'est, d'une certaine façon, le succès de la *middle class* sur les grands propriétaires et les ploutocrates de l'*upper class*. Les *whigs* (aile modérée des Libéraux) comptent dans leurs rangs de nombreux hommes d'affaires et industriels, souvent *dissidents*, qui n'ont que mépris pour les riches entrepreneurs anglicans du Parti conservateur. C'est aussi le succès des radicaux

du parti libéral, minoritaires et jusque là peu influents, partisans d'une démocratie sociale.

Les nouveaux dirigeants connaissent assez bien le monde du travail sinon le petit peuple. Campbell vient d'une famille écossaise de drapiers, dans laquelle il travaille avant d'entrer en 1868 au Parlement. Asquith est le fils (très tôt orphelin) d'un industriel non-conformiste, qui s'illustre comme avocat des socialistes inculpés après les émeutes ouvrières de 1887 ; il épouse en seconde noce (en 1891) Margot Tennant, fille d'un grand industriel de Glasgow. Quant au chancelier de l'Échiquier et futur Premier ministre D.Lloyd George, issu d'une famille galloise très modeste, il a connu une enfance difficile, élevé par un oncle cordonnier et pasteur baptiste.

L'œuvre libérale est politique, à travers l'élargissement de la démocratie parlementaire, la réforme de la chambre des Lords et l'élaboration d'un nouveau *Home Rule* pour l'Irlande; elle est aussi sociale. Cette œuvre a été largement commentée par les spécialistes d'histoire politique (159) et ceux d'histoire sociale (121,125). Il ne faut pas y voir seulement un programme électoraliste destiné à s'opposer à la montée du *Labour* (le Parti Travailleuse, né en 1900, obtient 22 sièges aux élections de 1906 et 40 à celles de 1910) et à contenir la pression syndicale (les *Trade Unions*, qui revendiquent 2 millions de membres en 1906 et plus de 3 millions en 1911). Les mesures prises entre 1906 et 1911, tout en apparaissant ponctuelles et hétéroclites, n'en constituent pas moins l'ossature de ce que sera le *Welfare State* des années 30 et surtout des années 40-50. Elles traduisent en actes politiques l'acuité des problèmes socio-économiques et notamment celui de la pauvreté urbaine. Voici les principales mesures prises pendant la période libérale :

- Loi de 1906 sur les accidents du travail (*Workmen's Compensation Act*). Plus de 6 millions de bénéficiaires. Certaines maladies professionnelles sont indemnisées dans l'industrie chimique et minière.
- Loi de 1906 sur les syndicats (*Trade Disputes Act*), qui n'oblige plus les organisations syndicales à dédommager les patrons des conséquences matérielles des grèves.
- Loi de 1906 instituant la gratuité des cantines pour les enfants dans le besoin et des visites médicales obligatoires dans les écoles publiques.
- Loi de 1908 limitant la durée du travail des mineurs à 8 heures par jour (1ère loi limitant le travail masculin). Interdiction du travail de nuit pour les femmes.

- Loi instituant (en 1908) des *Trade boards* pour fixer des salaires minima pour les travailleurs à domicile
- Loi de 1908 sur les pensions de vieillesse (pour les personnes de + 70 ans à faible revenu). L'état leur verse 5 shillings par semaine.
- Bourses du Travail (*Labour Exchanges*) instituées en 1909.
- Système d'assurances sociales (*National Insurance Act*) instauré en 1911, qui constitue la partie la plus ambitieuse du programme social libéral. Les dispositions copient le système allemand de 1889. La population ouvrière est par ce système assurée contre la maladie et en partie contre le chômage. S'ils sont malades, tous les salariés perçoivent 10 shillings par semaine et peuvent consulter gratuitement des médecins payés par l'état, à condition de ne pas être imposables sur le revenu. L'assurance-chômage (la *dole*) est destinée aux ouvriers des constructions mécaniques et du bâtiment, où les fluctuations cycliques sont fortes.

Avec les Libéraux, le monde de l'industrie s'inscrit pour la première fois dans l'histoire du capitalisme britannique dans une perspective de dirigisme social, qui sera bien celle du XXème siècle jusqu'aux années 1980.

D.Le Great Unrest (1910-1914)

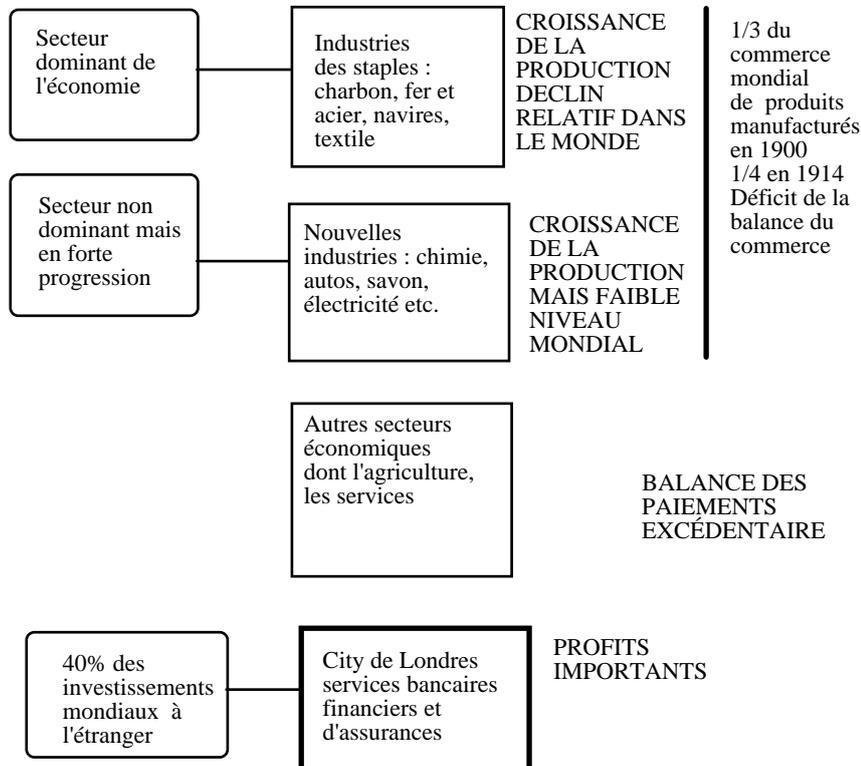
La période d'avant-guerre est difficile à tous les points de vue. Certaines réformes libérales se heurtent aux veto suspensifs de la Chambre des Lords. De plus, Lloyd George est impliqué dans un scandale politico-industriel qui le déstabilise. Le futur Premier ministre a spéculé sur les actions de la société Marconi — future E.M.I —, qui construit alors des stations de radio-diffusion. Sur le plan intérieur, le Royaume est menacé par ce que E.Halévy nomme⁴, dans un chapitre intitulé *L'anarchie dans la nation*, les "trois insurrections" : l'insurrection irlandaise, l'insurrection féministe des suffragettes de Mrs Pankhurst (la *Women's Social and Political Union*) et l'insurrection syndicale et ouvrière et son cortège de grèves et de manifestations. Si les mots d'"insurrection" et d'"anarchie" apparaissent excessifs, le sentiment contemporain du grand malaise (*the great unrest*) est tout à fait justifié par l'accumulation des problèmes économiques et sociaux.

⁴ Il faut rappeler ici la monumentale *Histoire du peuple anglais au XIXème siècle* d'Elie Halevy et notamment les deux épilogues, *Les impérialistes au pouvoir (1895-1905)* et *Vers la démocratie sociale et vers la guerre (1905-1914)*, Paris, Hachette, réédition, 1975.

Sur le plan économique, la prospérité des dernières années de paix est illusoire. Les prix remontent et les salaires réels stagnent ou baissent même dans certains secteurs. Pourtant, le chômage a pratiquement disparu, mais le monde ouvrier est de plus en plus pénétré d'idées socialistes et anarcho-syndicalistes. Une minorité active, ouvertement extrémiste, refuse le trade-unionisme traditionnel, prône la lutte des classes, la grève sauvage et même la grève générale (ainsi le docker Ben Tillett, exilé en Australie après les conflits industriels de 1888-89 et revenu au Royaume-Uni en 1910).

En 1910-1913 éclatent des grèves qui paralysent en partie la vie économique du pays, dans les transports (dockers, charretiers, conducteurs de tramways, cheminots) mais aussi dans l'industrie et les mines. En 1910, des grèves éclatent dans l'industrie cotonnière du Lancashire et dans les constructions navales ; entre 1910 et 1911, les mineurs du sud du pays de Galles cessent 9 mois le travail ; durant l'été 1911, les dockers bloquent la plupart des ports, dont Hull, Manchester, Londres et menacent le ravitaillement des îles britanniques. Les cheminots suivent le mouvement. Une grève générale des mineurs de charbon est décidée pour le 1er mars 1912, ce qui pousse le gouvernement libéral à faire voter le *Minimum Wage Act*, loi fixant des salaires minimaux, notamment dans les bassins peu rentables. La grève générale n'a pas lieu, mais la situation demeure confuse au pays de Galles et en Irlande. Ce sont 40 millions de journées qui sont perdues en 1912, un record depuis la création du TUC. L'opinion publique s'inquiète de plus en plus des dangers que la "Triple Alliance" — celle des mineurs, des cheminots et des transports publics, pacte d'action effectivement scellé en 1914 — fait courir à l'économie du pays. Certains voient aussi se rapprocher le spectre de la révolution prolétarienne, mais c'est la guerre et non la révolution qui éclate au mois d'août 1914.

ANNEXE 1
SCHÉMATISATION DE L'ECONOMIE BRITANNIQUE AU
DEBUT DU XXIème SIECLE



D'après R.Pearce, *Industrial Relations and the Economy* (166)

ANNEXE 2 : LES 20 PLUS GROS EMPLOYEURS BRITANNIQUES DANS L'INDUSTRIE EN 1907

- 1 Fine Cotton Spinners and 30000 Textile Doublers Assoc.

| | | | |
|----|---|-------|------------------------------|
| 2 | W.G.Armstrong Whitworth & Co | 25000 | Armement |
| 3 | Vickers, Sons & Maxim | 22500 | Armement |
| 4 | Calico Printers Assoc. | 20495 | Textile |
| 5 | John Brown & Co | 16205 | Constr.navale |
| 6 | Metropolitan Amalgamated Railway Carriage & Wagon | 13868 | Matériel ferroviaire |
| 7 | Cooperative Wholesale | 13203 | Alimentation Habillement |
| 8 | J & P Coats | 12700 | Textile |
| 9 | Guest, Keen & Nettlefolds | 12451 | Fer, acier, charbon |
| 10 | Bleachers Assoc. | 11280 | Textile |
| 11 | Platt Brothers | 10600 | Mécanique |
| 12 | Stewart & Lloyds | 10000 | Fer, acier, charbon |
| 13 | United Alkali | 9049 | Chimie |
| 14 | Pilkington Brothers | 9000 | Verre |
| 15 | I & R Morley | 9000 | Habillement |
| 16 | Harland & Wolf | 8500 | Constr.navale |
| 17 | Workman,Clark & Co | 8000 | Constr.navale |
| 18 | Rylands & Sons | 8000 | Textile |
| 19 | G.Kynoch & Co | 8000 | Fer, acier, charbon |
| 20 | Palmer's Shipbuilding & Iron Co | 7500 | Fer, acier, constr.navale |
| | Bradford Dyers | 7500 | Textile |

D'après C.Shaw, "The large Manufacturing Employers of 1907", *Business History* (1983), cité dans J.Kocka (dir.) *Les bourgeoisies européennes au XIXème siècle* (5)

BIBLIOGRAPHIE

• Généralités

- (1) Bairoch (P.), *Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIXème siècle*, Paris, 1976.
- (2) Bairoch (P.), *Victoires et déboires, Histoire économique et sociale du monde du XVIe siècle à nos jours*, Tomes II et III, Paris, Gallimard, 1997.
- (3) Caron (F.), *Le résistible déclin des sociétés industrielles*, Paris, Perrin, 1986.
- (4) Habbakuk (H.), Postan (M.), eds, *Cambridge Economic History of Europe*, vol.VI (2 tomes) et VII (2 tomes), Cambridge, CUP, 1965 et 1978.
- (5) Kocka (J.) (dir), *Les bourgeoisies européennes au XIXème siècle*, Paris, Belin, 1997.
- (6) Landes (D.S.), *L'Europe technicienne. Révolution technique et libre essor industriel en Europe occidentale*, Paris, Gallimard, 1975.
- (7) Léon (P.), (dir.), *Histoire économique et sociale du monde*, Paris, Armand Colin, 1978-1982, Tome 4 (1840-1914), Tome 5 (1914-1947) et Tome 6 (1947 à nos jours)
- (8) Pollard (S.), *Peaceful Conquest. The Industrialization of Europe 1760-1970*, Oxford, OUP, 1981.
- (9) Valette (J.), *Vie économique et sociale des grands pays de l'Europe occidentale et des Etats-Unis, début du XXème siècle-1939*, Paris, SEDES, 1976.

• **Sources statistiques** (recueils de statistiques et divers)

- (10) Capie (F.), Collins (M.), *The Inter-War British Economy : A Statistical Abstract*, Manchester, MUP, 1983.
- (11) Halsey,(A.H.) *British Social Trends since 1900*, Londres, Macmillan,1988.
- (12) Mitchell (B.R.),*British Historical Statistics* , Cambridge, CUP, nouvelle édition, 1988 (remplace les deux classiques que sont *Abstract of British Historical Statistics*, 1962, et *Second Abstracts of British Historical Statistics*, 1971).
- (13) Mitchell (B.R.), ed., *European Historical Statistics, 1750-1975*, Londres, Macmillan,1980.
- (14) Maddison (A.), *L'économie mondiale, 1820-1992, Analyse et statistiques*, Paris, OECD-OCDE, 1995.
- (15) Maddison (A.), *Les phases du développement capitaliste*, Paris, Economica, 1981.
- (16) "Royaume-Uni", *Etudes économiques*, OCDE, 1993.

• **Instruments de travail**

- (17) Breach (R.W.), Hartwell (R.M.), eds, *British Economy and Society, 1870-1970*, Oxford, OUP, 1972.
- (18) Cook (C.), Stevenson (J.), *Longman Handbook of Modern British History, 1714-1995*, Londres, Longman, nouvelle édition, 1995.
- (19) Cook (C.), Stevenson (J.), *The Longman Companion to Britain since 1945*, Londres, Longman, 1996.

- (20) Chaloner (W.H.), Richardson (R.C.), eds, *British Economic and Social History : A Bibliographic Guide*, Manchester, MUP, 1984.
 (21) Gardiner (J.), Wenborn (N.), *The History Today Companion To British History*, Londres, Colins & Brown, 1995.
 (22) Laybourn (K.), *British Trade Unionism, 1770-1990*, Londres, Alan Sutton, 1991 (sources).

• **Atlas historiques**

- (23) Gilbert (M.), ed., *British History Atlas*, Londres, Weidenfeld & Nicholson, 1968.
 (24) Langton (J.), Morris (R.J.), eds, *The Atlas of Industrializing Britain, 1780-1914*, Londres, Methuen, 1986
 (25) Pope (R.), ed., *Atlas of British Social and Economic History since 1700*, Londres, Routledge, 1989.

• **Revue, recueils d'articles, collections**

Sur l'histoire économique :

- *Economic History Review (EcHR)* publiée par l'*Economic History Society*

- *Journal of Economic History (JEH)*, américain.

- *Business History*

. On notera sur ce sujet une synthèse récente :

(26) Wilson (J.F.), *British Business History, 1720-1994*, Manchester, MUP, 1995.

- Sur l'histoire sociale, nombreuses revues dont *Social History*, *International Review of Social History*

- Signalons aussi *ReFRESH (Recent Findings of Research in Economic and Social History)*, revue publiée chez Macmillan Education. Un recueil issu de *ReFRESH* :

(27) Digby (A.), Feinstein (Ch.), eds, *New Directions in Economic and Social History*, Londres, Macmillan, 1989.

- L'éditeur Macmillan publie également une collection de petits manuels de 150 pages intitulée *Studies in Economic and Social History*.

• **Histoire économique générale**

Ouvrages de référence :

(28) Floud (R.), McCloskey (D.), eds, *The Economic History of Britain since 1700*, Cambridge, CUP, volume 2 (1860-1939) et volume 3 (1939-1992), nouvelle édition entièrement revue, 1995. La première édition date de 1981 et fut publiée en deux volumes.

(29) Pollard (S.), *The Development of the British Economy, 1914-1990*, Londres, Arnold, nouvelle édition, 1992.

Autres ouvrages :

(30) Aldcroft (D.H.), Fearon (P.), eds, *Economic Growth in 20th Century Britain*, Londres, Macmillan, 1969.

(31) Dormois (J.-P.), *Histoire économique de la Grande-Bretagne au XXème siècle* Paris, Hachette, 1994.

(32) Farnetti (R.), *L'Economie britannique, de 1873 à nos jours*, Paris, Armand Colin, 1994

(33) Mathias (P.), *The First Industrial Nation, 1700-1939*, Londres, Methuen, nouvelle édition, 1983.

• **Croissance économique et histoire quantitative**

(34) Crafts (N.), Toniolo (G.), *Economic Growth in Europe since 1945*, Cambridge, CUP, 1995.

(35) Deane (P.), Cole (W.A.), *British Economic Growth*, Oxford, OUP, 1962.

(36) Feinstein (Ch.), *National Income, Expenditure and Output of the United Kingdom, 1855-1965*, Cambridge, CUP, 1972.

(37) Foreman-Peck (J.), ed, *New Perspectives on the Victorian Economy. Essays in Quantitative Economic History 1860-1914*, Cambridge, CUP, 1990.

(38) Matthews (R.C.O.), Feinstein (Ch.), Olding-Smee (J.C.), *British Economic Growth, 1856-1973*, Oxford, OUP, 1982.

• **Périodes (Economie générale)**

Période mid-victorienne et victorienne

(39) Crouzet (F.), *L'économie de la Grande-Bretagne victorienne*, Paris, Sedes, 1978.

Le débat sur la grande dépression et la fin du XIXème siècle:

(40) Brunner (K.), ed, *The Great Depression Revisited*, Boston, Nighof, 1981.

(41) Marx (R.), *Le déclin de l'économie britannique*, PUF, Paris, 1972.

(42) Musson (A.E.), "The Great Depression in Britain, 1873-1896, A Reappraisal", *JEH*, 19 (1959)

(43) Saul (S.B.), *The Myth of the Great Depression, 1873-1896*, Londres, Macmillan, nouvelle édition, 1985.

(44) Wilson (C.), "Economy and Society in Late Victorian Britain, *EcHR*, XVIII, 1965.

Période après 1900

(45) Barker (T.C.), "L'économie britannique de 1900 à 1914 : déclin ou progrès?", *RHES*, 1974 (52).

(46) Aldcroft (D.H.), *The British Economy : The Years of Turmoil, 1920-1951*, Brighton, Wheatsheaf, nouvelle édition, 1986.

Sur les guerres mondiales et leurs conséquences:

(47) Hunt (J.), Watson (S.), *Britain and the two World Wars*, Cambridge, CUP, 1990.

(48) Keynes (J.M.), *The Economic Consequences of the Peace*, Londres, Macmillan, rééd. 1971.

(49) Milward (A.S.), *The Economic Effects of the World Wars on Britain*, Londres, Macmillan, nouvelle édition, 1984.

Sur les années d'entre-deux guerres:

(50) Broadberry (S.N.), *The British Economy Between the Wars*, Oxford, Blackwell, 1986

(50bis) Aldcroft (D.H.), *The Inter-War Economy, Britain 1919-1939*, Batsford, 1970.

Et plus spécifiquement sur la controverse des performances économiques des années 1920 et 1930 :

(51) Alford (B.W.E.), *Depression and Recovery ? British Economic Growth 1918-1939*, Londres, Macmillan, 1972.

(52) Kitson (M.), Solomou (S.), *Protectionism and Economic Revival : The British Inter-War Economy*, Cambridge, CUP, 1990.

(53) D.E.Moggeridge, *British Monetary Politics 1924-1931*, Cambridge, CUP, 1972.

(54) Richardson (H.W.), *Economic Recovery in Britain 1932-1939*, Londres, Weidenfeld & Nicolson, 1967.

Période après 1945 :

(55) Alford (B.W.E.), *British Economic Performance, 1945-1975*, Londres, Macmillan, 1988.

(56) Booth (A.), *British Economic Development since 1945*, Manchester, MUP, 1985.

(57) Cairncross (A.), *Years of Recovery, British Economic Policy, 1945-1951*, Londres, Methuen, 1985.

(58) Crafts (N.F.R.), Woodward.(N.), *The British Economy since 1945*, Oxford, OUP, 1991.

(59) Gourvish (T.), A.O'Day (A.), eds, *Problems in Focus, Britain Since 1945*, Londres, Macmillan, 1991.

(60) Riches (V.), *L'économie britannique depuis 1945*, Paris, La Découverte, 1992.

(61) Sissons (M.), French (P.), *The Age of Austerity, 1945-1951*, Harmondsworth, Penguin, 1964.

• **Sur le thème du déclin économique et industriel**

Sur le déclin économique, deux ouvrages de base :

(62) Pollard (S.), *Britain's Prime and Britain's Decline: The British Economy 1870-1914*, Londres, Arnold, 1989.

(63) Pollard (S.), *The Wasting of the British Economy (1914-1980)*, Londres, Croom Helm, 1982.

Voir aussi :

(64) Barnett (C.), *The Audit of War: The Illusion and Reality of Britain as a Great Nation*, Londres, Macmillan, 1986.

(65) Glyn (A.), Harrison (J.), *The British Economic Disaster*, Londres, Pluto, 1980.

(66) Koestler (A.), ed., *Suicide of A Nation ?*, Londres, Hutchinson, 1963, rééd. Vintage.

(67) Kirby (M.W.), *The Decline of British Economic Power since 1870*, Londres, Allen & Unwin, 1981

(68) Sked (A.), *Britain's Decline, Problems and Perspectives*, Oxford, Blackwell, 1987.

Déclin industriel

(69) Dintenfuss (M.), *The Decline of Industrial Britain, 1870-1980*, Londres, Routledge, 1992.

(70) Kennedy (W.P.), *Industrial Structure, Capital Markets and the Origins of the British Economic Decline*, Cambridge, CUP, 1987.

Et plus spécifiquement sur les rapports entre culture économique, culture entrepreneuriale et déclin industriel:

(71) Aldcroft (D.H.), "The Entrepreneur and the British Economy, 1870-1914", *The Economic History Review*, XVII, I, 1964.

(72) Collins (B.), ed, *British Culture and Economic Decline*, Londres, Weidenfeld & Nicolson, 1990.

(73) Gourvish (T.), A.O'Day (A.), "Decline or Resurgence ? Post-War Britain" in *Britain since 1945*, *op.cit.*

(74) Rubinstein (W.D.), *Capitalism, Culture and Decline in Britain, 1750-1990*, Londres, Routledge, 1993.

(75) Siegfried (A.), *La crise britannique au XXème siècle*, Paris, Armand Colin, 1931, rééd. 1975.

(76) Ward (D.), "The Public Schools and Industry in Britain after 1870", *Journal of Contemporary History*, 2 (3), 1967.

(77) Wiener (M.J.), *English Culture and the Decline of the Industrial Spirit 1850-1980*, Cambridge, CUP, 1981.

• **Secteurs industriels**

Généralités :

(78) Aldcroft (D.H.), N.K.Buxton (N.K.), eds, *The British Industry between the Wars*, Londres, Scholar Press, 1979.

(79) Prais (S.J.), *The Evolution of Giant Firms in Britain (1909-1970)*, Cambridge, CUP, 1976.

Les transports

(80) Aldcroft (D.H.), *British Transport since 1914, An Economic History*, Londres, Macmillan, 1975.

(81) Gourvish (T.R.), *Railways and the British Economy, 1830-1914*, Londres, Macmillan, 1980.

Les staples

(82) Burnham (T.), Hoskins (G.O.) *Iron and Steel in Britain 1870-1939*, Londres, Allen & Unwin, 1943.

(83) Burton (A.), *The Rise and Fall of British Shipbuilding*, Londres, Constable, 1994.

(84) Church (R.), *The History of the British Coal Industry*, volumes 3 et 4, Londres, OUP, 1986.

(85) Heal (D.W.), *The Steel Industry in Post-War Britain*, Newton Abbot, David & Charles, 1974.

(86) Pollard (S.) Robertson (P.), *The British Shipbuilding Industry, 1870-1914*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1979.

Les "nouvelles industries"

Sur l'automobile :

- (87) Church (R.), *H.Austin : The British Motor Car Industry to 1941*, Londres, Europa, 1979.
- (88) Church (R.), *The Rise and Decline of the British Motor Industry*, Londres, Macmillan, 1994.
- (89) Overy (R.J.), *William Morris, Viscount Nuffield*, Londres, Europa, 1974.
- (90) Richardson (K.), *The British Motor Industry, 1896-1939*, Londres, Macmillan, 1977.
- L'aéronautique :
- (91) Fearon (P.), "The Formative Years of British Aircraft Industry, 1913-1924", *Business History*, XLIII, 1969.
- Les machines-outils :
- (92) Aldcroft (D.H.), "The Performance of the Machine Tool Industry in the Inter War Years", *Business History*, XL, 1966.
- (93) Saul (S.B.), "The Market and the Development of the Mechanical Engineering Industries in Britain, 1860-1914", *EHR*, XX (1967).
- La chimie :
- (94) Haber (L.F.), *The Chemical Industry, 1900-1930*, Londres, UOP, 1971.
- (95) Musson (A.E.), *Enterprise in Soap and Chemicals, Joseph Crosfield and Sons Ltd, 1815-1965*, Manchester, MUP, 1965
- (96) Reader (W.K.), *Imperial Chemical Industries: A History*, 3 volumes, Londres, OUP, 1970-1975.
- (97) Wilson (C.H.), *The History of Unilever*, 2 vol., Londres, Cassel, 1954.
- Sur la technologie et l'innovation
- (98) Habakkuk (H.J.), *American and British Technology in the 19th Century : the Search for Labour-Saving Inventions*, CUP, Cambridge, 1962.
- (99) *Innovations in the European Economies between the Wars*, colloque international, Berlin-New-York, De Gruyter, 1995.

• **Nations, régions**

- (100) Campbell (R.H.), *Scotland since 1707 : the Rise of an Industrial Society*, Edimbourg, Donald, nouvelle édition, 1985.
- (101) Goldthorpe (J.H.), Whelan (C.T.), *The Development of Industrial Society in Ireland*, OUP, Oxford, 1992.
- (102) Law (C.M.), *British Regional Development since World War I*, Newton Abbot, David & Charles, 1980
- (103) McCrone (G.), *Regional Policy in Britain*, Londres, Allen and Unwin, 1969.
- (104) Spencer (K.), *Crisis in the Industrial Heartland, A Study of the West Midlands*, Oxford, Clarendon, 1986.
- (105) Swift (R.), Gilley (S.), eds, *The Irish in Britain 1815-1939*, Londres, Pinter, 1989.
- (106) Thomas (B.), ed, *The Welsh Economy*, Cardiff, UWP, 1962.

• **Economie et société, histoire sociale**

Histoires générales, économie et société:

- (107) Burnett (J.), *A History of the Cost of Living*, Harmondsworth, Penguin, 1969.
- (108) Hobsbawm (E.J.), *Histoire économique et sociale de la Grande-Bretagne, de la révolution industrielle à nos jours*, Tome 2, Seuil, 1977.
- (109) May (T.), ed, *An Economic and Social History of Britain 1760-1970*, Londres, Longman, 2ème éd, 1995.
- (110) More (Ch.), *The Industrial Age, Economy and Society in Britain 1750-1985*, Londres, Longman, 1985.
- (111) Tonge (N.) *Industrialisation and Society, 1700-1914*, Nelson, Walton on Thames, 1993.
- Histoires générales, société :
- (112) Bédarida (F.), *La société anglaise du milieu du XIXIème siècle à nos jours*, Paris, Seuil, nouvelle édition, 1990.
- (113) Halsey (A.H.), *Change in British Society. From 1900 to the Present Day*, Oxford, OUP, nouvelle édition, 1995.
- (114) Marx (R.), *La société britannique, de 1660 à nos jours*, Paris, PUF, 1981.
- (115) Thomson (F.M.L), ed, *The Cambridge Social History of Britain, 1750-1950* ; vol. 1, *Regions and Communities* ; vol.2, *People and their Environment* ; vol.3, *Social Agencies and Institutions*, Cambridge, CUP, nouvelle édition, 1990.
- Evocations par des écrivains de la situation économique et sociale de l'entre-deux-guerres et de l'après-guerre :
- (116) Braine (J.), *Room at the Top*, Londres, Eyre & Spottiswoode, 1957.
- (117) Orwell (G.), *The Road to Wigan Pier*, Harmondsworth, Penguin, rééd.avec les photographies originales, 1989..
- (118) Priestley (J.B.), *English Journey*, Harmondsworth, Penguin, rééd.1972.
- (119) Priestley (J.B.), *The Good Companions*, Londres, Hainemann, 1929.
- (120) Sillitoe (A.), *Saturday Night and Sunday Morning*, Londres, Allen, 1959. (publication Points-Seuil 1987).
- Histoires par périodes
- La Pelican* (puis *Penguin*) *Social History of Britain* comprend:
- (121) Harris (J.) *Private Lives, Public Spirit, Britain 1870-1914*, Harmondsworth, Penguin, 1981.
- (122) Stevenson (J.) *British Society, 1914-1945* Harmondsworth, Penguin, 1984.
- (123) Marwick (A.), *British Society since 1945*, Harmondsworth, Penguin, nouvelle édition, 1996.
- et du même auteur :
- (124) Marwick (A.), *The Deluge, British Society and the First World War*, Londres, Macmillan, nouvelle édition, 1975.
- (125) Marwick (A.), *Britain in the Century of Total War: War, Peace and Social Change, 1900-1967*, Londres, The Bodley Head, 1968.
- Sur la période après 1945 :
- (126) Sampson (A.), *Anatomy of Britain*, Londres, Hodder and Stoughton, 1962.
- (127) Vaiss (P.), *Histoire économique et sociale de la Grande-Bretagne, de 1945 à nos jours*, Paris, Armand Colin, 1996.

Classes sociales (quelques titres parmi des dizaines d'ouvrages et d'articles):

- (128) Coates (K.), Siburn (R.), *Poverty, The Forgotten Englishmen*, Harmondsworth, Penguin, 1970.
 (129) Graves (R.), Hodge (A.), *The Long Week-end, A Social History of Great Britain, 1919-1939*, Londres, Faber and Faber, 1940.
 (130) Hoggart (R.), *The Uses of Literacy, Aspects of Working Class Life*, Londres, Chatto & Windus, 1957, nouvelle édition Penguin, 1991.
 (131) Humphries (S.), *Hooligans and Rebels, A History of Workin Class*
 (132) Kynaston (D.), *King Labour : The British Working Class, 1850-1914*, Londres, Allen & Unwin, 1975.
 (133) Ryder (J.), Silver (H.), *Modern English Society : History and Structure 1850-1970*, Londres, Methuen, nouvelle édition, 1985.
 (134) Savage (M.), Miles (A.), *The Remaking of the British Working Class 1840-1940*, Routledge, 1994.

Sur les élites, y compris les élites économiques :

- (135) Mougel (F.-C.), *Elites et système de pouvoir en Grande-Bretagne, 1945-1987*, Bordeaux, PUB, 1990.

Politiques économiques et sociales :

- (136) Middlemass (K.), *Politics in Industrial Society*, Londres, A.Deutsch, 1979.
 (137) Peden (G.C.), *British Economic and Social Policy : Lloyd George to Margaret Thatcher*, Oxford, Philip Allan, 1985 (manuel très clair).
 (138) Pope (R.), *War and Society in Britain, 1899-1948*, Londres, Longman, 1991.
 (139) Stevenson (J.), Cook (C.), *The Slump, Society and Politics during the Depression*, Londres, Quartet Books, 1979.
 (140) Stevenson (J.), ed, *Social Conditions in Britain between the Wars*, Harmondsworth, Penguin, 1977.

Urbanisation, villes, habitat :

- (141) Burnett (J.), *A Social History of Housing, 1815-1985*, Londres, Methuen, nouvelle édition, 1986.
 (142) Carré(J.), Curcuru (M.), eds, *Urbanisme et société en Grande-Bretagne (XIXème, XXème)*, Clermont-Ferrand, Adosa, 1987.
 (143) Dennis (R.), *English Industrial Cities of the Nineteen Century : A Social Geography*, Cambridge, CUP, 1981.
 (144) Moindrot (C.), *Villes et campagnes britanniques*, Paris, A.Colin, 1967.
 (145) Moser (C.A.), Scott (W.), *British Towns : A Statistical Study of their Social and Economic Differences*, Edimbourg, Oliver & Boyd, 1961.
 (146) Poussou (J.-P.), *La croissance des villes au XIXème siècle*, Sedes, Paris, 1992.
 (147) Waller (P.J.), *Town, City and Nation : England 1850-1914*, Oxford, OUP, 1983

• Les femmes dans l'économie et l'industrie

- (148) Lewis (J.), *Labour and Love : Women's Experience of Home and Family, 1850-1940*, Oxford, Blackwell.

- (149) Lewis (J.), *Women in England 1870-1950*, Brighton, Wheatsheaf, 1984.
 (150) Purvis (J.), ed, *Women's History : Britain 1850-1945*, Londres, UCL Press, 1995.
 (151) Roberts (E.), *Women's Work, 1840-1940*, Londres, Macmillan, 1988.

• **L'économie dirigée, les nationalisations industrielles d'après-guerre dans le contexte social du *Welfare State***

Sur l'économie dirigée et ses origines historiques (152) Feinstein (Ch.), ed., *The Managed Economy. Essays in British Economic Policy and Performance since 1929*, Oxford, OUP, 1989.

(153) Wright (J.F.), *Britain in the Age of Economic Management : An Economic History since 1939*, Oxford, OUP, 1979.

Sur la planification :

(154) Leruez (J), *Planification et politique en Grande-Bretagne, 1945-1971*, Paris, Presses de la FNSP, 1973.

Sur les nationalisations:

(155) Barry (E.), *Nationalisation in British Politics. The Historical Background*, Londres, Jonathan Cape, 1965.

(156) Robson (W.A.), *Nationalized Industry and Public Ownership*, Londres, Allen & Unwin, 1960.

(157) Rogow (A.A.) *The Labour Government and British Industry, 1945-1951*, Oxford, Blackwell, 1955.

(158) Gourvish (T.), "The Rise (and Fall?) of State-Owned Enterprise", in *Britain since 1945*, Londres, Macmillan, 1991.

Sur le *Welfare State*, ses origines et les débats autour de son élaboration et de son instauration:

(159) Hay (J.R.), *The Origins of the Liberal Welfare Reforms, 1906-1914*, Londres, Macmillan, 1975.

(160) Fraser (D.), *The Evolution of the Welfare State*, Londres, Macmillan, 1984.

(161) Harris (J.), "Enterprise and the Welfare State : A Comparative Perspective", in *Britain since 1945, op.cit.*

(162) Marx (R.), *La vie quotidienne en Angleterre au temps de l'expérience socialiste, 1945-1951*, Paris, Hachette, 1981.

• **Industrial relations, trade-unionisme.**

Généralités

(163) Burgess (K.), *The Origins of British Industrial Relations : the 19th Century Experience*, Londres, Croom Helm, 1975.

(164) Crouch (C.), *The Politics of Industrial Relations*, Londres, Fontana-Collins, nouvelle édition, 1982.

(165) Fox (A.), *History and Heritage : the Social Origins of the British Industrial System*, Londres, Allen & Unwin, 1985.

(166) Pearce (R.), *Britain Industrial Relations and the Economy, 1900-1939*, Hodder & Stoughton, Londres, 1993.

(167) Phillips (G.A.), *The General Strike : the Politics of Industrial Conflict*, Londres, Macmillan, 1975.

(168) Wrigley (C.J.), ed, *A History of British Industrial Relations, 1875-1939*, Brighton, Harvester, 1982-1986.

Sur le syndicalisme et le mouvement syndical:

(169) Bédarida (F.), Giuily (E.), Rameix (G.), *Syndicats et patrons en Grande-Bretagne*, Paris, Editions ouvrières, 1980.

(170) Charlot (M.), *Le syndicalisme en Grande-Bretagne*, Paris, Armand Colin, 1970.

(171) Pelling (H.), *A History of British Trade Unionism*, Harmondsworth, Penguin, nouvelle édition, 1987.

(172) Skelley (J.), ed., *The General Strike, 1926*, Londres, Laurence & Wishart, 1976.

(173) Wrigley (C.), "Trade Unions, the Government and the Economy", in T. Gourvish, *Britain since 1945, op.cit.*

Sur le chômage et les relations industrielles :

(174) Benjamin (D.), Kochin (L.), "Searching for an explanation of unemployment in interwar Britain", *Journal of Political Economy*, 87 (1979).

(175) Constantine (S.), *Unemployment in Britain Between the Wars*, Londres, Longman, 1980.

(176) Glynn (S.), *No Alternative ? Unemployment in Britain*, faber and faber, Londres, 1991.

(177) Mansfield (M.), Salais (R.), Whiteside (N.), *Aux sources du chômage 1880-1914*, Paris, Belin, 1994.

• Arts et industrialisation

Sur l'architecture industrielle et sur le design industriel, on trouvera les principaux aspects dans les deux derniers volumes de la *Cambridge Cultural History*:

(178) Ford (B.), ed, *Early twentieth century Britain* (volume 8) ; *Modern Britain*, (volume 9), Cambridge, CUP, 1988-1991.

Sur la période après 1939 :

(179) Lemonnier (B.), *Culture et société en Angleterre, de 1939 à nos jours*, Paris, Belin, 1997.

Sur le courant "documentariste" et les films sur l'industrialisation :

(180) Barrot (O.), Pilard (P.), Queval (J.), "L'Angleterre et son cinéma, le courant documentariste, 1927-1965", *Cinéma d'aujourd'hui*, février-mars 1977 (11).

Sur le design industriel :

(181) Lucie-Smith (E.), *A History of Industrial Design*, Londres, Phaidon press, 1983.

(182) Sparke (P.), *Design*, Londres, Quarto books, 1986.