

# FRONCLES DANS LE RETRO

## Les Forges et la période de l'entre-deux-guerres : La crise de 1929

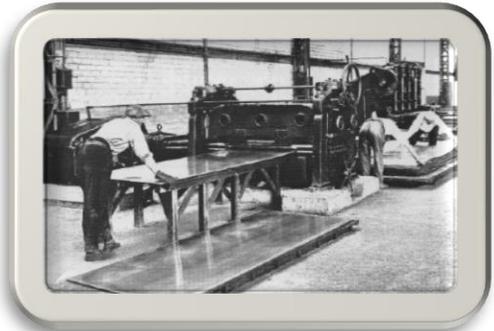
Boostée au niveau national depuis la fin de la première guerre mondiale, la production industrielle commence à s'effondrer au cours de l'année 1929. L'argent investi en bourse au lieu de profiter à l'économie réelle crée un décalage. Les investisseurs cèdent à la panique le 24 octobre 1929. Le « jeudi noir » donne les premiers revers aux investisseurs et le lundi 28 et le mardi 29 terminent de ruiner de nombreux porteurs. Si la France met un peu plus de temps à sentir les effets de cette crise, André Citroën, davantage bâtisseur que spécialiste en économie, désire se séparer de l'emprise des banques.

Il contracte une dette personnelle de 56 millions de francs envers la société Michelin avec 100 000 actions en guise de garantie. Malgré une situation financière compliquée et une crise, qu'il juge passagère, il se lance dans l'aventure de la traction avant.

### **Effondrement production**

Coup de tonnerre en 1931, la production s'effondre complètement. A Froncles, les forges semblent moins touchées avec un effectif de 605 ouvriers qui travaillent 48h, là où les autres n'en font « que » 40. C'est fin 1931 que le chômage de masse atteint la Haute-Marne. Les effectifs des forges passent à 493, une partie des ouvriers étrangers quittent l'usine. Un fonds de chômage est créé en 1932 sur la commune. En 1934, Citroën ne peut faire face à une dette de 50 millions et la Banque de France lui coupe tout crédit. Les portes des Forges de Froncles se ferment, le chômage pour les 400 ouvriers est total. Début 1935, Pierre Michelin reprend toutes les actions d'André Citroën, qui meurt le 3 juillet 1935, dépouillé de tous ses avoirs dans ses sociétés. Une délégation des Forges de Froncles et Vraincourt sera présente à ses obsèques. La réouverture de l'usine longtemps évoquée, sera effective fin mars 1935. Au printemps 1936, les forgerons participent aux événements qui voient le front populaire leur obtenir des avancées de salaires, de libertés, de représentation syndicale et de loisirs. Dans ce contexte politiquement et socialement chaotique, des mouvements extrémistes émergent dans toute la France et au niveau international. Les prémices du second conflit mondial sont amorcées.

Sources : « La Forge de Froncles dans l'Histoire », Monique Cardot. « Froncles, toute une histoire. », Michel Ilari.



---

## *La Forge se modernise après la guerre*

---

Après la seconde guerre, Citroën souhaite relancer ses projets mis en pause durant le conflit. Aux Forges de Froncles, on espère pouvoir tirer profit de cette envie et faire partie de ceux qui bénéficieront de nouveaux investissements nécessaires aux transformations qui se préparent dans l'univers de la métallurgie. Dès lors, de nouveaux équipements sont attendus avec impatience afin de répondre aux besoins de tôles plus fines qui permettront de fournir les pièces de carrosserie des véhicules automobiles. Les années passent sans que la situation n'évolue du côté de l'usine de Froncles. Fin août 1947, le plan Marschall se met en place. Sur fond de concurrence dans le secteur automobile entre l'Europe et les Etats-Unis, Citroën obtient « petitement » des aides pour acheter du nouveau matériel à l'étranger. Le capital des Forges de Froncles est augmenté de 300 millions de Francs en « afin de permettre à la société de commencer les vastes travaux prévus dans le plan d'aménagement de l'usine qui doivent commencer au printemps 1949 ». En 1951, le laminoir, surnommé « train américain » par les ouvriers, pourtant fabriqué en Angleterre, est comptabilisé dans les immobilisations de la société. Le système choisi est un Quarto jugé plus fiable. Son arrivée nécessitera de nombreux aménagements et le démantèlement de la Forge de Vraincourt et de la vente des terrains et des logements. A Froncles, il faudra édifier quatre halls et cinq ponts pour recevoir les installations et un ingénieur Citroën, M. Caron sera détaché sur place pour superviser les travaux. Dès 1950, le terrassement débute sur la roche, caractéristique du sol local. Elle nécessite l'utilisation d'explosifs, la sirène avertira la population. L'hiver très enneigé ralentira le vaste chantier qui continuera durant de longs mois avec des imprévus et des surprises, à l'image de la dépose faite des bacs de décapage. « Quand on a creusé, les bacs étaient troués, il y avait des fuites. On a cherché à savoir jusqu'où allaient les bains d'acide. Ça s'infiltrait dans la roche et ça descendait vers la Marne. Il y avait aussi au fond des quantités de boue chargées d'acide qu'on a véhiculées dans une décharge aménagée en haut du village... Là aussi ça s'infiltrait, c'était infernal... » témoignait M. Caron. Le 20 juin 1951 le gros œuvre des bâtiments du laminoir et de ses moteurs est terminé, début août le pont de 75 tonnes est installé, le laminoir construit à Sheffield peut arriver.

Sources : « La Forge de Froncles dans l'Histoire », Monique Cardot ;