

III) LUTTER POUR SURVIVRE ?

Si dans un premier temps, la Haute-Marne métallurgique a exigé des voies de communications pour résister à la concurrence, maintenant c'est pour survivre.

1°) De l'apogée au gouffre ?

La Haute-Marne pouvait estimer au début des années 1860 qu'elle avait seulement à traverser une crise de plus. Ses positions étaient encore fortes : n'était-elle pas en 1856 le premier département producteur de fonte et le cinquième pour le fer ?

Mais les fermetures de hauts-fourneaux commencent à gagner le centre du département et elle prend conscience que ce mouvement préfigure le déclin et peut-être même la disparition définitive : « Les désastres, qui n'étaient encore en 1864 qu'une éventualité menaçante, sont devenus une effrayante réalité. » En 1868, Jules Rozet alerte l'administration : depuis la signature des Traités de commerce de 1860, 38 hauts-fourneaux sur 114 ont été détruits ou éteints, 4 fourneaux à refondre sur 31 ont disparus, 18 gros marteaux sur 63 ont cessé de battre, 7 trains de laminoirs sur 60 ont cessé de fonctionner¹¹⁴¹. A cet effondrement industriel - qui touche également les autres régions de métallurgie forestière¹¹⁴² - s'ajoute ce qui est ressenti comme un abandon et même une condamnation par le gouvernement : à la séance du Corps Législatif du 17 avril 1866, le Ministre d'État a ouvertement pris parti pour la grande industrie et a annoncé la disparition de l'industrie métallurgique divisée en une multitude d'entreprises roulant chacune avec de petits capitaux.

Si quelques années auparavant, les mesures gouvernementales donnaient lieu à des réactions de colère et à des emportements excessifs, maintenant elles ne provoquent plus que des réflexions désabusées et défaitistes. Au ministre des Travaux publics qui lui demande ce qu'il va envoyer à l'exposition de 1867, le Baron Lespérut répond : « La clef de mes usines ! ». L'année suivante, après un voyage effectué à Hayange, Firmin Lemut, maître de forges au Clos Mortier, rapporte que M. de Wendel ne paraît nullement inquiet de l'avenir et que ses usines tournent à plein rendement. Jules Rozet en est vivement affecté : « S'il est vrai que l'on peut produire chez de Wendel de la fonte à 60 francs et du fer à 180 francs, alors la Haute-Marne est perdue. »¹¹⁴³ Un an après, l'Ingénieur des Mines dresse lui aussi un tableau pessimiste : « Les hauts-fourneaux ont ralenti leur production, le Clos Mortier n'a que 5 fours à puddler sur 10 et 2 à réchauffer sur 4, les ouvriers n'y font plus que des demi-journées, et on en renvoie quelques-uns. »¹¹⁴⁴

La Champagne métallurgique a attendu pendant plusieurs décennies le choc de la Révolution des forges et, comme d'autres régions de métallurgie forestière redoutant

¹¹⁴¹ : *Mélanges Industriels*, Jules ROZET, « Rapport du Conseil général de la Haute-Marne, sur la situation de diverses industries et du commerce du département », 30 août 1868.

¹¹⁴² : Jean VIAL, *L'industrialisation de la sidérurgie française 1814-1864*, Paris 1967, t. I, pp. 214--221.

¹¹⁴³ : Archives de la famille Lespérut : lettre de Jules Rozet à Auguste Lespérut, 19 décembre 1867.

¹¹⁴⁴ : HENRIOT et MEJEAN, op. cit., pp. 121-122.

l'abaissement constant du prix des produits anglais¹¹⁴⁵, elle s'est employée à s'en protéger par le relèvement des barrières douanières¹¹⁴⁶. A force d'être différée, cette révolution a pris l'apparence d'une menace de moins en moins consistante et dangereuse. Mais, pour être tardive, la sanction n'en est que plus brutale.

2°) Que faire : supplier l'Empereur ou passer dans l'opposition ? (1867-1870)

a) La malencontreuse affaire des tarifs des minerais de fer (1867-1868).

Révélatrice de l'atmosphère obsidionale qui s'installe en Haute-Marne est l'affaire des tarifs pratiqués par le chemin de fer. Elle fait l'objet en 1867 et 1868 d'une vigoureuse polémique entre la Chambre de Commerce et la Compagnie de l'Est.

Déjà en 1866, le Président Rozet avait fait observer que le prix du transport de la houille prussienne entre Sarrebruck et Frouard était de 6,50 F la tonne, alors que dans l'autre sens, celui du minerai lorrain n'était que de 3 F. C'est cette même différence qu'il observe maintenant à propos des minerais de fer de la Haute-Marne : ils sont conduits dans le Nord à 6,85 F tandis que dans l'autre sens les charbons du Nord sont transportés à St-Dizier à 9,60 F ! Jules Rozet estime que ces tarifs favorisent à l'excès l'exportation du minerai de fer champenois tandis qu'ils renchérissent l'importation du charbon en Haute-Marne. S'adressant à l'Empereur, il dénonce ce qu'il considère comme un abus commis par les compagnies de chemin de fer : « Nous ne devons pourtant pas lui laisser ignorer que l'exploitation de ces voies nouvelles par les compagnies qui en ont obtenu la concession, et possèdent, relativement aux taxes qu'il leur est permis de percevoir un pouvoir discrétionnaire, n'est pas sans danger pour l'industrie. » Pour la Haute-Marne, il considère que c'est une « injustice » mettant en péril l'existence même de son industrie, la sidérurgie ayant alors plus intérêt à se développer sur les bassins houillers que sur les bassins miniers¹¹⁴⁷. Dans ces conditions, la Champagne n'est pas loin de penser qu'elle est la victime désignée d'une vaste opération manigancée et orchestrée en haut-lieu au profit exclusif des grands établissements du

¹¹⁴⁵ : Archives de la famille Lespérot : 21 janvier 1818, Représentations adressées au ministre de l'intérieur par les maîtres de forge de Haute Marne, Meuse, Vosges, Haute-Saône et Côte d'Or : *Sur la nécessité d'une augmentation dans les droits établis par la loi du 21 décembre 1814 sur les fers venant de l'étranger* : « Ces prix ont tellement baissé depuis, notamment en Angleterre, par le perfectionnement apporté dans la fabrication des fers en barres, qu'une nouvelle lutte s'est engagée : lutte inégale et dans laquelle les fabriques françaises, moins favorisées que celles étrangères sous le rapport de l'abondance et du bas prix des combustibles, succomberaient rapidement si le gouvernement ne leur accordait encore aujourd'hui l'appui dont elles ont besoin. (...) Ce n'est pas le défaut d'industrie qui s'oppose à ce que l'on fabrique en France des fers en barre à l'aide du laminoir ; mais il faut de puissants moteurs à ces machines, qu'on y emploie les pompes à feu et, pour le service de ces pompes, on a besoin d'un combustible à bas prix tel que la houille, et se tirant sur le sol même de l'établissement. Or ces avantages réunis s'offrent très fréquemment en Angleterre tandis qu'en France, il y a très peu de forges placées à portée des houillères. »

¹¹⁴⁶ : Ibid. : « Mais les droits sur les fers furent basés sur les prix auxquels l'étranger pouvait livrer ses fers dans les ports de France. Ces prix ont tellement baissé depuis, notamment en Angleterre, par le perfectionnement apporté dans la fabrication des fers en barres, qu'une nouvelle lutte s'est engagée : lutte inégale et dans laquelle les fabriques françaises, moins favorisées que celles étrangères sous le rapport de l'abondance et du bas prix des combustibles, succomberaient rapidement si le gouvernement ne leur accordait encore aujourd'hui l'appui dont elles ont besoin. »

¹¹⁴⁷ : Jules Rozet affirme même, que si on inversait les tarifs, tout le fer serait bientôt fabriqué en Haute-Marne.

Midi et des usines de construction métallique contre les hauts-fourneaux et les forges des régions de métallurgie forestière¹¹⁴⁸.

Après avoir vainement demandé que les frais de transport des houilles et coques par voie ferrée à partir du Nord en direction de la Haute-Marne ne soient pas plus élevés que ceux des minerais haut-marnais vers le Nord, ayant épuisé toutes les ressources normales des pétitions et des protestations, le Président Rozet tente de se faire entendre au plus haut niveau : le 13 novembre 1867, il adresse à l'Empereur en personne un très long mémoire rédigé dans les termes d'une véritable supplique. Jules Rozet montre que la fabrication du fer coûte en Haute-Marne 8,50 F plus cher la tonne que dans le Nord et que cette différence s'accuse encore par le fait qu'il faut beaucoup plus de minerai que de charbon pour cette fabrication. Il décrit l'état dans lequel se trouve le département : « A aucune époque, l'industrie métallurgique de la Haute-Marne que nous représentons n'a subi une plus cruelle épreuve. (...) Déjà les plus faibles ont succombé. Ceux que le courage et la vie n'ont pas encore abandonnés résisteront-ils à la tourmente ? ». Il n'oublie pas de mentionner les conséquences sociales représentées par « les suspensions de travail fréquemment renouvelées dans toutes les usines, les renvois fréquents d'ouvriers, l'oisiveté, le désordre et la misère, funestes conséquences du chômage des ateliers ». Il termine son mémoire en faisant un appel à la miséricorde du souverain dans des termes rappelant ceux de l'Ancien Régime et de la Monarchie absolue : « Votre Majesté, dont l'inépuisable sollicitude veille sur toutes les existences, appréciera l'urgence des mesures de Salut que nous prenons la liberté de lui indiquer. (...) Nous (...) aimons mieux recourir à la juridiction suprême de Votre Majesté. (...) L'Empereur aime la vérité, nous n'avons pas craint de la lui montrer dans ses détails les plus navrants. (...) Nous lui avons fait entendre le cri de la douleur. »

Cette manière de s'exprimer peut paraître anachronique et elle surprend de la part d'un homme dont les opinions libérales ne sont pas totalement effacées. Elle est sans doute moins déplacée qu'on ne pourrait le croire. La Haute-Marne avait été très favorablement impressionnée par la rapidité avec laquelle l'Empereur avait accordé par le décret du 27 juillet 1861 le canal de Vitry-le-François à St-Dizier. Le 22 août 1861, Jules Rozet et le Conseil municipal de St-Dizier signaient une adresse à l'Empereur, considéré comme un véritable sauveur : « La ruine de notre industrie métallurgique était imminente ; mais Votre Majesté veillait sur elle. (...) Nos populations satisfaites ne pourront oublier, Sire, qu'elles doivent cet élément de prospérité et d'avenir à la puissante sollicitude de Votre Majesté. » Peu après, le Conseil municipal était

¹¹⁴⁸ : A. D. Haute-Marne, Fonds Daguin, M. F. 173 : Claude-Stanislas Simon, « Mémoire contre les acquits-à-caution », présenté et adopté à la réunion des maîtres de forges de Champagne, 12 novembre 1867. Parlant de la situation de la métallurgie Champenoise « subitement et cruellement frappée par le Traité de Commerce », Simon dit : « Une combinaison machiavélique et illégale a retourné ce droit contre elle, au profit de l'industrie privilégiée des constructeurs qui prospère et s'enrichit en favorisant le développement de la production étrangère. »

informé que l'Empereur avait bien reçu l'adresse¹¹⁴⁹. Cette réponse ne pouvait que l'honorer et le convaincre qu'il bénéficiait de l'attention particulière de Napoléon III, au nom de la Haute-Marne.

Le ton dramatique et sincère employé par le Président Rozet aura-t-il produit son effet auprès de l'Empereur ? Le fait de rappeler le Souverain à ses devoirs et à la mission qui lui incombe de protéger son peuple l'ont-ils touché ? En tout cas, l'Empereur fait savoir un mois après par le général Frossard, notable haut-marnais et chef de la Maison du Prince impérial¹¹⁵⁰, qu'il a pris connaissance du mémoire, qu'il l'a lu en entier et qu'il a demandé au ministre de se faire donner des justifications par la Compagnie de l'Est¹¹⁵¹. Celle-ci s'exécute et fournit ses explications le 29 janvier 1868. Le Directeur expose qu'il ne comprend pas les revendications de la Chambre de Commerce car c'est à la demande des maîtres de forges de Haute-Marne que les Compagnies de chemin de fer du Nord et de l'Est ont fait un véritable effort en diminuant leur tarif bien en dessous de ce qui était prévu par le cahier des charges, tarif de faveur grâce auquel la gare de St-Dizier a pu recevoir des quantités substantielles de charbon : 67.000 tonnes en 1866 et 27.000 en 1867. Le Directeur ajoute qu'il a été obligé de se mettre en quête d'un fret de retour pour utiliser les wagons et que les Compagnies du Nord et de l'Est ont trouvé une solution en établissant un tarif spécial pour le transport des minerais de fer dont les établissements du Nord étaient demandeurs. C'est ainsi que 39.000 tonnes de minerai ont été transportées en 1866, et 23.000 en 1867. Selon le Directeur, ces chiffres auraient été beaucoup plus bas et même nuls si le trafic des canaux n'avait pas été interrompu par les chômages. Il pousse son raisonnement jusqu'au bout : en bonne logique, ce n'est pas le tarif des chemins de fer que les maîtres de forges devraient attaquer mais celui des canaux.

Par ailleurs, il réagit devant la prétention des maîtres de forges de se réserver les minerais de fer haut-marnais et d'en empêcher la vente à l'extérieur du département, les propriétaires de minières ayant le droit de vendre leur minerai à qui bon leur semble. Sinon, cela voudrait dire que les chemins de fer et les canaux devraient travailler au profit exclusif des maîtres de forges. Il fait remarquer qu'en protestant contre le tarif, la Haute-Marne oublie que ce même tarif lui permet d'exporter ses fontes brutes (produits élaborés) au même prix que les minerais (simples matières premières), ce qui est très avantageux. Il conclut en disant que les Compagnies du Nord et de l'Est ont déjà beaucoup fait pour la Haute-Marne métallurgique et qu'elles ne peuvent pousser plus loin leurs concessions.

¹¹⁴⁹ : A. M. St-Dizier, S 332, Conseil municipal, séances des 21 août et 18 septembre 1861.

¹¹⁵⁰ : J.-M. CHIROL, *251 personnages du Pays haut-marnais*, Langres, 1983 : Charles-Auguste Frossard, 1807-1875, Aide de camp de Napoléon III, membre de la commission mixte des Travaux publics et de la Défense, est nommé Chef de la Maison militaire et Gouverneur du Prince impérial par décret du 15 mars 1867.

¹¹⁵¹ : A. D. Haute-Marne, Chambre de Commerce, 8 M Sup 2, séance du 10 janvier 1868.

En transmettant cette lettre au Président Rozet le 21 mars 1868, le Préfet de la Haute-Marne lui rappelle qu'il n'est pas dans le pouvoir de l'Administration d'imposer des tarifs aux compagnies puisque ces derniers ont été définis par le cahier des charges. Il ajoute que la réduction sur le charbon sarrois transporté depuis Forbach est très intéressante puisqu'elle est de 85 %.

Mais Jules Rozet n'est nullement convaincu. Il envoie aussitôt un nouveau mémoire reprenant les arguments précédents. Il avance que les tarifs en question n'ont pas été obtenus grâce à quelque libéralité ou bienveillance de la Compagnie, mais par le simple jeu de la concurrence entre le chemin de fer et la voie d'eau, et que de toute manière ces prix restent – c'est du moins ce qui se dit - les plus élevés de France. Il va plus loin. Selon lui, l'élévation du prix du transport des combustibles à la somme de 3 centimes sur les wagons de la Compagnie de l'Est et l'abaissement de celui des minerais à 2 centimes aurait deux buts. Le premier serait de priver la batellerie du transport des minerais afin de la mettre dans l'impossibilité de transporter les combustibles à défaut de retour. Le second serait d'inciter les maîtres de forges de la Haute-Marne à tirer de la Prusse la majeure partie des houilles et cokes dont ils ont besoin, plutôt par une augmentation des frais de transport sur la ligne entre l'Est et le Nord que par une diminution de ces frais sur la ligne entre l'Est et la Prusse. Pour la Chambre de Commerce, les choses sont claires : il y a collusion d'intérêts entre les houillères de Prusse et la Compagnie de l'Est ; ces deux partenaires s'entendent pour contraindre la Haute-Marne à s'approvisionner en charbon sarrois, à abandonner celui du Nord et de la Belgique et à utiliser le chemin de fer au détriment de la voie fluviale.

Le Président Rozet ne se contente pas d'accuser la Compagnie de l'Est de vouloir étouffer le transport fluvial entre le Nord et la Haute-Marne, il va plus loin en dénonçant les nouveaux propriétaires des forêts du Val et de Wassy, Alfred George et le Duc de Galliera, qui auraient mis à profit leur qualité d'Administrateurs de la Compagnie de l'Est pour obtenir des tarifs favorisant l'expédition de leurs minerais de fer vers le Nord et la Belgique. Enfin, il réproouve ouvertement l'attitude de la Compagnie de l'Est qui, n'acceptant pas d'avoir perdu un procès contre les maîtres de forges, profiterait de l'occasion pour prendre sa revanche.

Le 22 avril 1868, le Directeur de la Compagnie de l'Est fait parvenir sa seconde réponse. Il se dit prêt à supprimer le tarif d'expédition des minerais mais il avoue ne pas comprendre ce que pourraient y gagner les forges, car d'après lui, le minerai continuera de quitter la Haute-Marne pour le Nord et la Belgique, mais cette fois entièrement par bateau.

Cette affaire n'a pas de suite et ne laisse pas d'autre trace dans les archives de la Chambre. On peut penser que les autorités ont été convaincues par la défense de la Compagnie de l'Est et qu'elles ont été importunées par les accusations hâtives portées contre Alfred George et le Duc de Galliera. Contrairement à ce qui s'était produit en 1861 pour le canal, le recours à l'Empereur se

solde ici par un échec. S'il semble que Jules Rozet ait perdu son sang-froid coutumier, cette affaire offre l'intérêt de se faire une idée de l'atmosphère de détresse qui règne alors en Haute-Marne.

b) L'affaire du prolongement du Canal (1868).

La voie de la représentation populaire donnerait-elle de meilleurs résultats que le recours au souverain ? Cette fois, la Haute-Marne fait intervenir Auguste Lespérut, député, propriétaire forestier, propriétaire des forges à Eurville, respecté de ses confrères pour son intégrité et son indépendance d'esprit. Le 23 novembre, Lespérut est reçu en audience par le ministre et obtient de ce dernier l'assurance formelle que la section du canal de St-Dizier à Donjeux sera examinée directement par Conseil d'État. En même temps, le mémoire du Président Rozet est imprimé et distribué aux députés et une grande pétition est préparée par les maîtres de forges.

Mais alors que le projet de canal de St-Dizier à Donjeux va être mis aux voix au Conseil d'État (février 1868), on s'aperçoit que l'enquête remonte à plus de vingt ans et qu'il est nécessaire d'en ordonner une nouvelle. En Haute-Marne on y voit immédiatement une nouvelle manœuvre dilatoire dirigée contre les forges de Champagne¹¹⁵². Pour une fois, cette crainte n'est pas fondée et Lespérut est chargé au nom du Ministre, du Directeur général et du rapporteur de presser le Préfet d'abréger les délais au maximum. Le Baron Lespérut obtient une audience et est reçu aux Tuileries par Napoléon III au mois de mars 1868. Il s'entretient avec lui pendant une vingtaine de minutes de la situation dramatique de la Haute-Marne et lui annonce qu'une délégation lui remettra les pétitions revêtues des 15.195 signatures recueillies auprès des maîtres de forges et de leurs ouvriers par Claude-Stanislas Simon, maître de forges au Clos Mortier, en Haute-Marne et dans quatre autres départements.

Grâce à ces diverses interventions, le dossier du tronçon de St-Dizier à Donjeux est vite constitué et aussitôt expédié à Paris le 31 mars. Mais une fois encore, les travaux vont être retardés par les événements de 1870-1871 et la localité de Donjeux ne sera atteinte qu'en 1880.

c) Boycotter, entrer dans l'opposition et espérer une Révolution ?

Au fur et à mesure qu'on approche de la fin de la décennie 1860, le ton se fait de plus en plus distant et cassant en Haute-Marne avec le pouvoir. Les maîtres de forges comprennent que le salut ne viendra pas des seules voies de communication¹¹⁵³, mais d'un changement complet de la

¹¹⁵² : « On dirait qu'on veut chercher un prétexte pour ajourner le décret de l'exécution de la deuxième partie de ce même canal. Ce procédé m'a tout l'air d'une querelle d'Allemand (sic). (...) Mon Dieu, que de délais, que de temporisations de la part du gouvernement pour chercher à réparer une faible partie du mal qu'il nous a fait. » (lettre de Peltreau-Villeneuve à A. Lespérut, 15 février 1868, Archives de la famille Lespérut, par Ph. de Bagneux).

¹¹⁵³ : Archives de la famille Lespérut : Jules Rozet à Auguste Lespérut, 19 décembre 1867 : « Les souffrances dont se plaint l'industrie de Haute Marne s'aggravent de jour en jour et je ne vois de remède sérieux à leur appliquer pour le présent que la suppression du commerce des acquits et celle des droits de navigation. Tout le reste est illusoire et ne produira d'effets qu'après la mort des malades. »

politique économique du gouvernement. Mais en la matière, les tenants du libre-échange sont dans une position si hégémonique que les maîtres de forges ne voient pas comment s'attaquer à eux¹¹⁵⁴.

Du découragement on passe à la défiance : à la convocation émise par le Conseil Supérieur du Commerce et transmise par le Préfet de la Haute-Marne aux principaux industriels et commerçants, le Président Rozet répond le 9 décembre 1869 par une fin de non-recevoir tout juste polie laissant entendre que le Comité des forges fera part lui-même de son refus catégorique¹¹⁵⁵. Avec de nombreux confrères, il entre même dans l'opposition politique en plaçant ses espoirs dans un régime « issu du peuple » et en établissant des contacts avec Thiers. Dans l'esprit de Jules Rozet¹¹⁵⁶, c'est par un vote libre qu'un terme pourra être mis au libre-échange abhorré, à la pénétration des produits étrangers et aux multiples abus auxquels donne lieu le système des acquits-à-caution.

Ce mouvement trouve son couronnement dans le Meeting de St-Dizier où se rassemblent les régions souffrant de la politique de Napoléon III et voulant signifier leur opposition à la politique impériale (18 décembre 1869)¹¹⁵⁷. Invité à en assurer la présidence, Thiers se fait excuser tout en manifestant sa sympathie. Dans les discours prononcés par les orateurs, il est moins question d'obtenir de nouvelles voies de communications que de s'attaquer au libre-échange et de réclamer un contrôle du régime douanier par les représentants élus du peuple¹¹⁵⁸. Les vœux de l'assistance sont partiellement exaucés par le décret du 9 janvier 1870 qui rétablit le régime de l'Identique sur les fers, mais pas sur les fontes, et avec la chute du régime impérial la même année.

Quel bilan peut-on dresser du travail accompli par Jules Rozet et la Chambre de Commerce de St-Dizier ? Ont-ils pris les bons moyens pour que soient tenues les promesses faites par l'Empereur en 1860 pour les voies de communication ? Certains disent que la Haute-Marne a finalement obtenu tout ce qu'elle désirait. Sans doute, mais avec un retard considérable sur les nécessités du moment : les bateaux du canal de la Marne-au-Rhin n'arrivent à St-Dizier qu'en 1866, à Donjeux seulement en 1880, et sur la Saône en 1907. Entre temps, nombre de hauts-

¹¹⁵⁴ : Archives de la famille Lespérot : Le maître de forges Peltreau-Villeneuve écrit au Baron Lespérot en février 1868 : « Jamais, selon moi, les doctrines du libre-échange ne se sont affirmées d'une façon plus énergique sans rencontrer un contradicteur. Aussi je vous avoue que je suis complètement découragé. (...) Dans la pensée du gouvernement, notre département est condamné à mourir. *Morituri sumus.* »

¹¹⁵⁵ : A.D. Haute-Marne, Chambre de commerce, 8 M Sup 2, le Président au Préfet, 9 décembre 1869.

¹¹⁵⁶ : Les documents ne permettent pas de savoir si Jules Rozet attend ce changement d'une mutation du régime impérial ou de l'établissement d'une république.

¹¹⁵⁷ : Michel GUTARD, « Le Meeting métallurgique de St-Dizier », Journées haut-marnaises d'Art et d'Histoire, Chaumont, 21-12 mars 1980, *C.H.M.*, numéro spécial.

¹¹⁵⁸ : Jules ROZET, « Discours sur le Libre Echange et la liberté commerciale », Meeting de St-Dizier, 19 décembre 1869 (texte reproduit dans les *Mélanges industriels* et dans le n° de *L'Ancre de St-Dizier* daté du 23 décembre 1869.) : « Nous voulons en un mot la liberté possible, la liberté durable, la liberté féconde ; des droits de douane modérés, modifiables selon les circonstances par la volonté des mandataires du pays. »

fourneaux et forges auront fait faillite ou fermé leurs portes, et quantités d'ouvriers auront perdu leur emploi.

Il faut bien constater que les protestations et les suppliques de la Chambre de Commerce ont un effet très limité sur le désenclavement du département. Nul doute que le recours aux procédés littéraires d'un style dramatique et sentimental utilisé par le Président Rozet ne contribue à affaiblir encore à Paris la position d'une région et d'un type d'industrie considérés comme dépassés. Jules Rozet abuse des rapports interminables, des suppliques et des lamentations. Ces pétitions peuvent toucher un moment l'Empereur ; la courageuse harangue d'Auguste Lespérut à la Chambre des Députés le 18 mai 1868 lui attire sans doute de multiples marques de sympathie et d'estime. En aucun cas elles ne parviennent à infléchir de manière sensible la politique générale de l'Empire. La Chambre de Commerce pouvait-elle faire autrement ? Sans doute non, et d'ailleurs, elle n'était pas la seule dans ce cas, partageant la condition faite aux autres régions métallurgiques forestières et traditionnelles de France¹¹⁵⁹.

Sur le plan des interventions politiques, les résultats ne sont pas meilleurs. Dans ce domaine, la Haute-Marne n'a plus de relais politique suffisamment influent à Paris et dans les organismes représentatifs¹¹⁶⁰. Si le Baron Lespérut obtient la réalisation du prolongement du canal de St-Dizier à Donjeux dans les délais prévus, cela ressemble plutôt à une faveur exceptionnelle ou à un lot de consolation. Le temps est bien passé où les maîtres de forges du XVIIIème siècle pouvaient recourir au Duc d'Orléans pour s'opposer avec succès aux mesures de la Monarchie absolue ou de la Provision de bois de la Ville de Paris¹¹⁶¹. Le temps n'est plus où ceux du début du XIXème siècle trouvaient l'appui du ministre des Travaux publics Louis Becquey et contrôlaient les organismes professionnels établis à Paris.

¹¹⁵⁹ : A. D. Haute-Marne, Fonds Daguin, Réunion des maîtres de forges de Champagne, 12 nov. 1867 : Cl.-St. SIMON, *Mémoire au sujet des acquits-à-caution* : « Est-ce que les fers de Comté, du Berry, des Vosges, de Champagne, les fers forts des Ardennes et de la Moselle ne doivent plus trouver en France leur écoulement naturel ? »

¹¹⁶⁰ : Bertrand GILLE, « Esquisse d'une histoire du syndicalisme patronal dans l'industrie sidérurgique française », *R.H.S. Tome V, 1964* : Les maîtres de forges haut-marnais sont bien représentés sous la Restauration et la Monarchie de Juillet. Par la suite, ils sont presque complètement absents, à part Deminuid (Rachecourt) à l'assemblée des maîtres de forges de France, en octobre 1850, et le Baron Lespérut, (Eurville) au Comité des Forges créé en 1864.

¹¹⁶¹ : Ph. DELORME, *Forêts et Hauts-Fourneaux*, op. cit. :

- p. 32-34 : Contraint en 1731 de fermer certains de ses feux de forges par M. de Courtagnon, Commissaire du Roi, Jean Mollerat, maître de forges à Chamouilley, introduit une requête devant le Conseil du Roi. Après avoir sommé le commissaire de fournir des justifications, le Conseil tenu à Versailles le 10 mars 1733 annule les décisions de M. de Courtagnon et ordonne la réouverture des feux de Mrs Mollerat et Le Blanc. Désavoué, M. de Courtagnon fait part de son amertume : « Le Conseil de Mgr le Duc d'Orléans, jugeant que les intérêts du Prince en souffriraient à cause des ventes ordinaires des forêts du Marnais et du Dair (sic) qui sont considérables et louées à long bail à des maîtres de forges compris dans le nombre des supprimés, l'on cassa mon règlement, et l'on rétablit les forges et fourneaux que j'avais fait démolir, et j'en fus pour la honte et les frais. » (cité par M.-H. Bourquin).

- p. 40 : En 1785, par deux sentences du Bureau de la ville de Paris, les marchands de bois et maîtres marinières de St-Dizier obtiennent l'ouverture à la navigation de la Marne au-dessus de St-Dizier, ce qui fait accéder la Provision de bois de Paris à de nouvelles ressources en bois de chauffage. Mais plusieurs propriétaires de moulins et de forges de ce secteur, dont le duc d'Orléans, font appel devant le Parlement de Paris. En 1787, la Cour leur donne raison.

Bref, les pétitions et les suppliques n'ont pas d'efficacité réelle. Emile Giros, Secrétaire de la Chambre de Commerce de St-Dizier le constate lors de la séance du 10 mai 1870 en conclusion de son rapport¹¹⁶². Pour lui, la solution consiste à mettre la Haute-Marne métallurgique en position de tirer parti de la concurrence : il faut obtenir des canaux de manière à se libérer de la situation de monopole dont abusent les chemins de fer¹¹⁶³. Mais, à bien connaître ce chef d'entreprise, on peut estimer que sa pensée va bien plus loin : c'est en établissant une position de force et en trouvant des intérêts réciproques avec un partenaire que la Haute-Marne peut sortir du marasme. C'est bien ce qu'il a fait avec sa Compagnie des Transports et qui éclaire certains événements dont il vient d'être question.

3°) La solution : ne compter que sur soi

Réputée pour sa métallurgie au charbon de bois, ayant adopté au bon moment la méthode champenoise, la Haute-Marne est parvenue à obtenir du charbon et du coke à des prix compétitifs au moment décisif pour elle, plus exactement en 1859, juste avant la signature des traités de commerce et de l'ouverture en grand du marché français à la production étrangère. Avant cette date, les usines du département consommaient assez peu de charbon et justifiaient leur faible consommation en incriminant les tarifs excessivement élevés pratiqués par les houillères de la Sarre et la Compagnie du chemin de fer de l'Est. Quant au coke, il était à peu près inconnu en Haute-Marne.

L'ouverture du canal de l'Aisne à la Marne en 1859 est l'occasion de débloquent la situation¹¹⁶⁴. Cette histoire n'a pas encore été faite de manière complète, mais on peut en saisir bien des aspects en décrivant la combinaison établie à l'époque par Giros, créateur de la Compagnie des Transports, et Danelle, maître de forges et propriétaires d'importantes minières dans la vallée de la Blaise. Ils affrètent des bateaux pour transporter les minerais hauts-marnais par voie fluviale jusqu'à Denain et Anzin et rapporter en contre-voiture des charbons du Nord de manière économique¹¹⁶⁵. Le flux de charbon et de coke en provenance du Nord et de Belgique à destination de la Haute-Marne connaît alors une nette augmentation. Ainsi, chacun trouve son intérêt : en Haute-Marne, ce sont les usines métallurgiques et certaines sociétés minières, dans le bassin du Nord et du Pas-de-Calais, les grandes sociétés houillères et sidérurgiques. Ayant obtenu des tarifs

¹¹⁶² : « Enfin, Messieurs, depuis nombre d'années, vous ne cessez de faire entendre des plaintes trop justifiées sur les tarifs élevés des chemins de fer. Vous avez notamment adressé à M. le Ministre du Commerce et des Travaux Publics des réclamations sur les tarifs différentiels qui créent entre les différents groupes industriels des inégalités choquantes et trop souvent funestes. Ces réclamations ont été entendues sans doute, mais elles n'ont pas produit d'effet. »

¹¹⁶³ : « Vous avez compris alors, Messieurs, que la concurrence seule pouvait affranchir le commerce du monopole écrasant des chemins de fer (souligné dans le texte). »

¹¹⁶⁴ : Ce tronçon permet de réaliser la première liaison à peu près continue entre la Haute-Marne et le Nord en supprimant le transbordement routier entre la Marne et l'Aisne, même s'il faut encore faire le parcours terrestre entre St-Dizier et le canal de la Marne au Rhin.

¹¹⁶⁵ : Archives de la famille Robert-Dehault :

- GEOFFROY, *Notes sur M. Emile Giros*, pour Maître Carraby, janvier février 1885.
- Assemblée générale de la Cie des Transports, 14 octobre 1860.

plus bas grâce à la voie d'eau et au fret de retour, Giros se trouve en position de discuter les prix des Houillères de la Sarre et de la Compagnie du chemin de fer de l'Est : cette dernière doit abaisser ses tarifs de 3 %. Cherchant à développer encore leur clientèle en direction de l'Est de la France¹¹⁶⁶, deux sociétés houillères du Nord (la Compagnie des Mines d'Anzin, la Société des Forges et Hauts-fourneaux de Denain et Anzin) apportent d'importants capitaux conjointement à ceux des maîtres de forges haut-marnais, travaillés et mobilisés par Giros, pour réaliser rapidement le canal entre Vitry-le-François et St-Dizier.

La « Compagnie des Transports » et la métallurgie haut-marnaise : l'augmentation du ravitaillement en charbon et coke du Nord et Pas-de-Calais	
<i>Sources : Archives de la famille Robert-Dehault, dossier « Compagnie des Transports », registres du dépôt de St-Dizier.</i>	
Année	Chapitre « Houilles et cokes »
1860	8.400 F.
1861	67.000 F.
1862	111.300 F.

L'activité déployée par la Compagnie des Transports, la connaissance approfondie d'Emile Giros en matière de voies fluviales et ferrées, sa capacité à saisir les intérêts de toute la Haute-Marne métallurgique expliquent son élection au poste de Secrétaire et Trésorier de la Chambre de Commerce en janvier 1866 et sa réélection à l'unanimité au premier tour en juin 1869.

Si le mérite d'avoir obtenu le canal de Vitry à St-Dizier dès 1861 revient incontestablement à Jules Rozet, il est équitable de souligner qu'Emile Giros a su mobiliser les énergies pour le réaliser au plus vite.

4°) Jouer la carte de la forêt

A côté de la combinaison permettant d'acheminer les charbons et cokes du Nord et de Belgique en contrepartie des minerais de Haute-Marne, d'autres tentatives sont effectuées pour faire venir du charbon en recourant aux ressources forestières et en proposant d'autres axes d'échange. Jules Rozet et la Chambre de Commerce sont liés étroitement à ces expériences successives.

a) Premier projet, sans consistance et sans suite (1860).

En 1860, on l'a vu, quelques grands propriétaires forestiers du centre du département échafaudent un projet de voie ferrée reliant directement Chaumont et Bologne à la Lorraine. Ainsi, les hauts-fourneaux de cette partie centrale de la Haute-Marne, beaucoup plus menacée que le

¹¹⁶⁶ : FEVRE et CUVELETTE, Ingénieurs au Corps des Mines, *Notice géologique et historique sur les bassins houillers du Pas-de-Calais et du Boulonnais*, Arras, 1900, pp 91- 99.

Nord, pourraient être sauvés en recevant le minerai lorrain à bon compte. En retour, les wagons repartiraient, chargés de bois haut-marnais¹¹⁶⁷. Le Président Rozet démontre aussitôt que cette idée est mal fondée : si un tel chemin de fer était établi entre le centre de la Haute-Marne et Toul, ce ne seraient pas les minerais de fer de Lorraine qui viendraient en Haute-Marne, mais les bois de ce département qui partiraient en Moselle afin d'y produire une fonte de meilleure qualité que celle fondue au coke. Il prend conseil auprès de Vivenot-Lamy, maître de forges établi en Lorraine. Celui-ci estime que le projet ne peut être pris au sérieux : comment les bois de Haute-Marne pourraient-ils être vendus dans la Meurthe puisque le prix du bois est moins élevé dans ce département ? Jules Rozet apporte un argument supplémentaire contre ce chemin de fer en disant que la métallurgie haut-marnaise n'a aucun intérêt à utiliser le minerai de fer lorrain, moins bon que celui de la Haute-Marne « L'industrie métallurgique ne peut vivre dans la Haute-Marne qu'en produisant des fers d'une qualité supérieure à celle des fers au coke, et ce n'est pas en employant les minerais de la Moselle qu'elle atteindra ce but ».

Ce projet n'ira donc pas plus loin. Il a cependant l'intérêt de poser pour la première fois la question de la contre-voiture des charbons avec les produits des forêts haut-marnaises.

b) Nouvel échec : du bois de chauffage pour Paris.

Au fur et à mesure que le charbon et le coke remplacent tout ou partie du charbon de bois en Haute-Marne, les taillis perdent de leur valeur¹¹⁶⁸. Puisqu'ils ne trouvent plus de débouchés sur place, ils pourraient peut-être en trouver à distance comme bois de chauffage¹¹⁶⁹. Mais l'opération rencontre une difficulté inattendue, celle des taxes prélevées par l'octroi de Paris. Le Baron Lespérut expose la question à la Chambre des députés le 18 mai 1868 dans l'espoir d'obtenir un abaissement de ces taxes, mais sans succès semble-t-il.

c) L'aboutissement : le « bois de mine » pour le Nord.

Dès 1860, et alors que le taillis trouve encore son débouché habituel comme charbon de bois, certains négociants haut-marnais ont l'idée d'en tirer un meilleur profit en le vendant comme

¹¹⁶⁷ : VIVENOY-LAMY, *Mon histoire*, op. cit., 2 juin 1860, lettre de Jules Rozet à Vivenot-Lamy père et fils, maîtres de forges à Champigneulle : « Quelques propriétaires de bois dans le département de la Haute-Marne, quelques Chaumontais et habitants du canton de Chateauvillain demandent la construction d'un chemin de fer qui se situerait à Toul ou à Pagny, sur celui de Paris à Strasbourg, passerait à Neufchâteau, Bologne, Chaumont, Chateauvillain et Châtillon, à de meilleures conditions qu'un canal qui s'embrancherait sur celui de la Marne au Rhin entre Vitry et Pagny, viendrait passer à Saint-Dizier et remonterait la vallée du Rognon jusqu'à Rimaucourt. »

¹¹⁶⁸ : A. D. Haute-Marne, Chambre de Commerce, 8 M Sup 2, Jules ROZET, Réponse à l'enquête sur le prolongement du canal jusqu'à Donjeux, 18 mars 1868 : « Ces taillis, depuis que la fabrication de la fonte a été modifiée et que nos hauts-fourneaux ont presque tous abandonné le charbon de bois pour marcher au coke, ont perdu beaucoup de leur valeur. Ils sont chaque jour de plus en plus dépréciés »

¹¹⁶⁹ : - A. D. Haute-Marne, Chambre de commerce, 8 M Sup 2, 18 mars 1868.

- Archives de la famille Lespérut, Discours du député Lespérut, 18 mai 1869 : « De plusieurs parties de l'est et du centre, on a essayé d'envoyer à Paris des bois de chauffage : il a fallu y renoncer. Le Préfet de la Seine prélève un droit de 3 francs par stère de bois rondin, c'est-à-dire qu'il perçoit en une minute – le temps bien juste d'ouvrir la main et de la refermer – une somme égale à celle que le propriétaire (...) a reçue au bout de 25 ans. Sur certains autres bois taillis, la Ville de Paris perçoit en un instant sur les bois qui pénètrent dans ses ports autant que ces bois auraient eu à payer depuis la mort de Louis XIV jusqu'à ce jour ».

« perches de houillères ». Cette nouvelle utilisation du taillis connaît un développement certain¹¹⁷⁰ mais les documents ne nous disent pas à partir de quand des maîtres de forges propriétaires forestiers commencent à se livrer eux-mêmes à cette activité. Il n'en reste pas moins que le bois de mine est **le** bon produit¹¹⁷¹, que le Nord est **le** bon partenaire et que la voie fluviale est **le** bon moyen de transport. C'est ainsi qu'on verra des entreprises métallurgiques de Haute-Marne comme le Clos Mortier retirer jusqu'à 10 % de leurs recettes annuelles de la vente des bois vers le Nord, en contre-voiture des charbons du Nord¹¹⁷².

En se battant pour obtenir des voies de communication, Jules Rozet et la Chambre de Commerce ont la satisfaction de parvenir à des résultats peut-être tardifs mais tangibles. Tout à fait autre est l'issue de la lutte qu'ils mènent contre le régime douanier.

¹¹⁷⁰ : *Mélanges industriels*, Jules ROZET, « Rapport au Conseil général de la Haute-Marne sur la situation de diverses industries et du commerce du département, 30 août 1868 » : « Déjà, les perches propres au boisage des galeries de mines (...) affluent sur nos ports ».

¹¹⁷¹ : C'est pourquoi on verra peu à peu se généraliser dans les cahiers de charges des adjudications de coupes de bois la mention « Taillis propres à faire du bois de mine » (Archives privées).

¹¹⁷² : Archives privées, Registre des assemblées générales des associés, 10 octobre 1893 – 27 août 1912, assemblée du 10 octobre 1893 : le chapitre « Bois » entre pour 10 % des bénéfices annuels.