

**John Nixon et le début du commerce
du charbon gallois vers la Bretagne
par Brian Davies**

JOHN NIXON

John Nixon **(1)**, l'une des figures les plus importantes dans l'histoire de l'industrie houillère au sud du Pays de Galles au XIXe siècle, était anglais.

Ce pionnier du commerce du charbon entre le Pays de Galles et la France est né le 10 mai 1815 dans le village de Barlow dans le comté de Durham, au nord de l'Angleterre. Son père était un fermier assez aisé qui a envoyé son fils à l'Académie du Dr Bruce à Newcastle, un établissement qui a produit de nombreux ingénieurs. Un de ceux-ci, le grand ingénieur ferroviaire Robert Stephenson **(2)**, a donné plus tard une assistance importante à Nixon. En 1829, à l'âge de 14 ans, John Nixon a commencé un apprentissage de sept ans comme ingénieur de charbonnage **(3)**. Ensuite, il a travaillé pendant deux ans comme surveillant à la mine de Garesfield.

À ce moment-là, le «Great Northern Coalfield » avec son port de Newcastle, était le plus important bassin houiller de la Grande-Bretagne **(4)**. Il a été exploité plus longtemps que tout autre. Les innovations techniques les plus importantes dans le secteur minier britannique au XVIIIe et au début du XIXe siècle provenaient des houillères du nord de l'Angleterre et des mines d'étain et de cuivre de Cornouailles **(5)**.

Le bassin du sud du Pays de Galles avait été exploité pendant plusieurs siècles, mais sur une petite échelle **(6)**, et seulement aux périphéries, où le charbon se trouvait près de la surface. Comme le développement industriel du pays s'est accéléré au début du XIXe siècle, de jeunes ingénieurs du Nord de l'Angleterre et de Cornouailles venaient au Pays de Galles comme d'autres plus tard, s'en allaient vers les champs aurifères d'Afrique du Sud et d'Australie. Le sud du Pays de Galles était un territoire frontalier, une région où on pourrait bien gagner sa vie et peut-être, faire fortune. John Calvert **(7)**, un contemporain de John Nixon, était tout d'abord désespéré en trouvant que les Gallois ne parlaient pas l'anglais, mais ayant repris courage il est devenu très riche.

En 1839, John Nixon a lu une annonce dans un journal de Newcastle regardant le poste d'ingénieur en chef des Forges de Nantyglo **(8)**. À ce moment-là, 40 % de la production totale de fer britannique se faisait au sud du Pays de Galles, la région productrice de fer la plus importante de toute la Grande Bretagne. Nixon a mis 5 jours pour y arriver. Les conditions offertes n'étant pas ce qu'il attendait, il les décline.

Ensuite il a fait à pied les 37 miles (60 km) jusqu'à Cardiff, ce qui lui a fait aimer le pays qu'il traversait. Il aurait certainement vu ce panorama **(9)**.

Nixon a visité l'agent de lord Bute, le plus grand propriétaire foncier du Glamorgan **(10)**, et on l'a emmené à Dowlais, près de Merthyr Tudful [Merthyr Tydfil en anglais], pour arpenter les provisions minérales des Forges, alors la plus grande usine sidérurgique du monde **(11)**, qui se trouvait sur le domaine de M. le Marquis.

Lorsqu'il était employé à Dowlais il a vu une machine à vapeur fonctionnant dans une mine de charbon à proximité de Penydarren. Tout de suite Nixon voyait que la qualité du charbon qu'on y utilisait était supérieure à ce qu'il y avait à Newcastle. À Newcastle le charbon produisait beaucoup de fumées brunes et malodorantes. Le charbon qu'il a vu en usage à Merthyr produisait beaucoup moins de fumée, plus de chaleur, et très peu de mâchefer. Ces observations devaient être décisives pour la carrière de notre héros.

Ayant terminé son enquête à Dowlais, John Nixon est ensuite devenu ingénieur minier d'une compagnie anglaise à Languin [Loire-Atlantique]. C'était sa première visite en France. Sa biographie, par John Edward Vincent, publiée en 1900, un an seulement après sa mort, nous raconte que « lorsque la diligence a quitté Paris, à chaque halte, le conducteur se promenait fièrement vers M. Nixon, avec l'air d'un homme exposant quelque nouveauté étrange et, tout en indiquant la bouche du visiteur, criait "Anglais ! Anglais !" ». L'intérêt excité était semblable à celui que le célèbre Dr Livingstone réveilla en Afrique ».

La société avait des réserves ferrugineuses excellentes à Languin, mais très peu de charbon, et Nixon est parti après avoir expliqué honnêtement l'impossibilité de la situation.

Puis, Nixon est allé à Londres. Se promenant le long des rives de la Tamise, son attention fut attirée par un bateau à vapeur produisant très peu de fumée. Il **(13)**, savait tout de suite qu'il ne brûlait pas de charbon du Nord-Angleterre, et on lui a dit que le charbon est venu de Merthyr Tudful. Sachant maintenant que les armateurs et les industriels à Nantes avaient de grandes difficultés à obtenir du bon charbon, Nixon a vu une opportunité.

La clé du succès provenait des nouvelles mines qu'on fondait dans la vallée du Cynon **(14)**. Jusqu'en 1840 la quasi-totalité du charbon extrait dans le sud du Pays de Galles a été utilisée localement dans les forges de fer et de cuivre. Ce n'était qu'à ce moment-là que les propriétaires des mines ont commencé à produire pour vendre en dehors de la région.

John Nixon a entendu dire qu'une nouvelle mine avait été ouverte près de Aberdâr en 1842, et que son propriétaire, Thomas Powell, était à la recherche de marchés pour son charbon. Nixon a conclu un accord avec Powell et a affrété un navire à voiles de 100 tonnes au départ de Cardiff à Nantes.

Il n'y a pas d'image connue de la première mine que Powell tenait à Aber-nant-y-groes, mais elle aurait dû être semblable à celle-ci du Middle Dyffryn, photographiée dix ans plus tard. Le charbon était transporté vers la vallée par un canal **(15)** – notez le bateau au premier plan – comme le chemin de fer n'avait pas encore été construit. Le canal s'est terminé en un quai avec une porte d'écluse maritime où le charbon était chargé dans de petits voiliers.

À Nantes la formation de John Nixon comme ingénieur pratique s'est révélée décisive. Nixon savait que le secret de la réussite avec du charbon gallois était dans la technique d'y mettre le feu. Avec le charbon de Newcastle le chauffeur devrait jeter de petites quantités de charbon sur une mince couche de feu presque en permanence, une technique connue comme "peu et souvent". Le feu a ensuite dû être ratissé fréquemment pour éviter que les déchets brûlés – *clinkers* – n'aient pas encrassé les barres et étouffé le feu. Avec le charbon gallois il était nécessaire de construire une épaisse couche de charbon, soit environ 30 cm, puis la laisser.

Nixon a dirigé la mise à feu dans une raffinerie de sucre à Nantes **(16)**, où l'on a fait 12 heures de travail en 10 heures, tout en utilisant 33 % de moins de charbon. Des essais pour le ministère français de la Marine ont suivi, en utilisant une machine inventée par Nixon afin de mesurer la quantité d'eau évaporée par rapport à la quantité de charbon brûlé. Les résultats ont prouvé que le charbon gallois était de 33 % plus efficace que le charbon de Newcastle. Des essais sur les navires de la marine française ont suivi, et le gouvernement français a adopté le charbon gallois comme carburant exclusif pour la marine française.

Tout cela a eu lieu quatre ans avant que l'Amirauté britannique ait commencé ses propres tests de charbons différents. Ces tests dont les résultats ont été cruciaux pour l'industrie houillère du sud du Pays de Galles ne semblent pas avoir été inspirés par les tests antérieurs, en France. C'est un sujet qui nécessite davantage de recherches.

En dépit de tout cela Nixon a failli "tomber sur un bec" à Nantes **(17)**. Le propriétaire d'un bateau à vapeur allant de Nantes à Paimboeuf a envoyé son bateau alimenté du charbon de Nixon, sans bien informer les chauffeurs qui ont fait comme si c'était du charbon de Newcastle. Il ne brûlait pas comme il le fallait et le bateau est arrivé avec trois heures de retard. Le propriétaire s'est fâché à cause de cette « trahison anglaise ».

Nixon, en faisant le même trajet, a constaté que les chauffeurs ne pouvaient pas résister à la tentation de ratisser constamment le feu. En fin de compte, il a dû les payer pour ne pas toucher au feu. C'était une réussite. Les propriétaires nantais de bateaux à vapeur ont été convaincus, et c'est ainsi que le commerce de charbon entre le Pays de Galles et Nantes a commencé.

Or, il est nécessaire d'expliquer brièvement ce que c'est *Welsh steam coal*, le charbon à vapeur gallois et ce que nous revendiquons pour John Nixon.

Alors, qu'est ce qu'on prétend concernant John Nixon ? Il n'était pas le premier à exporter le charbon gallois en France. Ce commerce a commencé dès le XVI^e siècle. Nixon fut le premier à porter un type particulier de charbon – le charbon bitumineux – qui était le carburant qui satisfait le mieux une des nouvelles exigences de la révolution industrielle, **(18)** c'est-à-dire, la production de vapeur dans les usines et à bord des navires. Ce charbon, donc, a acquis une étiquette commerciale – *steam coal* – le « charbon à vapeur ».

Après trois ans de commerce rentable, **(19)** Thomas Powell, capitaliste à courte vue, a refusé de payer la commission convenue à Nixon, qui a été obligé de trouver des finances pour développer ses propres mines. Il a résolu certains problèmes d'ingénierie regardant leur exploitation. D'une importance spéciale est son invention d'un ventilateur mécanique **(20)**, pour éliminer le gaz méthane explosif des mines, inspirée par ses observations du fonctionnement des poumons humains. Il n'y a eu aucune explosion de gaz dans les mines de Nixon. En d'autres mines galloises des explosions ont tué des centaines de mineurs. **(21)**

Quand John Nixon l'a achetée, la mine de Deep Dyffryn **(22)** produisait 150 tonnes de charbon par jour. À la suite de ses améliorations, cela s'est augmenté à 1.000 tonnes par jour. Puis, il achète la Navigation Colliery **(23)** (où le grand-père de Brian Davies travaillait comme palefrenier), la Merthyr Vale Colliery **(24)**, et l'année de sa mort, la compagnie qu'il a établie a fondé la Cwmcynon Colliery **(25)**, (où l'autre grand-père de Brian et deux de ses oncles travaillaient comme mineurs).

Vu que ses mines exportaient leurs produits en France, Nixon s'intéressait à l'amélioration des docks de Cardiff. **(26)** Il adresse une pétition au Marquis de Bute pour qu'il construise un nouveau dock. Le projet a été confié à John Rennie, un ingénieur renommé, mais vieux, et tenant des idées fixes. Rennie a commencé en construisant un dock qui avait une entrée trop petite pour admettre des vaisseaux plus modernes et plus grands qu'avant. Monsieur le Marquis n'admettait pas les objections de Nixon mais sauf l'avis de Robert Stephenson, **(27)** vieil ami de Nixon de Newcastle. L'entrée au port a été agrandie. **(28)**.

John Nixon mérite d'être loué pour sa conduite envers ses employés **(30)**. Les mineurs de charbon étaient payés à la tonne, et un fonctionnaire qu'on appelait "*the croper*" estimait visuellement la quantité de charbon qu'il y avait dans chaque véhicule transporteur. Un jour, les mineurs de Deep Dyffryn ont jeté ce bonhomme dans le canal, tout en exigeant un système plus équitable. Nixon a inventé une machine pour peser le charbon, que les hommes surnommaient « *Billy Fairplay* ». John Nixon était l'un des protagonistes les plus importants de la « *sliding scale* / échelle mobile », qui obligeait les salaires des mineurs à augmenter selon le prix de vente du charbon.

Les trente dernières années de la vie de John Nixon coïncidaient avec l'âge d'or de l'industrie houillère au sud du Pays de Galles **(31)**. Les mineurs gagnaient un salaire élevé et il y avait la paix sociale et la coopération entre mineurs et patronat **(32)**. Ces conditions économiques et sociales ont changé au début du XXe siècle, mais cela, c'est une autre histoire. **(33)**.

Enfin, quelle était l'importance de ce commerce du point de vue français ? **(34)** Je vous offre deux statistiques. **(35)**

1. L'exportation de charbon de Cardiff en 1873. Le port qui reçoit le plus de tonnage de charbon de Cardiff est Saint-Nazaire (185 cargaisons, 139.326 tonnes). Un tout petit peu en avance sur Malte (dépôt de charbon de la British Navy, et Le Havre).

2. Une enquête sur la consommation de charbon français en 1900 a montré que de tout le charbon consommé sur la côte atlantique de la France, plus de 90 % provenaient de la Grande-Bretagne, principalement du Sud du Pays de Galles.

En conclusion, on vous laisse avec une image de la ville de Mountain Ash **(36)** nommée d'après un arbre, le sorbier; ville créée par les mines de charbon de John Nixon et ville natale de Brian Davies. Ville de 10.000 habitants, qui pour la plupart sont obligés de faire un trajet journalier au travail tout en essayant de maintenir le tissu social de leur communauté bien que sa base économique originale ait disparu.

John Nixon and the beginning of the Welsh-coal trade to Brittany

par Brian Davies, traduit de l'anglais et lu par Gareth Miles.

Les chiffres entre parenthèses correspondent aux illustrations projetées.