

4^{EME} CHAPITRE : **JULES ROZET À LA CHAMBRE DE COMMERCE** **LA DEFENSE DE LA HAUTE-MARNE METALLURGIQUE**

Après avoir exercé conjointement ses fonctions de chef d'entreprise et de notable, Jules Rozet parvient à se retirer de la direction de ses usines en 1859. Il peut donc se consacrer entièrement à ses responsabilités locales, économiques et sociales. A partir de cette date, sa vie et ses actes se confondent avec ceux de sa région métallurgique, dépassant la sphère d'intérêt de ses seules usines ou de la ville de St-Dizier qui, malgré sa position excentrique, a conscience d'incarner les intérêts commerciaux et industriels de la Haute-Marne entière. Ce travail de notable n'aura rien d'une sinécure. En effet, l'année 1860, marquée par la signature des traités de commerce, fait entrer la Haute-Marne dans une période particulièrement difficile et dure où Jules Rozet devra se battre non seulement pour défendre la métallurgie de son département, mais même pour la sauver de la disparition. Les années 1859 et 1860 représentent donc un moment charnière non seulement de l'histoire personnelle de Jules Rozet mais aussi de l'histoire métallurgique de la Haute-Marne.

A la lecture des archives de la Chambre de commerce, on constate que deux questions reviennent extrêmement souvent : celle du régime douanier et celle des transports. Le style de la correspondance, la place des délibérations et le nombre des rapports qui en parlent sont significatifs de leur importance et de leur gravité. Au fur et mesure que les années passent, le vocabulaire utilisé fait de plus en plus référence au monde du drame et même de la tragédie, ce qui n'est pas coutumier chez les notables, les négociants, les hommes d'affaires et les industriels composant une Chambre de Commerce. Cela n'est ni étonnant ni déplacé si on veut bien ne pas oublier que les bons esprits du temps proclamaient la prochaine et inéluctable disparition de la métallurgie traditionnelle de la Haute-Marne et des autres régions forestières.

Presque toujours traitées ensemble dans les séances et les rapports de la Chambre de Commerce, ces deux grandes questions doivent cependant être étudiées ici l'une après l'autre. En effet, la construction des voies navigables et ferrées est une affaire mobilisant les esprits depuis longtemps – les années 1830 – tandis que l'abaissement des frontières ne devient un motif d'inquiétude grave qu'une vingtaine d'années après (dans la deuxième moitié des années 1850).

I/ LA HAUTE-MARNE ET LES VOIES DE COMMUNICATION, JUSQU'EN 1859

Pour comprendre en quels termes se pose le problème des transports pour la métallurgie haut-marnaise avant 1860, il est nécessaire de remonter un peu en arrière.

1°) La question des approvisionnements en charbon minéral

Contrairement à ce qu'on pouvait penser dans les premières décennies du XIXe siècle, les hauts-fourneaux et les forges de Champagne ne sont pas amenés à une disparition immédiate par l'éclosion des grandes forges anglaises du Midi car ces dernières connaissent des difficultés liées à la qualité insuffisante des charbons et minerais français doublées de problèmes de gestion, notamment au Creusot, ou plus près de la Haute-Marne, à Abainville, en Meuse. Cependant, comme les disponibilités en « bois à charbon » restent stables et que les coupes de bois-taillis sont affectées d'un renchérissement continu, les forges haut-marnaises sont obligées de recourir au charbon minéral dès les années 1820-1830 malgré l'éloignement des gisements houillers. Elles le font d'abord dans le cadre de la « méthode champenoise », ensuite dans celui des forges anglaises de plus grandes dimensions édifiées à partir du milieu de la décennie 1840. Ainsi, le développement de la consommation de charbon minéral oblige la Haute-Marne à se préoccuper sérieusement de ses équipements en moyens de transport modernes et économiques.

Le canal est à première vue le plus approprié au transport de matières premières et de pondéreux, comme le dit à plusieurs reprises Jules Rozet, mais son tracé laisse la Haute-Marne à l'écart. Au même moment, le chemin de fer émet des prétentions à assurer les mêmes services à des prix compétitifs. Les Compagnies parviennent à leurs fins en 1846 en assurant la Champagne métallurgique qu'elle sera desservie par les lignes de Paris à Strasbourg et de St-Dizier à Gray de manière à recevoir à bon prix et en abondance le charbon du Midi, du Nord, et surtout de la Sarre.

Jules Rozet sait combien c'est vital pour la Haute-Marne car il pressent que les barrières douanières vont peu à peu s'abaisser et que les produits de la concurrence étrangère deviendront de plus en plus menaçants¹¹⁰⁶. Aussi, place-t-il en 1847 de grands espoirs dans la construction en Lorraine du Canal des Houillères grâce auquel les charbons prussiens emprunteront le Canal de la Marne au Rhin et, bénéficiant de tarifs plus bas, arriveront plus facilement en Haute-Marne¹¹⁰⁷.

2°) Jusqu'en 1859 : priorité au chemin de fer et aux voies rayonnantes

A la fin des années 1850, le bilan se présente de la façon suivante : après quelques avatars, le chemin de fer est enfin arrivé à St-Dizier au mois de mars 1854 et à Gray en 1858. Quant à la jonction fluviale entre la cité bragarde et le Canal de la Marne au Rhin, elle paraît

¹¹⁰⁶ : A.P.V.M., lettre de Jules Rozet à Madame Jules Rozet, rue Duphot, 8, Paris, 18 avril 1847 : « Le prix des fers diminuera, le prix des bois diminuera, l'industrie métallurgique se modifiera, se déplacera en partie, les bénéfices des grandes forges à la houille seront restreints, mais j'espère que les forges de Champagne se soutiendront par la diminution des bois et par la création du Canal des Houillères, complément nécessaire du canal de la Marne au Rhin. »

oubliée. Cependant, ce retard dans la réalisation des voies ferrées et l'abandon de fait de la voie fluviale ne paraissent cependant pas affecter la vitalité de la métallurgie haut-marnaise : en 1856, elle est encore le premier producteur français de fonte, le cinquième pour le fer¹¹⁰⁸. Les courbes de production sont toujours en hausse.

La Haute-Marne a-t-elle vraiment un besoin vital de voies de communications modernes et à fort débit avant 1860 ? L'industrie métallurgique dispose sur place de presque tout ce qui lui est nécessaire : énergie hydraulique, minerais, forêts. Elle doit bien faire venir du charbon minéral pour ses fours à puddler mais elle ne consomme pratiquement pas de coke. Les fontes et les fers qu'elle commercialise partent pour la plus grande partie à l'extérieur de la région. Moins que de voies de communication pénétrantes, la Haute-Marne a donc besoin de voies rayonnantes.

Ainsi, la métallurgie de la Haute-Marne se satisfait des voies de communication traditionnelles représentées par la Marne (vers l'Ouest), la Saône (vers le Midi), du roulage et des lignes de chemin de fer existantes ou en cours de construction lui permettant d'atteindre de nombreux marchés de consommation comme Paris et sa couronne, la Normandie, la Picardie et le Nord, la Lorraine, l'Alsace, le Midi et l'Orléanais¹¹⁰⁹. Curieusement, la crise enregistrée par la métallurgie haut-marnaise en 1858 et 1859 n'entraîne pas de demandes pressantes de voir se réaliser le canal, en tout cas, pas de la part de la Chambre de Commerce¹¹¹⁰.

3°) le choc de 1860 : priorité au canal et aux voies pénétrantes

Au moment où ils reprennent confiance et s'apprêtent « à retrouver une marche normale », les maîtres de forges subissent le choc de la signature des traités de commerce et voient les fontes anglaises arriver à bas prix sur la place de St-Dizier¹¹¹¹. Même si, dans cette nouvelle crise, les maîtres de forges incriminent exclusivement les traités de commerce - ce qui paraît bien sommaire à l'Ingénieur des Mines -, deux points restent sûrs.

D'abord, la décennie 1860 représente un moment critique de l'histoire de la métallurgie haut-marnaise, la politique économique du Second Empire¹¹¹² ayant, à première vue, les plus graves répercussions sur l'activité et l'existence même des hauts-fourneaux et des forges de la

¹¹⁰⁷ : Jules ROZET, *Influence du Canal de la Saarre (sic) sur la propriété forestière dans les départements de la Haute-Marne et de la Meuse*, imprimé 8 pages, 28 décembre 1847, A. D. Haute-Marne, 215 M 4.

¹¹⁰⁸ : Louis ANDRE, « L'industrie métallurgique en Haute-Marne au XIXe siècle », *C.H.M.* 186-187, 1991, cartes des classements des dix premiers départements producteurs de fonte et de fer.

¹¹⁰⁹ : Pour décrire la situation des voies de communication à la veille de l'année 1860, il suffit de citer le Conseil Général de la Haute-Marne : « La Haute-Marne produit actuellement des produits lourds encombrants et de peu de valeur, ce qui a pour conséquence la nécessité de moyens de transport économiques. » Il poursuit en reconnaissant : « Le chemin de fer a été suffisant longtemps » (*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).

¹¹¹⁰ : A. D. Haute-Marne, Conseil de l'Arrondissement de Wassy, 2 N 25, Session de 1858. Chambre de Commerce, 8 M Sup, Jules ROZET, « Mémoire sur l'exécution du décret du 17 octobre 1859 », 22 septembre 1859

¹¹¹¹ : Odette VOILLARD, art. cit., p. 431 : « En 1852, la fonte anglaise se vend 110 francs la tonne à St-Dizier, celle du pays 135 à 140. »

¹¹¹² : Robert DECKER, « La politique économique du Second Empire et l'industrie du fer. Aspects haut-marnais », *Journées haut-marnaises d'Art et d'Histoire 1980.*, C.H.M..

Haute-Marne. C'est pourquoi, dans le livre consacré à l'histoire et aux sites de la sidérurgie haut-marnaise, Pierre Béguignot individualise nettement ce moment dans un chapitre intitulé « *Les difficultés provoquées par le Libre échange, (1860-1870)* ». Il l'illustre par des graphiques convaincants : le temps de l'expansion est terminé, c'est maintenant celui de la stagnation, avant le déclin. Sur le moment et sur place, la crise est vécue d'une manière particulièrement dramatique. L'ouverture des marchés fait qu'en Haute-Marne les hommes ont le sentiment de perdre toute prise sur leur destin et de se battre pour sauver ce qui peut l'être.

D'autre part, dans cette lutte pour la survie, ce qui paraît le plus urgent à obtenir est la réalisation du Canal de la Haute-Marne, au moins entre le Canal de la Marne au Rhin et St-Dizier : il faut absolument que le charbon de la Sarre ou du Nord arrive au moindre coût et de toute urgence en Haute-Marne.