

Arc Atlantique

Gwareg Atlantel





Sommaire Taolenn

Introduction >> [Page 4](#)

L'Institut Culturel de Bretagne >> [Page 5](#)

**Strengthening the links with
Wales' Celtic brothers** >> [Page 6](#)

**Deux géographes-historiens
plantent le décor** >> [Page 7](#)

Programme du 8 octobre >> [Page 8](#)

**Gareth Miles, témoin de l'amitié
entre Gallois et Bretons** >> [Page 9](#)

**Pontypridd revisite une page oubliée
de notre histoire commune** >> [Pages 10-11](#)

**L'avenir des relations Bretagne-Pays de Galles
au cœur des rencontres de Saint-Nazaire** >> [Pages 12](#)

Welsh coal : Breton Steel (Cambria, V.11-N°6) >> [Pages 14-16](#)

Partenaires >> [Page 17](#)

Une délégation de l'ICB au Pays de Galles >> [Pages 18-19](#)

Introduction

Digoradur

En Bretagne, la mer, loin d'être un obstacle, a favorisé les échanges humains et économiques depuis la plus haute antiquité. Au milieu du XIX^e siècle, le développement industriel de la Basse Loire, rendu possible par la proximité du charbon du Pays de Galles, a servi de locomotive au développement du reste de la Bretagne pendant plus d'un siècle.

[FR]

Les règnes du pétrole et des déplacements routiers sont remis en cause par les problèmes écologiques et économiques qui leurs sont liés. Ne faut-il pas porter un regard vers ce passé maritime pour réfléchir à des solutions alternatives ? Un futur développement des échanges touristiques, culturels et économiques entre le Pays de Galles et la Bretagne nous montre le chemin de la mer.

N'eo ket ar mor un harz evit ar Vretoned; pell ac'hano, abaoe an amzerioù koshañ ez eo bet un dachenn eskemm evit an dud hag an danvezioù. E kreiz an XIX^{vet} kantved, diorroadur greantel genoù al Liger a-drugarez da nested glaou Bro-Gembre, a zo bet ur broud evit diorren peurrest Breizh e-pad ouzhpenn ur c'hantved.

[BZH]

Mestroni an tireoul ha monedonea ar samm-giri war an hentoù a zo lakaet en arvar gant ar c'hudennoù ekologel hag armerzhel stag outo. Daoust ha ne vefe ket ret teurel ur sell war al liammoù dre vor gwechall evit kinnig diskoulmoù-all ? Diorroadur an eskemmoù touristel, sevenadurel hag armerzhel etre Breizh ha Bro-Gembre a dremeno dre hent ar mor a dra-sur.

In Brittany, the sea, far from being an obstacle in former times, assisted human and economic exchanges. In the mid-nineteenth century, the industrial development of the Lower Loire, made possible by the proximity of Welsh coal, boosted the development of the rest of Brittany for over a century.

[ENG]

The reign of oil and travel by road is now called into question by the ecological and economic problems linked to them. Should we not now look to this maritime past for alternative solutions? A development of the present tourist, cultural and economic exchanges between Wales and Brittany suggests a return to the old seaways.

Yn Llydaw, yr oedd y môr, yn hytrach na bod yn rhwystr yn yr hen amseroedd yn gymorth i gyfnewidiadau masnach a dynol. Ganol y bedwaredd-ganrif-ar-bymtheg datblygiadau diwydiannol godre'r Loire, a wnaed yn bosib gan yr agosatrywydd at Gymru, hybodd ddatblygiad gweddill Llydaw am dros ganrif.

[CYM]

Mae problemau ecolegol ac economaidd yn awr yn codi cwestiynau yngl n â dyfodol olew a theithio ar y ffyrdd. A ddylsem yn awr edrych yn ôl ar ein hen orffennol morwrol am atebion eraill? Datblygiad o'r cyfnewid twristaidd, diwylliannol ac economaidd presennol rhwng Cymru a Llydaw sy'n awgrymu dychwelyd i hen ffyrdd y môr.

Qu'est-ce que l'Institut Culturel de Bretagne ?

L'Institut Culturel de Bretagne est chargé de développer et de diffuser la culture bretonne « sous toutes ses formes ». Cette mission lui est confiée depuis 1981 par les collectivités publiques : l'Etat, la Région et les cinq départements. La pluridisciplinarité, qui fait de l'Institut une « académie populaire de la culture bretonne », se traduit par une organisation en dix-sept sections : Préhistoire & archéologie, histoire, religion, anthropologie, culture & patrimoine, géographie, la mer & les hommes, protection de la nature & de l'environnement, relations interceltiques & internationales, art & architecture, sports & jeux, musique & danse, langues & linguistiques, littérature écrite, littérature & expressions orales, jeunesse & éducation, économie & culture, droit & institutions.

www.culture-bretagne.org

Skol-Uhel ar Vro/ Institut Culturel de Bretagne
Kastell an erminig/Château de l'hermine
6, stradaed an Nor Bostern/rue porte Poterne
56000 GWENED/VANNES (BRITTANY/BREIZH)
Pour plus d'informations, contactez :
postel@skoluhelarvro.org
Phone : 02 97 68 31 10 Fax : 02 97 68 31 18

What is the Cultural Institute of Brittany ?

The mission entrusted in 1981 to the Institute by public authorities (State, region and five departments*) was for Breton Culture in all its forms. The multidisciplinary approach has made the ICB an academy of popular Breton culture organized into sections, each with its particular field of interest:

Prehistory and Archaeology, History, Religion, Anthropology, culture and patrimony, Geography, the sea and the seafarers, Protection of Nature, Interceltic and international relations, Art and architecture, Sports and games, Music and dance, Languages and linguistics, Written literature, Literature and oral expression, Youth and education, Economy and culture, Law and Institutions, Communication and Public Relations.

www.culture-bretagne.org

Skol-Uhel ar Vro/ Institut Culturel de Bretagne
Kastell an erminig/Château de l'hermine
6, stradaed an Nor Bostern/rue porte Poterne
56000 GWENED/VANNES (BRITTANY/BREIZH)
For more informations, please contact:
postel@skoluhelarvro.org
Phone : 02 97 68 31 10 Fax : 02 97 68 31 18

[FR]

[ENG]

Strengthening the links with Wales' Celtic brothers Renforcement des liens avec le frère celte du Pays de Galles

ICB's symposium is part of the agreement signed in 2004 between the Welsh National Assembly and the Regional Council of Brittany. On June 24th, Carwyn Jones, Welsh First Minister, has appeared at the plenary session of the Regional Council of Brittany and pleaded for « a strengthening of links and joint projects between our two nations, Wales and Brittany ». On this occasion he was given an invitation to the ICB's symposium.

Excerpt of his speech: « Wales and Brittany have much in common, we share close links that can be traced back to our Celtic roots and our Celtic inheritance and traditions. We share a common Celtic language and we also share a similar character and personality; Pride, Passion, Honesty and Integrity are all hallmarks of our people .

So too is a willingness and ability to work with others on a bilateral and multilateral basis, the Memorandum of Understanding signed between our two regions in 2004 is a demonstration of both the willingness to work together, and of the friendship between Wales and Brittany ».

Carwyn Jones concluded his speech in Brittany with these words : « I am pleased to be here today to reaffirm the ties that link our two nations ».

Le colloque de l'ICB s'inscrit dans le cadre de la convention signée en 2004 entre l'Assemblée Nationale Galloise et le Conseil régional de Bretagne. Le 24 juin dernier, Carwyn Jones, Premier ministre gallois, a plaidé devant l'assemblée plénière du Conseil régional pour « un renforcement des liens et des projets communs entre nos deux nations, le Pays de Galles et La Bretagne ». A cette occasion lui a été remis une invitation au colloque de l'ICB.

Extrait de son discours:

« Le Pays de Galles et la Bretagne ont beaucoup en commun, nous avons des liens rapprochés qui remontent à nos racines, à notre héritage et à nos traditions celtiques. Nous partageons une langue celtique commune et nous avons aussi des similarités dans nos caractères et nos personnalités: la fierté, la passion, l'honnêteté et l'intégrité sont des signes marquants de nos peuples.

Il en va de même pour les bonnes dispositions et les capacités à travailler avec les autres sur des bases bi ou multi latérales. Le Protocole de coopération signé entre nos deux régions en 2004 montre bien la volonté de travailler ensemble et l'amitié qui règne entre le Pays de Galles et la Bretagne ».

Carwyn Jones concluait son discours en Bretagne par ces mots : « Je suis heureux d'être ici aujourd'hui afin de réaffirmer les liens qui unissent nos deux nations ».



Jean-Yves Le Drian & Carwyn Jones
Crédit photo : © Martin Boudier

André Daniel

A la pointe de l'Eurasie : Ar Mor, la mer... Tour à tour fleuve Océan, Mare celticum, Mer de Bretagne, Atlantique. Elle s'ouvre d'abord sur des terres proches, et puis sur le grand large mondial. L'estuaire de la Loire, la rivière de Nantes, offre ses multiples abris, et ici ce sont les hautes eaux, ou le reflux, des liaisons maritimes, qui rythment l'histoire.

«Charbon gallois – Usines bretonnes», la renaissance des relations maritimes entre la Bretagne et le Pays de Galles»

Au XIX^e siècle, au temps du déclin de «la traite sucrière», les négociants nantais entraînent la Bretagne dans une aventure renouvelée avec le Pays de Galles, riche du «Cardiff» ce pays du charbon-roi («King Coal»). Du charbon pour les raffineries, pour les conserveries, les locomotives et les vapeurs, pour des sidérurgies sur l'eau (déjà !)... à Trignac... à Indret... à Hennebont... C'est une Révolution industrielle maritime bretonne, loin des mines du Centre, du Nord et de l'Est de l'Hexagone.



Quand le port de Saint-Nazaire était au cœur des relations maritimes Bretagne – Pays de Galles

Jean-Jacques Monnier

Depuis l'antiquité, la Grande et la Petite Bretagne ont connu des relations maritimes très actives et constantes. Dès l'âge du bronze, elles sont étroites, comme si un même monde courait de l'Écosse au Portugal. Au XIX^e siècle, après les guerres de l'Empire, on voit les échanges maritimes reprendre. Les produits agricoles, les poteaux de mine, le sel partent vers le Pays de Galles alors que le charbon, le fer blanc, les tuiles en viennent. Des Bretons vont découvrir, stupéfaits, le dynamisme de la culture galloise et des pasteurs gallois vont venir s'installer en Bretagne. C'est l'un d'entre eux qui introduira une première version du *Bro Gozh* à partir de l'hymne gallois. Des hommes d'affaires gallois, écossais et anglais saisisseront aussi la complémentarité entre les deux économies. La grande dépression des années 1930 mettra à mal une partie de ces échanges et de ces activités, mais les liens seront réactivés au moment de la Seconde Guerre mondiale, avec la présence de nombreux Britanniques à Saint-Nazaire en 1940, puis avec les activités de la Résistance qui permettront le déroulement de l'opération Chariot le 28 mars 1942. De nombreux Britanniques ont joué un rôle important dans la Libération. Au lendemain de la guerre, le cabotage reprend : une fois encore, la mer est un trait d'union entre les territoires et les cultures. Les liaisons maritimes animent à nouveau l'arc atlantique, qu'on peut aussi appeler l'arc celtique. En fait, la fraternité historique commencée bien avant les Celtes se poursuit dans le troisième millénaire.



La mine de Mountain Ash reliée au port de Cardiff pour exporter son charbon et importer des poteaux de mines bretonnes

Programme

Roll an devezh



9h30 - Discours d'accueil de Patrick Malrieu, président de l'ICB

André Daniel, géographe : *La Mer de Bretagne et la Basse-Loire dans l'espace et le temps*

Brian Davies, conservateur du Musée de Pontypridd : *John Nixon and the beginning of the Welsh coal trade to Brittany / France*

André Le Person, historien : *Pays de Galles-Bretagne Nord : des relations commerciales maritimes de longue date*

Erwan Chartier-Le Floch, historien et journaliste : *Les relations Bretagne-Pays de Galles, un pilier de l'interceltisme moderne*

11h30 - Table ronde : *Renaissance des relations britto-galloises au moment de la Révolution industrielle*

Hubert Chémereau (ICB), Jakez Gaucher (ICB), Gareth Miles (écrivain), Gwyn Griffiths et Jean-Jacques Monnier (géographe-historien)

Modérateur: **Bernard Le Floc'h, 1^{er} vice-président de l'ICB**

12h30 - Repas

14h30 - Discours d'introduction de l'après-midi par un représentant de la délégation galloise

Gwyn Griffiths, historien et journaliste : *Quand les ports gallois étaient au cœur de l'activité portuaire de Nantes et Saint-Nazaire*

Yves Lebahy, géographe : *La mer, identité commune des territoires atlantiques et enjeux de leur avenir*

Yves Lainé, ancien directeur du développement de la Brittany Ferries : *Un ferry direct Pays de Galles-Bretagne, pour les marchés fret et tourisme de Bristol à l'Écosse. Économiser temps, fatigue et CO2*

16h15 - Table ronde : *Quelles perspectives pour les relations avec le Pays de Galles dans le cadre d'une renaissance des solidarités atlantiques*

Jean-Michel Le Boulanger (universitaire et vice-président de la Région Bretagne), **Emile Caër** (Institut de Locarn), **André Daniel**, **Fabien Mesclier** (Conférence des Régions Périphériques Maritimes), **Emmanuel Morruci** (sociologue, Maison de l'Europe de Brest)

Modérateur: **Erwan Chartier – Le Floch** (revue *ArMen*)

18h00 - Clôture de la journée par le *Bro gozh ma zadoù / Hen Wlad Fy Nhadau*, suivi d'un cocktail

Gareth Miles, témoin de l'amitié entre Gallois et Bretons



Gareth Miles en compagnie d'Hubert Chémereau et d'élus de la Ville de Trignac

L'écrivain gallois Gareth Miles sera l'un des intervenants du colloque de Saint-Nazaire à la table ronde : « Renaissance des relations britto-galloises au moment de la Révolution industrielle ».

Ce grand connaisseur de la Bretagne avait été invité en 2008 par la Ville de Trignac pour parler de son pays. Sa visite faisait suite à la création de l'exposition « De Cardiff à Trignac ». Ce travail collectif avait été engagé à l'occasion de la venue de l'équipe nationale de rugby du Pays de Galles dans le pays nazairien qui était son camp de base pour la Coupe du Monde. Gareth Jenkins, entraîneur des « Diable Rouges », avait alors salué par ces mots l'accueil des responsables et bénévoles du Sporting Nazairien Rugby qui avaient mis leurs installations à disposition : « On est comme chez nous ici à Saint-Nazaire. Nous nous sentons très soutenus par les Bretons ».

Dans les années 1960, Gareth Miles fut au cœur des campagnes pour la reconnaissance d'un statut officiel de la langue galloise. Après une carrière d'enseignant il est devenu écrivain professionnel en 1982. Il a écrit des centaines de scénarios de télé-feuilletons pour S4C, la télévision en langue galloise. Il est l'auteur de cinq romans. Très impliqué dans le mouvement progressiste gallois, il se sert de sa plume pour mettre en scène le monde ouvrier. Son livre « Saints et Satyres » a été couronné meilleur livre en gallois pour l'année 2008. L'histoire se situe en 1904 dans un Pays de Galles aux prises avec une vague de prédications sur fond de luttes sociales. Le récit enjoué met en scène une révolution sociale ratée qui annonce le marasme des années 1920. Il rappelle que les Gallois furent, comme les Bretons, de la chair à canons pour l'impérialisme. Lors de sa visite à Trignac, l'écrivain de Pontypridd s'était fait une joie de rencontrer des collégiens avec lesquels

il parla des liens profonds unissant sa terre à la Bretagne. Depuis le collège de Trignac a noué des liens avec le collège de Mountain Ash, au cœur des anciennes vallées minières du sud gallois.

Brière et Galles du sud, terres de solidarité

La Brière, terre à la forte identité, ne pouvait qu'interpeller l'homme de lettres. Lors de la soirée organisée au Centre Culturel de Trignac, il échangea avec les élus et les habitants. Plongeant dans ses souvenirs et son histoire familiale il fit le parallèle entre les luttes ouvrières du sud gallois et du pays nazairien : « Au début du XX^e siècle, mon grand-père mineur et ses copains ont tenu un an sans salaire grâce aux légumes du jardin et au cochon. Avant le conflit, les ouvriers avaient construit leur maison de leurs propres mains. Cela leur a permis une certaine auto-suffisance dans les coups durs ». A la même époque les métallos briérons tenaient dans les grèves dures grâce à leur vache, leur cochon, le jardin et avec le marais pour la chasse, la pêche et la tourbe. Comme en Bretagne, les coopératives ouvrières jouèrent au Pays de Galles un rôle social et d'entraide. Dans les années d'après guerre, Gareth se souvient de la joie de son père et de ses oncles quand les travaillistes ont gagné les élections. Avec ses yeux d'enfant il fut alors étonné de voir des jeunes jeter des mottes de terre sur les affiches de Winston Churchill qui était pour lui un vieux monsieur devenu familier du fait de son rôle dans la guerre. Rappelant la solidarité bretonne en direction des mineurs gallois lors des grandes grèves de 1984-1985, il évoqua les effets de la politique de Margaret Thatcher sur la société galloise.

Avant de quitter la cité briéronne, l'écrivain gallois et son épouse furent chaleureusement accueillis au club house du Rugby Club Trignacais. Ce club crée en 1912 est l'un des plus anciens de Bretagne. Pour son centenaire, il espère bien tisser des liens avec un club de la région de Pontypridd. Dans les années 1900, le développement du rugby dans l'estuaire de la Loire a été intimement lié à l'intensité du trafic portuaire avec le Pays de Galles. Le 8 octobre prochain, Gareth Miles, qui s'exprime dans un excellent français, nous fera partager sa profonde connaissance de l'histoire de son pays et des hommes qui ont fait sa prospérité.

Pontypridd revisite une page oubliée de

Welsh Coal
Glo Cymru
Le Charbon Gallois
Glaou e Kembre



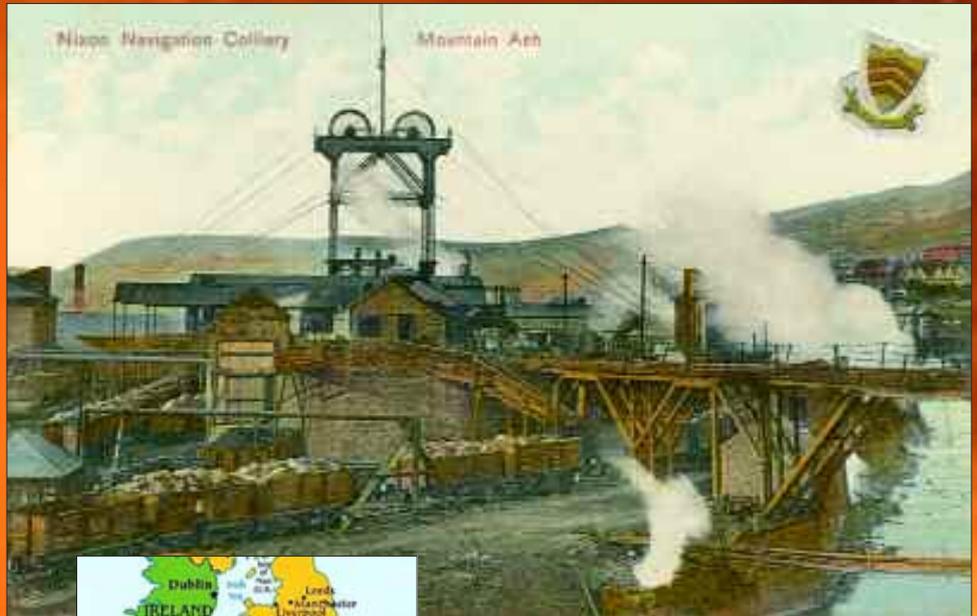
Breton Steel
Dur Llydaw
L'acier Breton
Dir e Breizh



notre histoire commune

Coal, Steel and Ships

Glo, Dur a Llongau



An important story links the valleys of South Wales with the steel-making and ship-building area around St. Nazaire. In 1841 John Nixon, who developed two collieries at Mountain Ash, took the first shipload of Welsh coal to France. It was tested in a sugar-refinery and in steamboats on the river Loire. As a result France soon became the most important export market for South Wales coal.

Mae stori bwysig yncysylltu cymoedd De Cymru a chynhyrchu dur ac adeiladu llongau yn St. Nazaire. Ym 1841 aeth John Nixon, a ddatblygodd ddwy lofa yn Aberpennar, a dwy longaid o lo Cymru i Ffrainc. Profwyd y glo mewn gwaith siwgrwr yn Nantes ac mewn llongau ager ar afon Loire. Datblygodd Ffrainc yn fuan i fod y farchnad dramor bwysicaf i lo De Cymru.

Les vallées minières du Sud du Pays de Galles ont eu de nombreux contacts avec la sidérurgie et les chantiers navals de la région de Saint-Nazaire. En 1841, John Nixon, directeur de deux mines à Mountain Ash, envoya par mer une première cargaison de charbon gallois. Celui-ci fut testé dans une raffinerie de sucre et sur des bateaux à vapeur sillonnant la Loire. L'expérience fut concluante puisque la France devint le plus important marché d'exportation pour le charbon gallois.

E-pad ur mare ez eus bet darempredoù tost etre traoniennoù kreisteiz Kembre ha trowardroioù Sant-Nazer ma veze labouret an dir ha savet listri bras. E 1841 e kasas John Nixon, rener div c'hlaoueg e Mountain Ash, kentañ batimantad c'hlaou Kembre da Vreizh. Arnodet e voe ar glaou en un uzin sukr ha gant bagoù dre dan war al Liger. Er mod-se e teuas Bro C'hall da vezañ brasañ marc'had esporthiañ evit glaou kreisteiz Kembre.



Saint-Nazaire 1864



Charbon, Acier et Construction Navale

Glaou, Dir Hag ar Sevel Listri

Yves Lainé en compagnie d'Alexis Gourvennec et Joseph Martray à Pornichet en 1994 lors d'une conférence intitulée : « Face au tunnel un Arc en mer ... »

Yves Lainé, membre de l'Institut et ancien président de la section Droit & Institutions, introduira la table ronde où interviendront des spécialistes du monde maritime par une communication intitulée: un ferry direct Pays de Galles-Bretagne ? Sans dévoiler le contenu de son intervention, Lizher Minig lui a demandé quelles sont les raisons de cette proposition qui peut, à première vue, tenir de l'utopie.

Yves Lainé, pouvez-vous vous présenter en quelques mots ?

Je suis Nantais, j'ai fait ma carrière essentiellement dans les transports et le tourisme: aviation (Air France) portuaire (Dir. com Port Nantes St-Nazaire), et pendant 21 ans successivement directeur du fret, des recherches, du marketing et du développement à Brittany Ferries, au siège de Roscoff. Je suis membre du Conseil de Développement de Nantes-Métropole.

Avec votre expérience à la Brittany Ferries comment voyez-vous les possibilités de relations maritimes entre la Bretagne et le Pays de Galles ?

La Compagnie les a déjà facilités: les Gallois sont des grands utilisateurs des lignes de Manche Ouest, arrivant directement en Bretagne (Roscoff St-Malo) ou via la Normandie (Cherbourg et Caen). Ils ne s'attardent pas plus en Bretagne que les Anglais; Ils se dispersent sur toute la Façade atlantique. Pourtant, près de 50 villes bretonnes et galloises sont jumelées, dont Nantes, avec Cardiff. Si je contribue à cette démarche de l'ICB, c'est qu'une opportunité de création de liens plus directs pourrait se préciser entre nos deux pays. Des dynamiques nouvelles peuvent surgir.

Les Bretons peuvent-ils, comme, il y a 40 ans avoir cet esprit pionnier qui a fait le succès de la Brittany Ferries ?

Le compagnie bretonne a grandement innové entre sa création (1973) et 1986. Née pour désenclaver ses productions légumières, elle s'est vite rendu compte, suite aux chocs pétroliers, qu'elle ne

pourrait assurer une expansion avec le fret seul. D'où le lancement de 4 lignes transmanche en Bretagne et Normandie, plus deux lignes longues vers l'Irlande et l'Espagne. Il a fallu inventer des instruments inédits : les 3 SEM, dont la SABEMEN (Société Anonyme bretonne d'Economie Mixte et d'Équipement Naval), qui rassemblent les régions, départements, CCI. Elles confortent les moyens de l'armateur et lui imposent des devoirs. On a connu des tempêtes, le tunnel sous la Manche, l'instabilité de la monnaie britannique et même celle qui a suivi le départ de la première équipe, puis le décès du fondateur Alexis Gourvennec. Souvent il a fallu serrer les boulons, mais nous n'avons jamais fermé une ligne et sommes restés sous pavillon français. J'ai beaucoup d'admiration pour l'équipe actuelle et je pense que l'esprit pionnier est revenu.

Quel rôle peut jouer l'Europe à la lumière de l'autoroute de la Mer Montoir de Bretagne-Gijon qu'exploite avec succès LD Lines ?

Si je ne sentais pas qu'on assiste en Europe à un éveil d'intérêt à des solutions maritimes innovantes, je n'aurais rien à dire. Que ce soit en fret ou en tourisme, allonger les lignes n'apporte pas au client des avantages. Pour autant, on voit naître en Europe des lignes plus longues, bien que moins évidentes à première vue. Ce qui est nouveau, c'est que sur ce dossier, des gouvernements, l'Union européenne, les collectivités, constatant les dommages du tout route et la hauteur de l'investissement pour maintenir la fluidité terrestre, se sont mis à raisonner global. On tient toujours compte de la géographie, mais également, de plus en plus, de la sécurité, des risques (dont la fatigue), de la pollution, etc. Il y a 17 ans, j'avais dû constater que les esprits, tant à Bruxelles qu'à Paris ou Madrid, n'étaient pas prêts.

L'autoroute de la mer, dont le démarrage est satisfaisant, est un exemple à suivre. Si l'analyse met en évidence d'autres nouveaux liens maritimes, Bretagne-Galles est un nouveau dossier à défendre; les marchés et les habitudes ne peuvent de ce fait que se renforcer, mais ils ne sont pas à créer. Je ne vais pas faire une étude de marché : seulement des constats que nos deux économies ne peuvent ignorer. C'est l'occasion de mettre deux Régions sœurs autour d'une table ; compte tenu de leur situation, elles pourraient même faire rebondir le concept d'Arc Atlantique.

BRETAGNE⁸⁵

DU 5 AU 14 AOÛT 2011

41^e

Festival INTER CELTIQUE Lorient

EMVOD AR GELTED

Tous les Accents
ANNÉE
DES DIASPORAS
CELTIQUES
de la celtitude

Renseignements : 02 97 21 24 29

Programme et infos sur :
www.festival-interceltique.com

Réservation Réseaux FNAC - TicketNet - Digitick

TEXAS • THE CHIEFTAINS • LUZ CASAL • TRI YANN • HUGUES AUFRAY • HEVIA
DENEZ PRIGENT • DANYEL WARO • THE WATERBOYS • T WITH THE MAGGIES...



Flashez le code
avec votre smartphone
et découvrez
le site mobile de FIL



Welsh Coal: Breton Steel

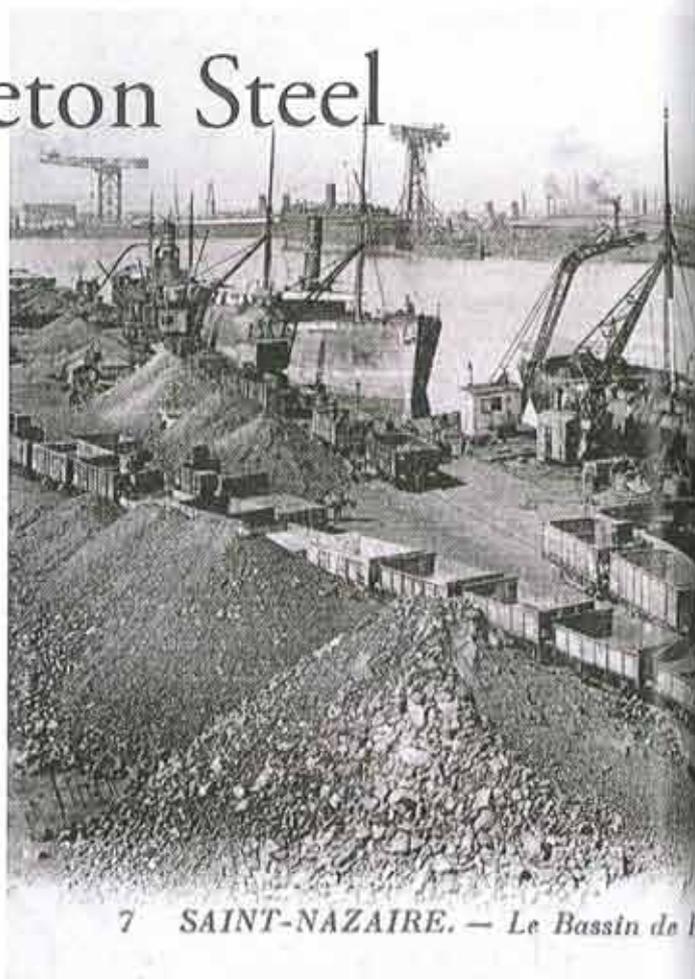
GWYN GRIFFITHS

An exhibition linking the South Wales coalfield and industrial Brittany has just opened in Pontypridd Museum. Hubert Chemereau, who initiated an exhibition in Trignac, Brittany, and Gwyn Griffiths who worked on the Welsh version in Pontypridd explain

St Nazaire – the very name conjures images of World War II heroism. The ship-builders who slogged day and night to finish the Jean Bart which on June 15, 1940, sailed out of the dockyard with just half its engines running, all its guns in one tower, and out to Casablanca hours before the Germans arrived. It was more of a psychological blow than anything else. The boat languished in Casablanca and took no part in the war.

Even more heroic was "Operation Chariot", the subject of the feature film *Attack on the Iron Coast*. The film does not reveal that the attack was on St Nazaire and there is no mention of the people of that corner of Brittany who hid the British and Canadian commandos who got away – an act of unselfish bravery which impressed Winston Churchill and helped Charles de Gaulle immensely in his relationship with the British Prime Minister.

It is a story worth recalling. The German battleship, *Tirpitz*, had been causing havoc among the North Sea convoys and there was great concern that it would get out into the Atlantic causing even greater devastation. The Germans were at St Nazaire with its massive dry dock – the *Normandie* – where the great ocean liner of that name had been built. This dock could be used to service and repair the *Tirpitz* once it got out into the Atlantic. Two captains in the Royal Engineers were given the plans of an unnamed dockyard and suggest ways to destroy it. It later transpired to be the St Nazaire docks. Captain W. H. (Bill) Pritchard the son of a Cardiff dockmaster, came up with a plan. An old World War I destroyer, *HMS Campbelltown*, would be crammed with explosives and sailed into the docks, ramming the gates and then explode. The intruding waters would do the rest. For what was considered to be a suicide mission it was an amazing success. Of the 611 commandos 144 were killed, about a half of the rest were taken prisoner and the rest got away, hidden at

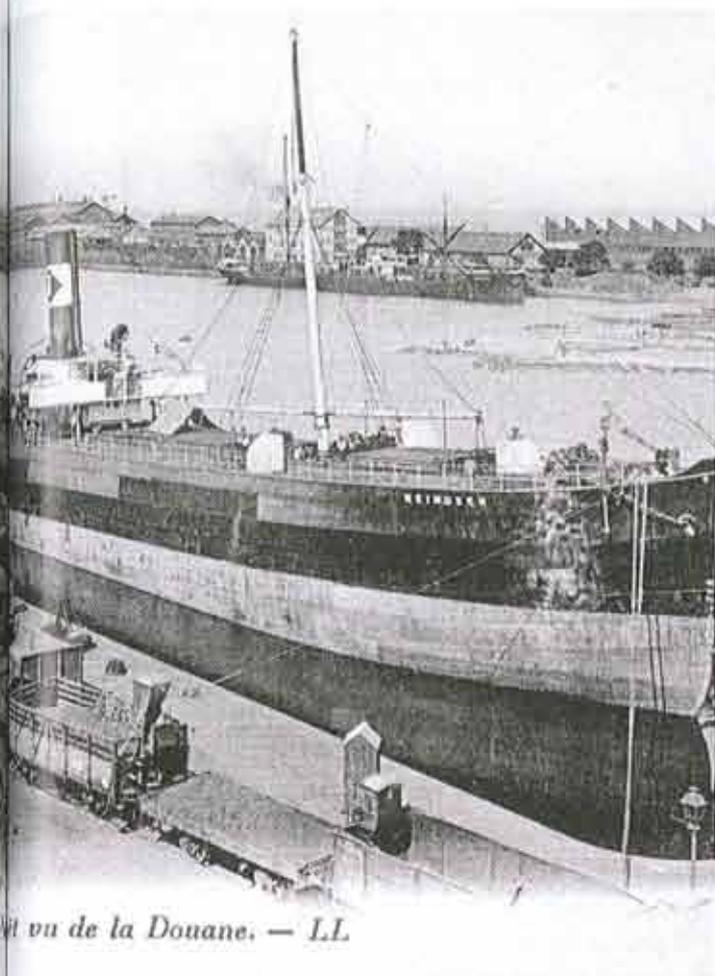


7 SAINT-NAZAIRE. — Le Bassin de l

huge personal danger by the people of St Nazaire.

The demolition teams were trained at Barry Docks, where Bill Pritchard was in charge, and at the KGV dock in Southampton, where his colleague Captain Bob Montgomery took charge.

South Wales links with St Nazaire go back a long time. In 1841 John Nixon, who developed two collieries at Mountain Ash and recognised the superiority of Welsh steam coal, took his first shipload to Nantes where it was tested in the sugar refineries. It was found to be cleaner than Newcastle coal, needed no stoking and reduced the working day by three hours. Soon Nixon was supplying coal to the Nantes sugar refineries, the ironworks in the city and the huge Trignac iron and steel works, coke ovens and forges adjacent to St Nazaire. Nixon's coal was soon being used by steamboats plying their trade from St Nazaire at the mouth of the Loire and up to Nantes and in a very short time he was the main supplier to the French navy. John Scott, from Greenock, built the original St Nazaire shipyard in 1857 in the Penhoët (Welsh Pencoed) basin, the Loire



shipyards in 1881 and the Penhoët Shipyards in 1882. The Trignac ironworks, to supply the shipyards with iron and steel were built in 1879 on a nearby island in the famous marshland of La Brière - where thatched roofed cottages, fishing and harvesting peat ferried along the canals to nearby St Nazaire in a centuries-old way of life can still be seen.

The boom in trade between South Wales and Southern Brittany exploded in the 1850s, when the large-scale exploitation of Welsh coal transformed the two Celtic countries and brought cheap energy to Brittany. Saint-Nazaire, at the mouth of the Loire river estuary, with its "Street of factories", was ideally located for Welsh coal import. The route from Cardiff to the southern ports of Brittany - Lorient, Saint-Nazaire and Nantes evolved. Other smaller ports, like Pornic on the southern side of the Loire, developed. Cardiff was growing into the world's main port for coal export, new shipping companies were established and sailors from all over the world were moving there to live.

The logbook of Louis-Alexandre Thuaby (1824-

1892), of Ile d'Aucard, Trignac, testifies to the importance of the Welsh coal to the shipping trade of St Nazaire. In the 1850s, like many inhabitants of La Brière, the sea was his life. In good weather, it took six days for a schooner to get to Cardiff from Saint-Nazaire. On February 8th, 1858, near Brest, captain Thuaby and his crew saved a British ship with a cargo of coal. Others were not so lucky. The steamer *Zénaïde*, left Cardiff on December 15th, 1881 with a load of coal, heading to Saint-Nazaire; was never seen again with the loss of her crew of seven, all from Montoir-de-Bretagne, another village of La Brière close to Trignac.

The Marie Félix logbook reveals that most shareholders were craftsmen of the St Nazaire region all connected to the maritime world. Besides the shipowner and the captain, there was a rope maker, a smith, a sail maker, a tinsmith, a pulley maker and a cooper. In 1860 the 124 ships which unloaded coal in Saint-Nazaire harbour were sailing boats, 5 years later they represented less than half the 276 ships, and by 1880 the numbers had declined to just 2% of the 389 ships. In the 1880s three Nantes steamers sailed regularly between Cardiff and Saint-Nazaire. The Jules Chagot of Nantes, made 42 round trips between September 10th, 1884 and October 11th, 1885 between Saint-Nazaire and Great Britain: 30 to Cardiff; seven to Swansea and five to Sunderland. The latter harbour is a reminder that the collieries of Newcastle supplied Saint-Nazaire and Nantes ships before they were introduced to Nixon's Welsh coal "next door", as the Breton sailors would say. After 1860 Cardiff coal represented most of the tonnage imported into St Nazaire.

In the 1880s the swift growth of the Trignac works demanded more and more coal. Six import-export companies were established and in 1900 the trade peaked with a million tons of Welsh coal unloaded in St Nazaire docks. Between the "Quai des Grands Puits" (The Big Pits Quay) and the "Quai des Charbonniers" (The Colliers Quay) space for unloading was at a premium. All the activity at the port was closely linked to the demands of the Trignac works who in turn had to respond to the demands of the shipbuilding yards. The industry declined after 1900 but picked up again with the coming of World War I and resumed more vigorously afterwards.

From the Bristol Channel to the Loire estuary, numerous wrecks testify to the volume of traffic between Cardiff and Saint-Nazaire. On the approach to Saint-Nazaire, the *Pallion*, of the P. Rowe and Sounds Company of Cardiff, ran aground on December 27th, 1897 between Baguenaud and Les Evens. The ship quickly disintegrated spilling around 2,400 tons of



Welsh coal. It is still possible to find strange pebbles on the popular tourist beach of La Baule. Once broken they reveal the black shine of Welsh coal. The Great Western Company produced a book in French in an attempt to promote its trade in Welsh coal.

Boats returning to Wales often carried cargos of pine for pitprops. In 1920, 24,097 tons of pitprops were exported from Saint-Nazaire to South Wales, wood from the pine forests on the banks of the Vilaine and the Morbihan coast. Lorient became the other big Breton harbour for the export of pitprops.

Welsh sailors were at home in the cafes of the old Saint-Nazaire, where the Breton language was widely used by visiting fishermen and Trignac ironworkers who had moved there from the Morbihan and further west. The Welsh and Breton languages may have diverged over the centuries but many words and phrases remain the same when men from the two Celtic countries got together over a glass of gwin gwenn (white wine). In the cafe Les Filets Bleus (The Blue Nets) a sign proclaimed: Tud an ti ouar Brezhoneg (People of the house know Breton). Between 1880 and 1940 about 1000 of the population of Trignac (total population: 8000) used the Breton language daily and up to 1920 a quarter of them were monolingual Breton speakers.

French protectionism, the power of the coal owners of Northern France and German coal provided as compen-

sation for World War I had a terrible affect on the South Wales coalfield. But it also affected St Nazaire and Trignac. There was no more Welsh coal coming into St Nazaire, the Trignac works closed in 1932 and there was no longer a market for Breton pitprops. There were hunger marches on both sides. Trignac established a strong union tradition in the 1890s. It also had a thriving co-operative movement, even with co-op cinemas and cafes. A leader of the Breton Socialist Party was Aristide Briand who grew up in St Nazaire and became Prime Minister of France during World War I. His career had many parallels with that of David Lloyd George. They met many times and Lloyd George once tried to teach him to play golf. Both fell out of favour after the War but Briand became heavily involved in the peace movement, winning the Nobel Peace Prize and was the instigator of the Kellogg-Briand Pact which set important precedents of International Law used in the Nuremburg Trials.

Where men in heavy industries work hard they also play hard. Trignac Rugby Club was founded in 1912 and its colours are red and black - red for blood and black for smoke, and in the old days they trained in the shadow of the ironworks. And during the miners strike solidarity committees were formed in the area and a Breton convoy brought toys, food and money to Wales in the Christmas of 1985. 🍀

Partenaires Kevelerien

Partenaires institutionnels gallois:



Partenaires institutionnels bretons:



Acteurs du port de Saint-Nazaire :



Partenaire média:



Partenaire associatif co-organisateur :





Une délégation de l'ICB au Pays de Galles

Par **Hubert Chémereau, Jakez Gaucher et Jakez Lhéritier**
Membres de l'Institut Culturel de Bretagne



Les représentants de l'ICB et les élus de Trignac en compagnie du président du Comté, Robert Smith, accompagné de son collègue Mike Powe. (Photo : D.R)

Pour l'inauguration le 2 mars 2010 de l'exposition quadrilingue « Charbon gallois - Acier breton » au Musée de Pontypridd, les autorités du comté de Rhondda-Cynon-Taf avaient invité une délégation bretonne pour poser les bases d'une collaboration renforcée entre nos deux pays. La délégation était composée de Jakez Gaucher, président de la section Relations Internationales & Interceltiques, Jakez Lhéritier, président de la section Sports & Jeux et d'Hubert Chémereau, Président du Centre de Recherche & Diffusion de l'Identité Bretonne. La Ville de Trignac était représentée par Sophie Duquesne, adjointe à la Culture, Christian Boualem, adjoint aux Sports, Jean-Paul Martel, chef du Cabinet du maire et de Yannick Danaire, président du Rugby Club Trignacais.

Pour Brian Davies, conservateur du musée de Pontypridd, il y a de grandes ressemblances entre les communautés ouvrières du Pays de Galles et celles de Trignac : un fort esprit syndicaliste, des coopératives et même le rugby. Sport qui fait logiquement partie des futures collaborations avec des échanges entre le club de Pontypridd et celui de Trignac. Lors de la visite du Musée-mine

de Lewis Merthyr les élus briérons ont pu constater que la sauvegarde du patrimoine industriel peut être un facteur important de développement économique et culturel.

Après avoir été l'invitée d'Avril Green, maire de Pontypridd, la délégation bretonne a été reçue avec solennité par le maire du comté, Robert Smith, accompagné de Mike Powel, conseiller du comté. Robert Smith est l'exemple même de cet attachement communautaire des habitants du sud gallois à leur identité quand il déclare « Je suis anglais de naissance mais gallois de conviction ». La force d'intégration galloise de ses multiples communautés nous rappelle que l'identité galloise est, comme la bretonne, avant tout une identité civique où le cœur et l'esprit l'emportent sur toute autre considération.

La cérémonie d'inauguration de l'exposition a été l'occasion de multiples échanges avec le monde de la culture de Pontypridd, contacts qui seront forts utiles dans l'élaboration du grand projet 2011 de l'ICB autour des liens maritimes entre la Bretagne et le Pays de Galles.

Nous invitons les Bretons se rendant au Pays de Galles à aller voir la belle exposition de nos amis gallois. Après deux mois à Pontypridd, elle ira au Big Pit Mining Museum de Blaenavon, puis au Cyfarthfa Castle Museum de Merthyr Tydfil.

*Welsh Coal – Breton Steel –
Glo Cymru – Dur Llydaw
Le Charbon Gallois – L'acier Breton –
Glaou e Kembre – Dir e Breizh*

**Les membres de l'ICB
sur les traces du passé maritime britto-gallois**

Le sud gallois, qui a beaucoup souffert de la perte de son industrie lourde avec la fermeture de ses mines dans les années 1980, a réussi à relever la tête. Quinze années de prospérité et l'avènement d'une large autonomie politique et financière ont redonné vie à ces vallées minières. La verdure des paysages et leurs cotés bucoliques nous



Le Musée mine de Lewis Merthyr, haut lieu de la mémoire ouvrière galloise

feraient oublier que ces vallées furent noircies et meurtries durant plus d'un siècle par l'industrie charbonnière.

Le conservateur du Musée de Pontypridd, Brian Davies, le journaliste Gwyn Griffiths et l'écrivain Gareth Miles ont fait découvrir à leurs hôtes bretons les sites emblématiques de l'industrie minière de la région de Pontypridd.

La découverte de l'ancien site de la mine de Mountain Ash a particulièrement intéressé les membres de l'ICB. C'est de là que partait une part importante du charbon destiné aux Forges de Trignac et au port de Saint-Nazaire. Le propriétaire de cette mine, l'ingénieur John Nixon, prospecta le marché français par la Bretagne en envoyant dès les années 1840 du charbon gallois aux raffineries de sucre de Nantes et pour les vapeurs de l'estuaire de la Loire. La mine était directement reliée par voie ferrée au port de Cardiff pour exporter son charbon et pour recevoir des poteaux de mines venus de Bretagne, principalement par Saint-Nazaire et Lorient, ainsi que de Scandinavie.

Un exemple tangible de ce trafic intense entre la Bretagne et le sud gallois a été apporté par Jo Piffaretti dont le père était, dans les années 1930, agent pour le compte de compagnies maritimes bretonnes et françaises. Lors de la soirée d'inauguration de l'exposition, Jo Piffaretti, cette mémoire vivante du port de Cardiff, a remis aux membres de l'ICB un document relatant le naufrage du steamer Trignac en 1892 au large des Îles Scilly. Ce navire breton avait chargé du charbon à Newport pour le port de St-Nazaire.

Comme l'a rappelé Gwyn Griffiths : « L'exposition du Musée de Pontypridd fait le lien entre l'industrie du charbon à Mountain Ash et les industries en Bretagne. La partie bretonne fait aussi le rapprochement entre l'acier à Trignac et l'industrie de la construction navale à Saint-Nazaire ».

Après ce premier essai réussi nous ne pouvons qu'être confiants dans l'apport de nos amis gallois au grand projet de l'ICB qui veut faire revivre une page de notre histoire commune qui doit servir à penser l'avenir avec la relance des autoroutes de la mer.



La délégation bretonne devant l'hôtel Brynffynnon avec Mrs Avril Green maire de Pontypridd tenant le drapeau interceltique avec ses amis de Bretagne et le journaliste gallois Gwyn Griffiths à droite et derrière. (Photo : D.R)



Contacts :



Institut Culturel de Bretagne

6, rue Porte Poterne

56 000 Vannes

Tél : 02 97 68 31 10

Fax : 02 97 68 31 18

icb.suav@wanadoo.fr

www.culture-bretagne.org

Skol-Uhel ar Vro

6, straed an Nor Bostern

56 000 Gwened

Pgz : 02 97 68 31 10

Plr : 02 97 68 31 18

icb.suav@wanadoo.fr

www.culture-bretagne.org