

II) DU CHARBON ET DES CANAUX : URGENCE, ESPOIRS ET DÉCONVENUES (1860-1866)

1°) Comment et où faire arriver le charbon ?

Dès avant la crise de 1860, Jules Rozet avait eu l'occasion de se plaindre du prix élevé auquel la Haute-Marne devait payer le charbon. Il manifestait quelque irritation devant le comportement de la Compagnie du chemin de fer de l'Est à laquelle il reprochait d'établir à son gré les tarifs de transport de houille à destination de la Haute-Marne selon qu'il lui était plus ou moins rentable de les faire venir de la Sarre, du Nord, de Belgique ou encore de Ronchamp. En avril 1860, il démontre qu'en disposant enfin de voies navigables, ce département pourrait échapper au comportement monopolistique de la Compagnie¹¹¹³, se ravitailler en charbon en faisant jouer la concurrence et exporter à meilleur compte ses bois et ses productions métallurgiques¹¹¹⁴.

La Chambre de Commerce a beau se prononcer pour la voie navigable, le chemin de fer garde ses partisans. Dans le Haut-Pays et la région de Chaumont, quelques bons esprits proposent de réaliser rapidement un raccourci ferroviaire entre Toul et Chaumont, c'est-à-dire entre la Lorraine et le centre de la Haute-Marne, en passant par Bologne, afin de recevoir au meilleur prix les charbons sarrois plutôt que d'attendre que l'Etat, comme il en est coutumier, mette des années à réaliser ses promesses de voie fluviale¹¹¹⁵. Le Président Rozet répond que ce projet ne présente d'intérêt ni sur le plan des prix ni sur celui du tracé. Il rappelle que le transport par le chemin de fer reste bien plus coûteux que par le canal, six centimes au lieu de deux. Après avoir pris l'avis de son confrère lorrain Vivenot-Lamy et en reprenant les arguments de ce dernier¹¹¹⁶, il démontre que l'intérêt de la Haute-Marne métallurgique ne se situe pas entre Toul et Bologne mais entre St-Dizier et Bologne. Pour lui les choses sont évidentes : ce n'est pas d'un chemin de fer dont la Haute-Marne a besoin, mais d'un canal. Jules Rozet ne manque de s'appuyer sur la réflexion exprimée devant les représentants de la Haute-Marne par le Prince-Président à la vue de la carte métallurgique du département : « Comment ne vous a-t-on pas fait un canal ? ». Pour lui, la preuve de la nécessité absolue du canal est que, même avec le bénéfice de la liaison ferroviaire

¹¹¹³ : *Mélanges Industriels*, Chambre de commerce, Jules ROZET «Mémoire adressé à M. le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics sur la construction du canal des houillères de la Sarre. », 26 décembre 1859.

¹¹¹⁴ : *Mélanges Industriels*, Chambre de commerce, Jules ROZET «Mémoire sur le prolongement dans le département de la Haute-Marne du canal latéral à la Marne. », 4 avril 1860 : « Le fret sur la voie ferrée de Blesmes à Bologne n'excède pas en ce moment 0 fr, 08 ; mais il y a sujet de craindre qu'après la construction du canal de la Sarre et dans le cas où l'administration des chemins de fer de l'Est aurait, alors comme aujourd'hui, le monopole des transports entre Blesmes et Gray, elle ne relève ses tarifs à 0 fr. 10 pour la houille et 0 fr. 15 pour le fer. On sait au contraire que pour la batellerie l'addition de 40 ou 50 km et même plus à un long trajet donne très rarement lieu à une augmentation de fret ; il est donc permis de penser que le transport des houilles du nord et de l'est par la voie d'eau ne serait pas plus cher pour St-Dizier que pour Pargny, Brusson ou Vitry, de même que l'expédition des produits de la Haute-Marne sur Paris ne serait pas plus chère de St-Dizier que de Vitry, Brusson ou Pargny. »

¹¹¹⁵ : A. D. Haute-Marne, Chambre de commerce, 8 M Sup 2, séance du 22 mars 1861.

¹¹¹⁶ : VIVENOT-LAMY, *Mon histoire*, St-Dizier, 1894 : lettre de J. Rozet à Vivenot-Lamy, 2 juin 1860 ; réponse de Vivenot-Lamy à Rozet, 3 juin 1860. Article publié dans le Journal de l'Exposition de St-Dizier, n° 5, sept. 1860.

entre Vitry-le-François et Gray (sur la Saône) ouverte 1858, la Haute-Marne ne se trouve pas en état de soutenir la concurrence étrangère. Pour assurer son opinion, il prend des informations auprès d'un jeune commissionnaire et transporteur nouvellement arrivé en Haute-Marne, Émile Giros¹¹¹⁷ ; il trouve des alliés de poids à Paris avec le Commerce des fers, le Syndic des marchands de bois et la Chambre de Commerce qui attendent du canal un meilleur approvisionnement de la capitale en produits métallurgiques, en bois à œuvrer et pierres de construction. Après quoi, il prend catégoriquement position en faveur de la voie fluviale, affirmant qu'elle est le moyen de sauver la Haute-Marne et de permettre à Paris d'élargir sa zone de ramassage¹¹¹⁸.

A ceux qui s'étonnent d'entendre la Haute-Marne réclamer maintenant un canal, alors qu'en 1846, elle s'était enthousiasmée pour le chemin de fer, le Président de la Chambre de Commerce répond que les conditions ont complètement changé : quand les droits d'entrée sur les produits métallurgiques étaient élevés, le chemin de fer pouvait satisfaire les besoins des forges de Haute-Marne. Maintenant que les droits ont été abaissés (de 120 à 30 F pour les fontes), le chemin de fer n'est plus en mesure de rendre les mêmes services : « La conclusion est que le chemin de fer a perdu sa raison d'être, et que le canal a recouvré la sienne. » Jules Rozet explique que cette nouvelle attitude est logique. En effet, à l'époque où les liaisons fluviales avec les bassins houillers de la Sarre et du Nord ou de la Belgique étaient interrompues par des solutions de continuité, le chemin de fer restait le moyen le plus pratique et le plus économique pour acheminer les charbons sans devoir faire des transbordements onéreux. Mais la situation n'est plus la même depuis que l'ouverture récente du canal de l'Aisne à la Marne permet aux charbons du Nord d'arriver à Vitry-le-François. Dès lors, il ne reste que peu de chose à faire pour acheminer les charbons du Nord jusqu'en Haute-Marne sans rupture de charge : il suffit de creuser une bretelle fluviale arrivant à St-Dizier en attendant de la prolonger plus au sud jusqu'à Donjeux. Ainsi, la demande de la Haute-Marne ne doit pas être mise au compte d'un engouement irraisonné. Elle est la conséquence évidente des travaux de canalisation antérieurement exécutés dans l'Est et le Nord de la France.

Pour le moment, les charbons de la Sarre ont encore intérêt à gagner St-Dizier par wagons tant que le Canal des houillères de la Sarre n'est pas achevé. Voyant bien le danger que représente la concurrence de la voie fluviale, la Compagnie de l'Est tente de parer le coup en proposant de réduire ses tarifs à partir de la Sarre. Au même moment – et la coïncidence n'est

¹¹¹⁷ : Le rapport de la séance de la Chambre de commerce du 27 mars 1861 dressé par J. Rozet fait référence à une « note de M.M. Giros & Cie, déposée le 20 mars courant entre les mains de M. le Ministre du commerce. »

¹¹¹⁸ : A. D. Haute-Marne, Chambre de commerce, 8 M Sup 2, 22 mars 1861 et 10 mai 1861: « De l'avis des hommes les plus éclairés et les plus compétents, seul le prolongement dans la Haute-Marne du canal latéral à la Marne peut seul garantir à ce département la conservation de son industrie, celle de la valeur de ses bois, de ses usines et de ses pierres ».

sans doute pas fortuite – le Ministre fait savoir qu’il envisage de réduire les droits de douane sur les charbons de la Sarre. A ces deux lettres, Jules Rozet répond au mois de juin 1861 qu’il n’est pas question de revenir sur le choix précédemment exprimé en faveur du canal, ajoutant que le chemin de fer n’achemine pas énormément de charbon de la Sarre et que celui du Nord arrive maintenant à St-Dizier sans être plus cher tout en bénéficiant d’une meilleure qualité¹¹¹⁹.

Satisfaction est rapidement donnée à la Haute-Marne : le 27 juillet 1861, le département apprend que l’Empereur a signé un décret pour réaliser le canal. Le crédit personnel de Jules Rozet s’en trouve renforcé et le Conseil municipal de St-Dizier lui adresse aussitôt des remerciements empressés¹¹²⁰. Le Président de la Chambre de Commerce peut estimer qu’il a eu raison de placer sa confiance et ses espoirs dans la personne de l’Empereur puisque celui-ci avait formellement donné l’assurance aux régions industrielles traditionnelles qu’elles pourraient soutenir la concurrence étrangère grâce à l’établissement de voies de communication fluviales et ferroviaires.

La liaison fluviale entre St-Dizier et le canal de la Marne au Rhin à Vitry (et non pas à Pargny-sur-Saulx comme le demandait la Haute-Marne) est ouverte en 1866¹¹²¹. En ce qui concerne la prolongation jusqu’à Donjeux et Chaumont, il faudra encore patienter. On apprend en effet que le programme gouvernemental de Travaux publics est ajourné. Mais grâce à l’intervention du député de la Haute-Marne, Auguste Lespérut, le projet de réalisation de la section de St-Dizier à Donjeux est détaché de ce plan d’ensemble et envoyé directement au Conseil d’État pour y être traduit en décret¹¹²². A ce propos, Auguste Lespérut demande à Jules Rozet de rester le plus discret possible : « Je tiens à ce que les journaux n’en parlent point en ce moment, parce que cette faveur que l’on va nous accorder et qui fera des jaloux, amènerait des foules d’autres demandes pouvant gêner la nôtre ». En mars 1868, répondant à l’enquête, la Chambre de Commerce dit une fois de plus que le canal est absolument indispensable au transport des matières pondéreuses comme les fontes, fers houilles, cokes, pierres à bâtir, bois, charpentes, sciages, sans oublier les céréales et les vins. Elle ajoute que le coke remplace de plus en plus le charbon de bois pour la fabrication de la fonte et que dans les forêts de la partie haute

¹¹¹⁹ : A. D. Haute-Marne, 8 M Sup 2, Réunion d’urgence pour lire deux lettres du Président Rozet, 15 juin 1861.

¹¹²⁰ : A. M. St-Dizier, S 332, Conseil municipal du 23 juillet 1861.

¹¹²¹ : On peut supposer à la vue d’une illustration du livre de l’abbé Didier consacré à l’histoire de St-Dizier en 1897 que le canal a été terminé en 1864. Mais que l’écluse de St-Dizier soit construite à cette date ne veut pas dire que le canal est accessible aux bateaux. La Chambre de Commerce s’en inquiète auprès de l’Ingénieur en chef le 20 octobre 1866 : elle affirme ne pas ignorer les efforts constants que ce dernier fait pour mener sa tâche à bien, mais elle croit nécessaire de rappeler combien il est urgent d’ouvrir le canal afin d’obtenir des transports au plus bas prix possible, étant donné la nouvelle hausse qui vient d’affecter les combustibles minéraux. L’Ingénieur répond par retour du courrier que l’ouverture à la navigation aura lieu le 15 novembre 1866 (A. D. Haute-Marne, Ch. de Commerce, 8 M Sup 2, 10 déc. 1866).

¹¹²² : Archives de la famille Lespérut : Lespérut à Rozet, 11 décembre 1867 «J’ai reçu il y a dix-huit jours, après un long entretien avec le ministre, la promesse formelle que notre projet de canal - section de Saint Dizier à Donjeux - allait être détaché du grand projet des Travaux publics qui paraît encore ajourné, et envoyé directement au Conseil d’Etat pour être converti ensuite en décret..»

du département (région où de nombreux hauts-fourneaux viennent d'être éteints), le taillis trouve de moins en moins de débouchés sur place. Ce serait lui redonner de la valeur que de lui permettre d'être exporté par voie fluviale vers les localités manquant de bois de chauffage. Mais, les travaux n'avancent qu'avec une remarquable lenteur, et en 1869, le canal atteint seulement Chamouilley, à quelques kilomètres au sud de St-Dizier.

Quant au canal des Houillères, le principe de sa construction a été adopté en 1860 par le Corps législatif qui a justifié son vote en disant que la Haute-Marne ne pourrait tirer profit des charbons de la Sarre qu'à cette seule condition. Ce canal est ouvert à la navigation en 1866 et les charbons de la Sarre peuvent arriver à St-Dizier par voie fluviale sur la totalité du parcours.

La Haute-Marne serait-elle enfin désenclavée ? Le canal va-t-il répondre aux espoirs placés en lui pour sauver sa métallurgie ?

2°) La contre-attaque de la Compagnie de l'Est et la pénurie de charbons (1865-1866)

Au moment où le canal vient d'être accordé (sans toutefois que les travaux aient été lancés), et où les charbons du Nord viennent de faire une percée en Haute-Marne (1862), la Chambre de Commerce est informée qu'à la demande de la France le gouvernement prussien vient de baisser le prix des houilles et des cokes de 1,50 F la tonne. Comme la Compagnie de l'Est a également diminué ses tarifs de 2,50 F cela fait une baisse totale de 4 F ¹¹²³. L'année suivante (1863), la Prusse entreprend de riposter à l'offensive des houillères du Nord et de Belgique : elle multiplie les opérations de démarchage, serre ses prix, assure qu'elle est en mesure de faire mieux que ses concurrents et promet d'approvisionner à elle seule la Haute-Marne¹¹²⁴. Ayant convaincu les maîtres de forges haut-marnais, elle conclut avec eux d'importants marchés et évince les houillères nordiste et belge. Mais, au cours de l'année 1865, elle se trouve dans l'impossibilité de remplir ses engagements ; elle en profite pour relever le prix de ses charbons et les replacer aux anciens tarifs. Devant la déficience de la Sarre, incapable de tenir ses promesses, les maîtres de forges haut-marnais partent à la recherche de charbons dans le Nord et en Belgique. Ils en trouvent, mais à des prix très élevés (ils atteignent vite deux, puis trois et même 4 F la tonne) car leur demande imprévue s'ajoute à celle des sucreries réclamant plus de charbon que d'habitude à la suite d'une récolte exceptionnelle de betteraves.

Il reste à acheminer ces charbons jusqu'aux usines de Haute-Marne. C'est alors que la voie fluviale révèle ses inconvénients et ses limites. Les cargaisons arrivent en quantités insuffisantes et avec des retards de plusieurs mois. La pénurie de combustible minéral se produit

¹¹²³ : A. D. Haute-Marne, Chambre de commerce, 8 M Sup 2, séance du 10 avril 1862

¹¹²⁴ : Ibid., « Observations sur la situation faite aux départements de l'Est par la pénurie des houilles et les difficultés des transports », rapport rédigé vraisemblablement à la fin du mois d'avril 1866 par J. Rozet d'après le rapport établi par E. Giros et présenté à la séance du 10 avril 1866.

au plus mauvais moment possible car les maîtres de forges qui utilisent la « méthode mixte »¹¹²⁵ n'ont même pas la possibilité de se rabattre en dernière extrémité sur le charbon de bois local étant donné que plusieurs grands propriétaires forestiers des environs ont refusé d'offrir leurs coupes de bois-taillis aux adjudications, dans le but de faire remonter les prix¹¹²⁶.

Pour éviter le renouvellement d'une telle crise, le Président de la Chambre de Commerce insiste pour qu'à l'ouverture prochaine du Canal de la Sarre, le gouvernement prussien respecte les engagements de la convention du 4 août 1861 selon lesquels il a promis d'établir sur les bords du canal ou de ses embranchements des entrepôts de houille toujours abondamment approvisionnés, autant dans l'intérêt de la Champagne que de l'Alsace. La Haute-Marne attend donc avec impatience l'ouverture du Canal des Houillères en qui elle voit le moyen de se dégager du monopole exercé, selon elle, par la Compagnie de l'Est sur les tarifs de chemin de fer. Ce canal est ouvert à la navigation à la fin de l'année 1866 et permet au charbon de Prusse d'être acheminé par voie fluviale sans rupture de charge depuis la mine jusqu'au port de St-Dizier. Cependant, à peine inauguré, le Canal des Houillères est bientôt soumis à un chômage technique de trois mois pendant lequel il est vidé de son eau et livré aux travaux d'entretien en même temps que le canal de St-Dizier à Vitry¹¹²⁷.

3°) Les problèmes techniques des canaux

Ce chômage n'est qu'un des nombreux problèmes techniques inhérents aux voies fluviales. A-t-on fait preuve de naïveté ou d'aveuglement en Haute-Marne à ne pas connaître leur existence ? Comme en son temps pour le chemin de fer, a-t-on placé dans le canal des espérances aussi hâtives qu'excessives ? La nouvelle déception enregistrée par les maîtres de forges pousse Jules Rozet à en rechercher les causes exactes. Déjà à la suite de la pénurie de 1865, il s'était demandé comment une telle situation avait pu se produire alors que, même avec ses imperfections¹¹²⁸, la liaison fluviale avec le bassin houiller du Nord était établie depuis 1859.

Il charge Émile Giros, le nouveau secrétaire et trésorier de la Chambre de Commerce (élu en janvier 1866) de se rendre aux réunions de Strasbourg (23 février) et de Nancy (5 mars) où les usagers du grand quart Nord-Est de la France doivent examiner les questions relatives aux voies navigables. Emile Giros connaît bien le problème du chômage des canaux. Déjà en 1861, pour faciliter le voyage de ses propres bateaux, il avait adressé une demande à l'Administration des

¹¹²⁵ : En 1859, au nord d'une ligne allant de Sommevoire à Thonnance-les-Moulins, 29 hauts-fourneaux fonctionnaient déjà aux combustibles mélangés (méthode mixte) et 18 au charbon de bois seul (Gilles ALVES, « Les progrès techniques des hauts fourneaux haut-marnais », art. cit., carte « Les hauts fourneaux et leurs équipements en 1850 », p. 150).

¹¹²⁶ : A.N.L. : D'après ces archives, le Baron de Rothschild ne procède à aucune adjudications de coupes de bois à St-Dizier en 1862, 1863 et 1864. Il les reprend seulement en 1865 sur une superficie réduite ne dépassant pas 40 ha (en 1866 : 72 ha, et en 1867, 89 ha). Ces mêmes archives ne contiennent pas trace non plus d'adjudications par Werlé, l'autre grand propriétaire de la forêt du Der.

¹¹²⁷ : A. D. Haute-Marne, Chambre de Commerce, 8 M Sup 2, séance du 2 mai 1867.

Ponts et chaussées pour que les travaux d'entretien du nouveau canal de l'Aisne à la Marne soient retardés et lecture de sa lettre avait été faite à la Chambre de Commerce. En 1862 encore, sur le rapport établi par ses soins pour le compte de la Chambre de Commerce, l'Ingénieur en chef avait bien voulu réduire la durée du chômage du Canal de la Marne au Rhin de 57 jours à 34.

Présentant ses conclusions à la Chambre de Commerce¹¹²⁹, Emile Giros commence par rappeler que la Haute-Marne vient d'accomplir un gros effort de modernisation en faisant largement appel au charbon : la consommation de combustible minéral y a été décuplée entre 1860 et 1865, passant de 10.000 à 100.000 tonnes. Il décrit la pénurie de charbon de l'année 1865 qui a forcé des usines à arrêter leurs feux. Il met en cause autant le chemin de fer que la voie fluviale : le premier manque de matériel de transport, la seconde n'a pas permis la circulation, pendant plusieurs mois de suite, des bateaux en provenance du Nord ou de la Belgique en direction de l'Est de la France. Il énonce les cinq points sur lesquels les efforts doivent porter : le chômage, la profondeur des canaux, les dimensions des écluses, les droits de navigation, et l'achèvement des voies navigables en cours d'exécution.

Selon lui, le chômage des canaux est le principal responsable des retards. Des bateaux, chargés de houille en Belgique au mois de juillet, ne sont arrivés à destination qu'après huit mois de navigation. D'abord arrêtés à Berry-au-Bac par le chômage du canal de l'Aisne à la Marne, ils y sont restés jusqu'au mois de septembre. Au moment de repartir, ils apprennent qu'il n'y a pas assez d'eau dans la Vesle. Il leur faut patienter jusqu'au mois de novembre. Les bateaux reprennent leur route mais sont bientôt bloqués par les glaces. Ils parviennent tout de même à la fin du mois de décembre à l'entrée du canal de la Marne au Rhin. Mais là encore, ils sont empêchés de poursuivre leur route par un nouveau chômage de deux mois. Au nom des usagers, Giros demande que ces opérations d'entretien s'opèrent non plus dans le désordre et l'incohérence, mais de manière harmonisée entre les différents secteurs navigables. Sur ce point, il démontre que les intérêts de la Haute-Marne rejoignent ceux des autres régions industrielles voisines et surtout ceux du bassin houiller du Nord¹¹³⁰.

¹¹²⁸ : La voie fluviale entre le Nord et la Haute-Marne n'est pas complètement achevée : la liaison directe entre l'Oise et l'Aisne reste encore à faire.

¹¹²⁹ : A.D. Haute-Marne, Chambre de commerce, 8 M Sup 2, séances des 15 mars et 10 avril 1866.

¹¹³⁰ : Ces chômages sont préjudiciables autant aux forges de la Haute-Marne qu'aux sociétés minières des départements du Nord et du Pas-de-Calais. C'est pourquoi, au mois de mai 1870, le Directeur général des Mines d'Anzin transmet au Président Rozet la copie de la protestation qu'il vient d'adresser au Ministre et dans laquelle il constate qu'aucun progrès n'a été fait dans ce domaine et qu'il n'y a toujours pas simultanément de chômage entre les voies fluviales reliant le Nord, la mer, Paris, la Haute-Marne, et Nancy. Le directeur ajoute qu'il a connaissance d'une nouveauté technique qui pourrait améliorer sensiblement les choses. Jusqu'à présent, dit-il, le curage des canaux devait se faire à sec, mais maintenant il est possible d'opérer en période de hautes eaux en faisant faire le travail par des dragues à vapeur. Le Président Rozet lit cette note à ses collègues ; ils en approuvent le contenu et décident de la faire imprimer afin de la communiquer à toutes les Chambres de Commerce et à tous les industriels des régions concernées. (A. D. Haute-Marne, Chambre de Commerce, 8 M Sup 2, séance du 10 mai 1870).

La deuxième difficulté provient de l'inégale profondeur des canaux¹¹³¹. En conséquence, les bateaux sont obligés de porter une charge inférieure à leur capacité réelle¹¹³², ou bien ils naviguent seulement sur la portion de canal dont la profondeur leur convient. Dans ce cas – c'est le plus fréquent –, parvenus au bout de leur secteur, ils déchargent leur cargaison. Celle-ci est transbordée sur un autre bateau qui continue le trajet, opération qui prend du temps et de l'argent.

Le troisième point est relatif à l'inégale dimension des écluses selon les secteurs et contribue à accuser le problème précédent. Emile Giros aborde aussi le problème des droits de navigation qui alourdissent le prix du transport du charbon et dont la suppression est réclamée par tous les usagers. En cinquième lieu, il demande l'achèvement rapide des travaux en cours et la réalisation de ceux qui sont projetés.

Jules Rozet s'appuie sur les arguments d'Emile Giros pour rédiger son propre rapport au mois d'avril (ou mai ?) 1866¹¹³³. Il rappelle une nouvelle fois qu'il demande seulement la réalisation des promesses officielles. En effet, lors de la suppression du régime de protection au profit de la liberté de commerce, l'Empereur s'est engagé à développer les voies de communication dans le but d'amener la houille sur les lieux où les besoins de la production la réclament. De même, il a proclamé qu'il s'efforcera de réduire les tarifs en établissant une juste concurrence entre les différents types de moyens de transport. Mais six ans après ces engagements solennels, on en est toujours au même point.

Au vu des déconvenues enregistrées dans l'utilisation des voies fluviales et la lenteur de leur réalisation, ne faudrait-il pas profiter des services réels que peut rendre le chemin de fer ?

4°) Derniers espoirs : le chemin de fer et le canal ?

Si comme cela a été dit un peu plus haut, la Haute-Marne apprécie la qualité des houilles et des coques du Nord et de Belgique, elle doit leur reconnaître des défauts, à savoir la friabilité et la sensibilité à l'humidité, ce qui oblige à les employer le plus rapidement possible après leur extraction. Le bateau est beaucoup trop lent et c'est pourquoi, on doit lui préférer le transport sur wagons. Aussi, la Chambre revient-elle un peu sur le parti qu'elle avait pris en 1860, celui de la priorité absolue à la voie fluviale, comprenant qu'elle a intérêt à préserver l'existence d'un couple offrant une voie lente et une voie rapide.

Pour ne pas se limiter à la desserte des forges installées le long de la voie ferrée principale, c'est-à-dire la vallée de la Marne, la Chambre encourage la création de voies ferrées d'intérêt local. Elle étudie notamment le projet et le tracé d'une ligne entre St-Dizier et Wassy devant

¹¹³¹ : La profondeur est de 1,80 m dans le Nord, 1,50 dans le canal de l'Aisne à la Marne, 1,40 dans le canal de la Marne au Rhin, et 1,30 seulement dans celui du Rhône au Rhin.

¹¹³² : Sur un canal d'1,80 m de profondeur, un bateau peut porter 240 tonnes, avec 1,40 m il doit se contenter de 190 tonnes.

¹¹³³ : A. D. Haute-Marne, Chambre de commerce 8 M Sup 12 « Observations sur la situation faite aux départements de l'Est par la pénurie des houilles et la difficultés des transports », rapport manuscrit, par J. Rozet.

relier les deux villes par une ligne de chemin de fer dans la vallée de la Blaise¹¹³⁴. A ce propos, on s'inquiète de savoir si le soutien manifesté par la Chambre de Commerce à ce projet ne risque pas de décourager la compagnie en cours de création. Le Président Rozet répond que pour le moment les forges de la Blaise n'ont rien et qu'elles ont absolument besoin des voies de communication promises par l'Empereur en 1860. Un membre de la Chambre renchérit en faisant observer que ce chemin de fer a toutes les chances de voir le jour car des partenaires nombreux y concourent, le Département, les villes, les industriels et la Compagnie de l'Est, tandis que le canal est entre les seules mains de l'État. Or, chacun le sait, l'État n'est jamais pressé : « ce dernier traîne beaucoup ». La Chambre décide donc d'attendre la constitution définitive de la société avant d'envoyer au Ministre un avis favorable au canal. Comme on le pressentait, le chemin de fer de la vallée de la Blaise est bientôt construit (dès 1868), alors que le canal desservant la même vallée sera mis en eau seulement en 1883, après de multiples péripéties et controverses.

La Chambre prête une oreille plus attentive aux projets de lignes de chemin de fer pouvant favoriser le désenclavement du département, notamment en provenance de la Belgique. Déjà, dans sa séance du 10 juillet 1864, elle s'était montrée intéressée par une proposition de voie directe entre la Belgique et St-Dizier, au moyen d'un tronçon reliant Pommersoeul (ligne du Hainaut et des Flandres, en Belgique) et Montaigny (ligne de l'Est, en France)¹¹³⁵. Quatre ans plus tard, elle est mise au courant d'un programme assez semblable : un groupe de sociétés belges vient de demander au ministre français deux concessions de lignes de chemin de fer¹¹³⁶ grâce auxquelles le bassin métallurgique de la Haute-Marne recevrait facilement les houilles et les cokés belges à un prix moyen de 6 F par tonne (soit 2,5 centimes par tonne-kilomètre) et pourrait expédier en retour des minerais, bois et pierres de construction. Les promoteurs estiment que la Haute-Marne serait alors en position de résister à la concurrence étrangère « qu'elle appréhende tellement ». En recevant le charbon à bon marché, elle se trouverait en aussi bonne position que le Bassin de la Moselle, avec l'avantage de bénéficier de minerais de qualité sensiblement supérieure à ceux de la Lorraine¹¹³⁷. Jules Rozet et la Chambre soutiennent vigoureusement ces initiatives. Les forges champenoises vont-elles être sauvées par les chemins de fer belges ? Non,

¹¹³⁴ : A. D. Haute-Marne, Chambre de commerce, 8 M Sup 2, séance du 10 juillet 1864.

¹¹³⁵ : A. D. Haute-Marne, Chambre de commerce, 8 M Sup 2, séance du 10 juillet 1864.

¹¹³⁶ : L'une va d'Orléans à Châlons, avec prolongement par Reims et Ligny-le-petit, l'autre, de Troyes à Nançois-le-Petit (près de Ligny-en-Barrois) par Wassy et avec embranchement sur Chaumont.

¹¹³⁷ : A. D. Haute-Marne, 8 M Sup 12, Chambre de commerce, lettre de Simon Philippart, administrateur délégué de la Société des Chemins de fer des bassins houillers du Hainaut : « Cet avantage est d'une valeur considérable pour le département de la Haute-Marne dont les minerais sont en général de meilleure qualité que ceux de Moselle. Or il est incontestable que le développement prodigieux de ce dernier bassin date du jour où il a été relié aux houillères belges et à celles de la Sarre par des voies ferrées qui lui fournissent le combustible belge grevé seulement de 8 à 10 f et celui de la Sarre, de 5 à 7 f par tonne pour frais de transport. (...) Notre société est la seule en position de procurer au département de la Haute-Marne les avantages que nous venons d'énumérer : nous exploitons à la fois les réseaux industriels des trois bassins charbonniers de Mons, du Centre et de Charleroy, ainsi que la ligne de Frameries à Ligny-le-Petit, à laquelle ces trois réseaux sont soudés ».

car la guerre de 1870 met fin à ces projets et il n'en sera plus jamais question dans les délibérations de la Chambre de Commerce¹¹³⁸.

Au mois de juin 1869, invitée à donner son avis sur la construction du canal de Chaunoy (sur l'Oise) à Berry-au-Bac (sur l'Aisne), la Chambre confie à une commission, dans laquelle elle ne manque pas d'inclure son Secrétaire, le soin de suivre cette affaire. A la séance du 10 mai 1870, Emile Giros présente un rapport très favorable¹¹³⁹. Il explique que le détour actuel n'est pas très long mais qu'il contraint les bateaux à remonter le cours de l'Aisne sur une distance de 58 km. Cela est coûteux car il faut des pilotes et des hommes de renfort qu'on a du mal à recruter même en les payant fort cher. En plus, dès que les eaux sont trop fortes, il faut compter avec de fréquents arrêts à Compiègne. En conséquence, ce tronçon constitue non pas un lien, mais un véritable obstacle qui dissuade les bateaux nordistes de se diriger vers l'Est. Aussi le fret en provenance du Nord pour cette destination est-il plus onéreux que pour les autres.

Il démontre qu'au lieu de revenir à 558 F en faisant le détour actuel, le trajet par le nouveau canal ne reviendrait plus qu'à 88,50 F. En tout, cela ferait pour les usines haut-marnaises une économie de 562.000 F qui contribuerait à abaisser le prix du charbon et du coke dont la Haute-Marne a de plus en plus besoin. Emile Giros donne des chiffres : déjà, sur les 100.000 tonnes de fonte qu'elle produit annuellement, elle en fait 75.000 au coke ; elle utilise 125.000 tonnes de charbon pour transformer cette fonte en fer. Avec un prix diminué de 2,50 F par tonne grâce au raccourci, le département pourrait chercher dans le Nord et en Belgique la totalité de ses combustibles. On comprend que la Chambre se prononce en faveur de l'exécution immédiate du Canal de l'Oise à l'Aisne. Ses vœux semblent en voie d'être exaucés car l'administration fait avancer le dossier. Mais la guerre franco-allemande éclate et il faudra attendre 1872 pour qu'on en parle à nouveau. Le canal de l'Oise à l'Aisne sera réalisé bien tardivement, après 1880. C'est seulement à partir de ce moment-là que le prix du charbon deviendra réellement économique en Haute-Marne, ainsi que le montre Michel Hau¹¹⁴⁰.

Après s'être enthousiasmée pour le chemin de fer en 1846 puis pour le canal, après avoir expérimenté les inconvénients et les avantages de chacun de ces moyens de transport, la Chambre de Commerce parvient au mois d'août 1868 à une position plus équilibrée. Par la voix de son Président, elle réclame le développement simultané des voies fluviales et ferrées, seul moyen

¹¹³⁸ : Ces projets de liaison entre la Belgique et la Haute-Marne connaîtront une partie d'exécution quand Simon Philippart, l'homme d'affaires belge en contact avec la Chambre de Commerce, sera devenu propriétaire des minières de la vallée de la Blaise et qu'il en écoulera les minerais en Belgique. Par la suite ces minières reviendront à Emile Giros qui les intégrera au groupe qu'il constituera sous le nom de « Forges de Champagne ».

¹¹³⁹ : A. D. Haute-Marne, Chambre de Commerce, 8 M Sup 2, séance du 10 mai 1870.

¹¹⁴⁰ : Michel HAU, *La croissance économique de la Champagne de 1810 à 1969*, Paris 1976, tableau n° 30 sur les prix comparés du charbon dans les quatre départements aux dates de 1875, 1881, 1891 et 1901, p. 71.

d'obtenir une concurrence réelle entre le chemin de fer et le canal et de mettre la Haute-Marne à même d'obtenir les prix les plus modérés pour ses approvisionnements en charbon et coke.