
Quand les ports gallois étaient au coeur de l'activité portuaire de Nantes et Saint-Nazaire

par Gwyn Griffiths

C'est dans les années 1840 que les exportations du charbon provenant du sud du Pays de Galles se développèrent grandement pour répondre aux besoins de la marine et des trains à vapeur. Auparavant ce marché existait mais consistait en cabotage local d'antracite, de charbon domestique ou de charbon destiné aux forges de la région. C'était donc par bateau que les cargaisons gagnaient leurs destinations habituelles vers les ports anglais de la Manche et du Sud-Ouest de l'Angleterre jusqu'à Plymouth ou vers les ports irlandais au sud de Dublin.

Cependant, dans les années 1830 les qualités particulières du charbon gallois furent reconnues, ce qui permit la recherche de nouveaux marchés. Nous connaissons le travail de **John Nixon** qui décupla la production de charbon pour navires à vapeur dans la Vallée du Cynon et pour les ports de Nantes et de Saint-Nazaire, et qui développa Cardiff en tant que centre d'exportation de charbon. Toutefois, les propriétaires de mines de l'Ouest du bassin minier du Sud-Ouest du Pays de Galles ont joué aussi un rôle important au tout début de la recherche de nouveaux marchés. Avant les années 1840, c'était les propriétaires de mines de Swansea et de Llanelli qui tenaient le haut du pavé et non Cardiff.

L'exploitation du charbon dans la région de Llanelli date de 1530. Les liens commerciaux avec les Îles anglo-normandes et la France datent de la deuxième moitié du XVI^e siècle. Même lorsque le charbon a connu une période de dépression sur le marché britannique, les voiliers continuaient d'exporter du charbon à usage domestique provenant de la région de Llanelli vers Brest et La Rochelle et de l'antracite à partir de Burry Port. En 1687 et 1688, mille tonnes de charbon furent exportées vers la France, mais le déclin des relations politiques anglo-françaises après cette date conduisit à un déclin des exportations. Le développement des mines et du port de Llanelli au XVII^e siècle était fondé sur la demande étrangère. On constate régulièrement que les exportations et donc l'économie du Sud du Pays de Galles ont souffert des aléas de la politique étrangère. Les liens avec Brest et La Rochelle étaient importants et continuèrent par à-coups, car soumis aux relations entre les deux pays, et ceci même lorsque le marché domestique britannique était touché par une récession. Brest a été particulièrement important pour le développement du port de Llanelli et pour la survie de l'industrie charbonnière locale. Dans les années 1750 à 55, le charbon de Llanelli était exporté à Brest, en Irlande, à Lisbonne et Porto. La Révolution française mit fin au commerce du charbon avec la France, et Llanelli ne survécut que grâce à l'exploitation des mines de cuivre et de plomb et à l'exportation de charbon vers de petits ports gallois, vers le Devon, la Cornouailles et l'Irlande. Les exportations vers la France, et

surtout vers Brest, ne recommencèrent qu'à la fin des guerres napoléoniennes, mais les quantités exportées restaient encore peu importantes.

En 1824, la Llangennech Company, près de Llanelli, commença à exporter du charbon pour navires à vapeur vers Londres. En 1832, moins de un pour cent du charbon du Sud gallois était exporté vers Londres à partir de Merthyr. Le reste venait surtout du secteur ouest du bassin minier qui comptait trois fournisseurs principaux – Llangennech, Graigola et Warde de Llanelli – qui furent les premiers à développer le marché du charbon vers les grandes villes. Ils cherchaient, bien sûr, de nouveaux marchés pour un anthracite de très haute qualité mais aussi pour le charbon utilisé dans l'industrie et les transports.

Dans les années 1830, les Gallois commencèrent à conquérir le marché de Londres, le plus important des marchés britanniques qui était auparavant approvisionné par les mines du Nord de l'Angleterre. Ils établirent un commerce régulier, basé sur l'excellente qualité du charbon gallois pour générer de la vapeur. Ce charbon provenant de Swansea et de Llanelli conquiert le marché londonien. Celui de Llangennech était utilisé par les brasseries de Londres et les bateaux à vapeur de la *East India Company*. Des cargaisons provenant de Llanelli étaient envoyées vers la Méditerranée et des contrats furent signés avec l'Amirauté de Londres dans les années 1830. R. J. Nevill, de Llanelli, encouragea son agent à Londres à prendre contact avec le gouvernement français et lui demanda d'envoyer une cargaison de charbon à Alger. C'est aussi à cette époque que la première cargaison de charbon de Llanelli fut envoyée à Bombay, et quelques années plus tard à Calcutta et au Sri Lanka. Sans oublier les cargaisons envoyées à Alexandria, au Québec, au Cap de Bonne Espérance, à l'Île Maurice, à Rio de Janeiro et sur la côte ouest de l'Amérique du Sud. Bref, en quelques années, Llanelli et Swansea devinrent les premiers ports d'exportation de charbon à l'échelle internationale.

La révolution industrielle toucha Swansea avant de toucher Llanelli et une série de hauts fourneaux fut ouverte le long de la rivière Tawe près des mines de cuivre. L'exploitation du cuivre conduisit à l'ouverture de nouvelles mines de charbon. Il faut trois fois plus de charbon que de minerai de cuivre pour extraire le cuivre par fusion. Au début les hauts fourneaux servaient à extraire le cuivre, mais c'est aussi la production de fer, fer blanc, et de zinc qui fit de Swansea l'un des ports les plus importants du monde. L'exploitation du minerai de cuivre dans la basse vallée de Swansea se développa et, en 1860, les deux tiers du minerai de fer importé en Grande-Bretagne étaient traités dans cette région. Aux XVIIe et XVIIIe siècles, l'énorme flotte de navires de Swansea sillonnait le monde.

Les chemins de fer vers l'Angleterre n'étaient pas encore suffisamment développés pour donner à Cardiff et à Newport l'avantage sur les ports gallois. Le transport maritime de minerai de cuivre provenant de Cornouailles vers les ports de Neath, Swansea et Llanelli restait meilleur marché. La même constatation est valable pour les exportations. En 1833, Cardiff n'exportait que 1.521 tonnes alors que Llanelli en exportait 7.109. Swansea et

Quand les ports gallois étaient au coeur de l'activité portuaire de Nantes et Saint-Nazaire par Gwyn Griffiths

Colloque « Bretagne-Pays de Galles au cœur de l'Arc Atlantique »
Saint-Nazaire, 8 octobre 2011

3 / 7

Neath étaient de loin les grands ports d'exportation de l'époque, avec un total de 13.500 tonnes.

À partir des années 1880 Cardiff avait dépassé Swansea comme principal port d'exportation du Sud du Pays de Galles, et dix ans plus tard, la population de Cardiff était supérieure à celle de Swansea. Toutefois Swansea et Port Talbot continuaient l'exportation du charbon. En 1902, ces deux ports représentaient encore 20 % des exportations vers Saint-Nazaire et 25 % des exportations vers Nantes. Trois ans plus tard, Swansea, Port Talbot et plus minoritairement Llanelli exportaient 20 % du charbon du Sud gallois vers Saint-Nazaire et 33 % vers Nantes. Ces pourcentages restèrent à peu près constants jusqu'au début de la première guerre mondiale.

L'histoire de l'exportation du charbon industriel du sud-est gallois a pour origine deux époux, Robert et Lucy Thomas, de Waunwyllt, Merthyr. En 1830, ils prirent la gérance de la mine de Waunwyllt, propriété des forges de Plymouth. En 1830, George Insole, un artisan anglais qui s'était reconverti dans le transport du charbon, envoya une cargaison de charbon à utiliser par les péniches sur la Tamise. Le client, le *London Tugs and Packet Boat Co*, très content de la qualité de ce charbon, le recommanda pour son efficacité et pour le peu de fumée qu'il dégageait. Contenant 93 % de carbone, il donne une forte chaleur et peu de fumée ou de cendres. Ce sont ces qualités qui attirèrent l'attention de John Nixon lors de son voyage à Londres. En 1833, année du décès de Robert Thomas, sa femme Lucy organisa le transport quotidien d'une cargaison sur le canal du Comté de Glamorgan. C'est ainsi que Lucy Thomas fut surnommée « Mère du commerce de charbon gallois ». Dix ans plus tard, Lucy Thomas et son fils dirigèrent les mines de la vallée du Cynon et ouvrirent la mine de Llety Shenkin. La bonne réception du charbon gallois sur le marché de Londres marque un tournant dans l'histoire de ce commerce. Son utilisation par les petits bateaux à vapeur sillonnant la Tamise attira l'attention et les contrats se multiplièrent.

Cardiff n'était encore qu'un port mineur d'exportation de charbon industriel jusqu'à ce que commence l'exploitation de la vallée d'Aberdare, principalement par John Nixon en 1845. Lucy Thomas avait choisi Cardiff, mais les deux ports d'exportation les plus importants restaient encore Swansea et Llanelli. La bonne réputation du charbon de Merthyr augmentait à tel point que ce nom fut utilisé pour désigner la marque du charbon provenant de la vallée du Cynon, mais aussi de celle du Rhondda. Les mines s'appelaient donc Lewis Merthyr, Bute Merthyr, bien qu'implantées assez loin de cette ville, mais le charbon portant le nom de Merthyr était un gage de qualité.

La ligne de chemin de fer de la vallée du Taff allant de Merthyr à Cardiff fut ouverte en 1841, c'est-à-dire l'année où John Nixon commença à exporter du charbon de la vallée du Cynon pour les raffineries de sucre de Nantes. Cette ligne permit l'exploitation du charbon de la région d'Aberdare. George Insole fut l'un des pionniers de l'exportation du charbon, vers, entre autres, la Bretagne et la France. Insole était l'un des agents de l'entreprise *Aberaman Merthyr Steam Coal* qui appartenait à David Williams, dont le nom bardique est

Quand les ports gallois étaient au coeur de l'activité portuaire de Nantes et Saint-Nazaire

par Gwyn Griffiths

Colloque « Bretagne-Pays de Galles au cœur de l'Arc Atlantique »
Saint-Nazaire, 8 octobre 2011

4/7

Alaw Goch. Sa mine à Treaman fut creusée en 1847, date qui correspond aux premiers navires à vapeur de l'Amirauté britannique. Celle-ci décida que le charbon gallois était de meilleure qualité que celui provenant d'Écosse, du Lancashire, du Derbyshire et surtout de Newcastle. La famille Insole publia, en 1848, une brochure en français, ce qui lui permit d'exporter le charbon d'Aberaman vers Nantes, Brest, Calais, Marseille et la Corse. Quatre cargaisons hebdomadaires étaient aussi envoyées à Malte. En 1850, David Williams ouvrit la mine de Deep Duffryn à Mountain Ash, grâce à l'assistance financière de George Insole, et deux ans plus tard, son fils, James Insole, acheta des actions d'un montant de £6.000. Le creusement du puits dura jusqu'en 1855. Deux ans plus tard la production était de 150 tonnes par jour, mais des problèmes de ventilation attirèrent l'attention du ministère de l'Intérieur. En 1857, cette mine fut vendue à John Nixon et à son associé William Cory pour la somme de £42.000. Nixon, qui était un bien meilleur ingénieur que Williams, modernisa l'installation et en deux ans augmenta la production de 150 à 1.000 tonnes par jour.

Revenons à l'année 1851, année cruciale pour les besoins en énergie et qui était aussi l'année de la Grande Exposition de Londres. Plusieurs mines de charbon à usage domestique furent ouvertes dans le Rhondda et une autre, la Bute Merthyr, pour le charbon à usage industriel, qui commença à faire des bénéfices au milieu des années 1860. Le début de la guerre de Crimée en 1855 augmenta les besoins en charbon. James Insole, le fils de George Insole, fit creuser la mine de Abergorci (à Rhondda). La production passa de 18.827 tonnes en 1864 à 142.055 tonnes en 1872.

Les années 1864 à 1914 furent très propices à l'industrie du charbon dans le Rhondda. En 1884 cette vallée produisait deux fois plus de charbon que la vallée du Cynon, soit 5.600.000 tonnes, soit un cinquième de la production de tout le bassin minier du Sud du Pays de Galles. Dans les années 1870, la sidérurgie a connu une crise dans l'extrême nord du bassin minier du Sud du Pays de Galles, mais les ouvriers ont pu retrouver du travail dans les mines.

Les propriétaires de mines cherchaient avant tout à répondre à une demande toujours croissante et les mines Isole, notamment, ne se préoccupaient guère des victimes d'accidents du travail. Une loi concernant les règles de sécurité fut votée en 1855 mais celles-ci étaient rédigées par les propriétaires eux-mêmes, avec, le cas échéant, l'aide d'inspecteurs. Une fois approuvées par le ministère de l'Intérieur, elles étaient distribuées, en gallois et en anglais, aux ouvriers et lues régulièrement à haute voix aux mineurs qui ne savaient pas lire, ce qui ne compensait guère pour les duretés des conditions de travail, l'incompétence des gérants et le manque de recours judiciaires.

En 1850 la Grande-Bretagne s'était équipée d'un système de chemin de fer. Le reste de l'Europe connut l'industrialisation et le développement d'un système ferroviaire dans les vingt années suivantes. En quarante ans Le *South Wales Steam Coal* avait acquis une réputation internationale, faisant la fortune de certains mais créant des conditions de travail difficiles et dangereuses pour les autres. Entre 1850 et 1881 les exportations du

Quand les ports gallois étaient au coeur de l'activité portuaire de Nantes et Saint-Nazaire par Gwyn Griffiths

Colloque « Bretagne-Pays de Galles au cœur de l'Arc Atlantique »
Saint-Nazaire, 8 octobre 2011

5 / 7

port de Cardiff passèrent de 731.000 à 6.390.000 tonnes. En 1901 elles atteignaient 18.472.000 tonnes, soit une augmentation de 189 %. Dès les années 1870 Cardiff était le premier port gallois d'exportation de charbon, dépassant désormais Newport et Swansea. La Bourse au charbon de Cardiff fut construite par Frederick de Courcy Hamilton en 1883-1886, pour mettre fin aux négociations entre armateurs qui se passaient alors en plein air.

Il est temps de mentionner un Français, Louis Guéret, originaire du Havre qui arriva à Cardiff en 1868. Il devint l'un des plus importants exportateurs de charbon et d'agglomérés produits dans son usine, la *Anchor Patent Fuel Works*, située sur le canal du Glamorganshire à Maindy, Cardiff. Guéret avait de sérieux intérêts financiers dans la Société des Houilles et Agglomérés qui opérait vers plusieurs ports, y compris Saint-Malo, Saint-Nazaire, Nantes et Chantenay. En 1902, 13.446 tonnes furent exportées à Saint-Nazaire et 6.380 à Nantes. En 1903 les chiffres étaient de 2.801 tonnes pour Saint-Nazaire et 13.350 pour Nantes. En 1904, 3.033 tonnes pour Saint-Nazaire et 20.284 pour Nantes. Je n'ai pas recherché les chiffres pour Swansea, mais ceux-ci pourraient être intéressants car la Compagnie Guéret avait lourdement investi dans la *Graigola Company* de la région de Llanelli et Swansea ainsi que dans la mine Albion de Pontypridd et à Penygraig dans la Rhondda. Guéret était aussi l'un des principaux importateurs de poteaux de mines au Pays de Galles et ceux-ci provenaient probablement de Lorient.

La croissance de la population de Cardiff est remarquable et due avant tout au développement des mines. En 1801 ce n'était qu'une petite ville de 1870 habitants alors que Merthyr en avait 7.705. En 1861 Merthyr était toujours la ville la plus importante avec 49.794 habitants alors que Cardiff en avait 32.954 et Newport 23.249.

Newport, l'autre grand port du Sud du Pays de Galles, se développa dans les dix dernières années du XVIIIe siècle quand le canal du Monmouthshire fut ouvert (en 1796) en grande partie à cause de la qualité de son charbon. La ville doit son importance dans la deuxième moitié du XIXe siècle à sa position géographique, à l'embouchure de la rivière Usk et à sa proximité des bassins miniers. Elle attira en effet une immigration temporaire d'ingénieurs et de travailleurs lors de la construction du canal. Son commerce maritime était considérable dans la dernière partie du XIXe siècle, mais restait très en retrait par rapport au commerce charbonnier des ports de Cardiff et de Barry, tout en étant supérieur au port de Swansea, et même aux exportations totales des ports de Swansea et de Port Talbot. Mais en ce qui concerne le commerce charbonnier entre Newport et Saint-Nazaire ou Nantes dans les années 1902-1914 il ne représentait qu'une petite partie du total d'exportation des autres ports gallois, à l'exclusion de Llanelli.

À Cardiff la demande était telle que le port était constamment embouteillé. Des docks étaient en construction mais le travail avançait trop lentement. Les docks de Penarth furent ouverts en 1865, puis agrandis avec la construction du dock de Bute East en 1859, de celui de Roath en 1887, et de celui de Queen Alexandria en 1907. Mais les trains de charbon devaient attendre plusieurs semaines avant d'être déchargés et de pouvoir

retourner vides dans la vallée du Rhondda. Les propriétaires de mine du Rhondda étaient aussi en conflit avec les actionnaires des mines de Bute en 1882, conflit qui concernait le prix de la marchandise.

En 1884, à la demande de David Davies (né à Llandinam), impliqué dans le développement des chemins de fer et aussi propriétaire de mines, le parlement britannique accepta de construire un port à Barry et un chemin de fer reliant cette ville à la vallée du Rhondda. Ces travaux furent achevés en 1889. Le succès fut immédiat et conduisit à une expansion rapide. En 1913, les 11.049.711 tonnes exportées de Barry représentaient presque un cinquième des 56.830.000 tonnes produites par le bassin minier gallois et étaient même supérieures aux exportations de charbon à partir du port de Cardiff. Cardiff exportait 10.567.506 tonnes, mais aussi 4.513.117 tonnes à partir des docks de Penarth et de Ely Harbour.

De 1880 à 1914 l'expansion des bassins miniers et des exportations était intense et difficilement contrôlable. Ces bassins miniers faisaient partie des centres de croissance industrielle les plus dynamiques du monde. Seule la Ruhr, en Allemagne, et les secteurs industriels de la côte est des États-Unis pouvaient rivaliser avec eux. Le charbon était roi. Le bassin minier s'étendait des vallées de Gwendraeth et de Aman dans le Carmarthenshire aux vallées de la Rhymni et de la Sirhywi dans le Monmouthshire.

La production des différents charbons augmenta de 16.000.000 tonnes au début des années 1870 à 30.000.000 tonnes en 1891 et à 56.800.000 tonnes en 1913. En 1913, le Sud du Pays de Galles produisait 19,7 % de la production totale des mines britanniques, et presque 30.000.000 tonnes sur un total de production de 56.000.000 tonnes, partaient à l'exportation. Du charbon à usage industriel et domestique partait de Cardiff, Barry et Newport, de l'antracite à partir de Port Talbot, Swansea et Llanelli. Cette production représentait environ un tiers des exportations mondiales de charbon. Les chemins de fer de France, d'Italie du Brésil et d'Argentine, la flotte de navires à vapeur au long cours dépendaient du charbon gallois. Il y avait 485 mines dans le Sud du Pays de Galles dont 323 dans le Glamorgan. En 1911 les exportations de charbon à partir des ports gallois vers les principaux clients, c'est-à-dire la France, l'Italie et l'Argentine, totalisaient plus de 25.000.000 tonnes.

Venons-en aux exportations de charbon gallois vers Nantes et Saint-Nazaire. Elles ont pour origine le marché passé par John Nixon avec les raffineries de sucre de Nantes en 1845. John Nixon fut ensuite le fournisseur de charbon pour les bateaux à vapeur sur l'estuaire de la Loire. En 1862 il fournit du charbon pour les chantiers navals de Saint-Nazaire et les forges de Trignac. C'est à cette époque là que se créèrent les liens entre les communautés du sud gallois et de Saint-Nazaire-Trignac. Entre 1902 et 1912, on peut noter l'importance des exportations de charbon gallois, principalement sur la ligne Cardiff-Saint-Nazaire, mais aussi vers Nantes. En 1902 les ports du sud gallois exportaient 533.073 tonnes de charbon à Saint-Nazaire et 87.833 à Nantes, dont plus de 70 % à partir du port de Cardiff. On peut

Quand les ports gallois étaient au coeur de l'activité portuaire de Nantes et Saint-Nazaire par Gwyn Griffiths

Colloque « Bretagne-Pays de Galles au cœur de l'Arc Atlantique »
Saint-Nazaire, 8 octobre 2011

7/7

comparer cela avec les 757.274 tonnes de charbon exportées par les Gallois à Marseille. De petites quantités de charbon étaient aussi exportées à Paimboeuf et à Pornic.

Une autre année faste pour ce commerce fut 1907, avec 503.269 tonnes vers Saint-Nazaire et 203.156 vers Nantes. 50 % de ces cargaisons passaient par le port de Cardiff. On peut aussi comparer cela avec les 764.371 tonnes qui partaient pour Marseille. En 1912, 451.232 tonnes étaient exportées à Saint-Nazaire et 284.088 à Nantes.

Nous pouvons donc nous demander pourquoi cette période faste s'arrêta brutalement. En fait, le charbon du Pays de Galles était soumis, depuis le début de son exploitation, aux aléas de la compétition internationale. L'exploitation des mines galloises était plus coûteuse, demandait plus de mineurs, comparée aux nouvelles mines exploitées aux États-Unis et en Allemagne, beaucoup plus efficaces. La plupart des ouvriers gallois travaillaient dans les mines plutôt que dans la transformation des produits. Le sud gallois dépendait surtout des marchés d'exportation et devint la proie de la dépression et de la stagnation du commerce qui en fut la conséquence. Cette région fut donc la première région de Grande-Bretagne touchée par la crise économique.

1921 connut une contraction massive des marchés d'exportation. Seul un tout petit nombre de propriétaires de mines était conscient de la gravité du problème, et, dans leur désir de répondre à la demande, ils étaient restés sur un marché unique sans chercher la diversification. L'une des rares exceptions fut Louis Guéret, déjà mentionné – ce Français du Havre qui vint à Cardiff et créa des agglomérés à partir des rebuts de charbon – fut l'une des rares exceptions. Désormais, de plus en plus d'entreprises fonctionnaient au mazout. En 1929, le Sud du Pays de Galles qui, à une époque, avait fourni le tiers de la production mondiale de charbon, n'en produisait plus que 3 %. La Pologne avait développé sa propre industrie moderne de charbon. Le marché italien s'évapora car, à partir de 1920, les réparations de guerre, décidées à la fin de la Grande Guerre, devaient être payées en charbon. Les marchés français et britanniques subirent le même sort. Le monde entier avait trouvé une alternative au charbon gallois.
