

Le lac de la Mouche en Pays de Langres



La saga des dresseurs de digues

www.tourisme-langres.com

Textes :

Lucien Gallion-Boisselier extrait de Le Canal et Quatre Lacs au Pays de Langres (Edition Office de Tourisme du Pays de Langres).

Cartes Postales et vues anciennes :
Voies Navigables de France



Inauguration du 5 mai 1895

Après Langres et le lac de la Liez, tout le cortège des officiels monte alors en voiture pour se rendre à Saint-Ciergues. On passe par Bel-Air, l'avenue Turenne, Saints-Geosmes (mais là accident, les chevaux cassent les brancards d'une voiture de la suite ministérielle), le Fort de la Bonnelle. On a fait, avec un soin extrême, la toilette de tous les chemins par où le Ministre doit passer. Des armées de cantonniers ont aligné au cordeau les bordures de la route, ont nettoyé, sablé, ratissé, « mieux que si le St-Sacrement devait venir ». Le temps s'est éclairci, la soirée est magnifique. La promenade est superbe et tous sont émerveillés du point de vue que l'on rencontre au cours de la route. Voici Perrancey et Saint-Ciergues. La Municipalité a très bien fait les choses. Sur la digue s'élève un arc de triomphe décoré avec le meilleur goût et, tout autour du bassin, ont été plantés des mâts portant à leur sommet des oriflammes tricolores. La visite de la digue dure environ une demi-heure. Nous n'avons pas la prétention de savoir ce que Monsieur le Ministre pense du barrage et de son état. Les renseignements qu'il se fait donner par les Ingénieurs présents et par MM. Bressand et Fourcaut, entrepreneurs très versés dans la matière, paraissent le rassurer et il a donné des ordres pour que les techniciens étudient s'il y a lieu de faire des travaux confortatifs.

Le retour s'effectue par Saint-Ciergues, Saint-Martin et Humes. A Humes, il descend à la Brasserie dont le directeur fait les honneurs avec une bonne grâce parfaite et offre une bière délicieuse. Monsieur le Maire Ferrant demande si les populations de la vallée peuvent avoir confiance dans la solidité de la digue. Profitant de l'occasion, il demande aussi au Ministre une halte du chemin de fer dans sa commune. Monsieur le Ministre répond qu'il donnera les ordres

nécessaires pour qu'une vérification sérieuse de la digue soit faite et, il promet d'appuyer la demande qui lui est adressée, de la création d'une halte de chemin de fer à Humes. On présente encore au Ministre un vieux brave, âgé de 97 ans, le père Barboutin, ancien militaire décoré de la Légion d'Honneur, dû au privilège de l'âge. Très ému, le brave vieux ne put prononcer une parole lorsque le Ministre lui serra la main. Si cela pouvait seulement le rajeunir d'une vingtaine d'années ! En serait-il plus heureux ? On se quitte aux cris de mille fois répétés « Vive le Ministre, Vive la République ! ». Avant de quitter le confluent de la Mouche et de la Marne, vous l'avouerez-je, il y a une chose qui me chiffonne. Mes informateurs me donnent des versions discordantes. Comme nous l'avons vu ci-dessus, le Ministre s'est arrêté à la Brasserie et a bu une bière. Pour un autre, chez M. Ferrant, Maire, il a bu le Champagne. Qu'en est-il exactement ? A-t-il dégusté, savouré, une canette de bière au fameux slogan "Humes-moi ça !" ou a-t-il tout simplement vidé une coupe de Champagne ? On ne le saura certainement jamais !

OFFICE DE TOURISME DU
PAYS DE LANGRES ET DES 4 LACS
BP 16 - 52201 LANGRES Cédex
Tél : 03 25 87 67 67 - Fax : 03 25 87 73 33
E-mail : info@tourisme-langres.com
Internet : www.tourisme-langres.com

Impossible de parler des lacs sans parler du canal, hors, pourquoi creuser un canal ?

En dehors de l'agriculture, la production du fer et de la fonte est alors la principale industrie haut-marnoise, Les Maîtres de forges ne cessent de réclamer des moyens de transports plus économiques que ceux existant alors. Si les expéditions de ces industries extractives sont relativement faciles dans le Nord du département vers la région parisienne, grâce au port de Saint-Dizier, il n'en est pas de même lorsqu'on se tourne vers le Sud pour une expédition vers la région lyonnaise. Le premier port navigable sur la Saône est Gray. Il faut donc à l'aide de chariots et de chevaux conduire le fer et la fonte, du lieu de production au port de Gray, distant de 150 km environ. Lorsque l'on sait qu'un attelage de quatre chevaux peut tirer un chariot de 6 tonnes, soit guère plus de 5 tonnes de charge utile, on mesure par là l'incidence du transport sur le prix de la marchandise. De plus, dans les côtes, fréquentes en Haute-Marne, il faut soit doubler l'attelage, soit emprunter au village située au pied de la colline un ou deux chevaux supplémentaires qui ayant renforcé l'attelage régulier, seront dételés au faite de la colline et regagneront, seuls, leur écurie.

Tandis que s'il y avait un canal, porteur de péniches de 300 tonnes - 250 de charge utile - deux chevaux seulement pour les tracter et deux hommes : un conducteur de l'attelage et une autre personne au gouvernail, Economie réalisée sur le transport de 250 tonnes de fer ou de fonte : 59 attelages soit 236 chevaux et 58 hommes qui pourraient être employés à d'autres tâches. En outre, la vitesse d'acheminement est peu sensible et, relativement semblable. Un attelage, sur route, parcourt environ 30 km journaliers, traînant ces chariots lourds qui transportaient les matières pondéreuses (*Ils étaient désignés sous le nom de Malbrouck. En opposition aux chariots légers, qui servaient aux besoins de la ferme, appelés « chariots pointus »*). Ils avaient de forts bandages, de 4, 5, 6 pouces de largeur.

Cette largeur devant être d'autant plus grande que le poids transporté était plus élevé, ceci afin de ménager les routes et éviter les ornières. Les routes étaient souvent défoncées | (*Du reste, les Maîtres de forges payaient une taxe spéciale « d'usure des routes »*). Recensés par l'Armée dans une rubrique spéciale, il en est resté dans le parlé populaire, une image. On disait, il y a peu encore d'un objet volumineux, encombrant, lourd : « c'est un Malbrouck ».

Une voie de communication indispensable



En 1852, le Gouvernement concède à la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est, la construction d'une ligne de chemin de fer qui s'embranchant sur la ligne de Paris-Strasbourg, à Balesmes, joindra Gray. C'est la grande concurrente du canal ! Elle traversera la Haute-Marne du Nord au Sud, par la vallée de la Marne, exactement comme le canal. Le Gouvernement du Second Empire privilégie la voie ferrée, à la voie d'eau... Le canal semble en mauvaise posture.

Nous sommes en 1860. Cette année-là, est signé le fameux traité de commerce Franco-Anglais. L'économie locale est touchée. La Chambre de Commerce et d'Industrie se faisant l'écho des Maîtres de forge, déclare qu'il est indispensable d'améliorer les voies de communication ; canaux en particulier, pour pouvoir - grâce à un prix de transport moins élevé - lutter contre la concurrence étrangère.

L'alimentation en eau

La plus grave question que présentent les canaux à point de partage est leur alimentation, aussi a-t-elle été en 1839, comme aujourd'hui, la principale préoccupation des ingénieurs. Ils ont calculé la quantité d'eau emmagasinable par rapport à la quantité d'eau moyenne tombée sur le Plateau de Langres et sur a partie des versants où doivent être construits les réservoirs, en tenant compte de la constitution géologique du sol. des jaugeages des cours d'eau sur les deux versants et en comparant les résultats obtenus avec ce qui se passe au canal de Bourgogne. et. notamment, au réservoir de Grosbois. Ils proposent de supprimer deux réservoirs sur les cinq prévus, soit 3 180 000 m3 qu'il sera très facile et très économique de remplacer en augmentant la retenue des réservoirs conservés. Ils proposent également d'alimenter le bief de partage par ses deux extrémités, autant pour amoindrir le courant dans le souterrain que pour ne pas arrêter l'alimentation dans le cas d'avaries ou de réparations à l'un des réservoirs. Les trois réservoirs qui seraient conservés sont ceux de la Liez, de la Vingeanne et de la Mouche. Mais le réservoir de la Vingeanne se situerait au bas d'Aprey, et par une rigole à flanc de coteau déverserait ses eaux dans le bief supérieur.

L'accumulation de ces eaux dans les réservoirs, loin de modifier en mal le régime des vallées, aurait le privilège de diminuer les crues et d'améliorer notablement le régime d'été par les infiltrations qui se feront dans le sol au grand profit des sources qui alimentent la Marne et la Vingeanne. Ces ressources bien employées. représentent une valeur considérable.

Nous ne pouvons qu'envisager avec une grande espérance cette entente de la navigation et de l'industrie, pour l'utilisation de ces réservoirs, dont l'étendue pourra être, le cas échéant, augmentée sans accroître notablement les dépenses.

Le coût de tous ces travaux ?

La dépense à consentir serait de 43 100 000 F, soit une dépense kilométrique de 85 430 F : car les

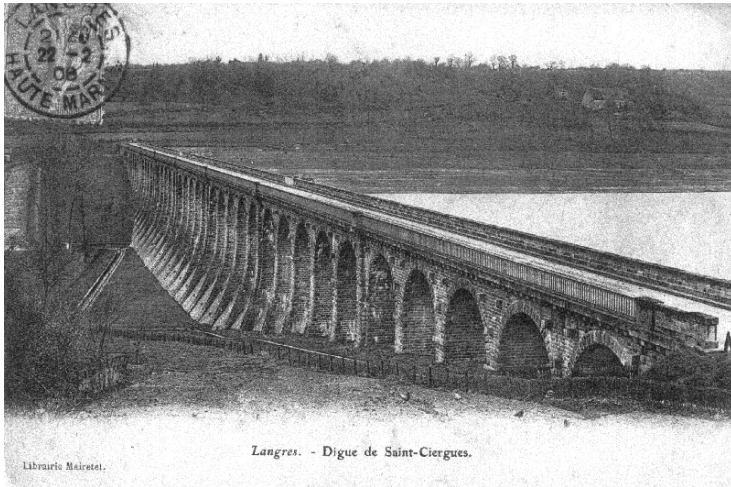


dépenses du bief de partage. sont considérables : elles comprennent les tranchées aux abords du souterrain, le souterrain, trois grands réservoirs et les rigoles d'alimentation, C'est plus de 100 000 F par km pour tout le canal. C'est moyennant cette dépense que sera établie la continuité de la grande ligne navigable du Nord au Midi par le plus court chemin qu'il soit possible d'adopter.

La petite et la grande histoire du lac de la Mouche

Cette digue diffère des trois autres. Elle est construite entièrement en maçonnerie. Elle a une longueur rectiligne de 410 m. Sa hauteur au-dessus de la bonde de fond est de 22 m 55.

La route Perrancey Saint-Ciergues, précédemment dans le creux de la vallée, fut déportée sur la rive droite du lac, jusqu'à hauteur de la digue qu'elle emprunte en partie, car pour permettre d'établir cette voie sans dépenses excessives, on ne donna qu'une largeur de 3 m 60 au sommet de la digue, à laquelle on accola du côté aval, un viaduc formé d'arches de 8 m d'ouverture et de 4 m 10 de largeur. Elles sont au nombre de 40, réparties en 8 groupes de 5 arches séparés par des piles-culées formant contreforts.



L'ouvrage, vu d'aval, a un aspect architectural très imposant et du plus bel effet.

La nappe d'eau retenue par ce barrage a une superficie de 97 hectares au niveau du plan d'eau normal. Sa capacité est de 8 500 000 mètres cubes d'eau pour un bassin versant de 6 500 ha.

Le lac est situé sur le territoire des communes de Saint-Ciergues et Perrancey, sur

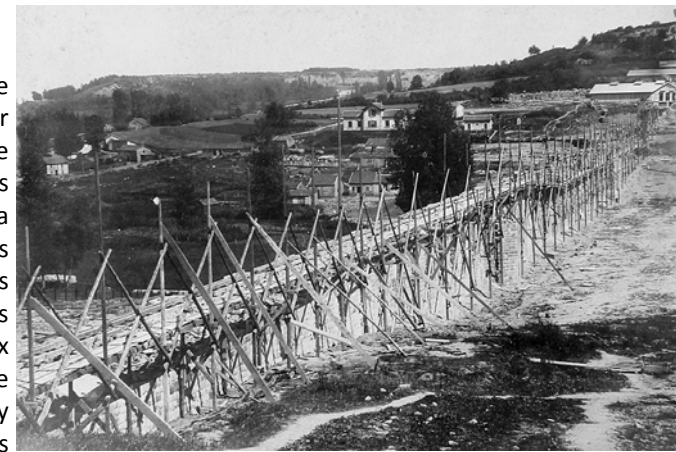
2 km 500 de longueur, en suivant le cours de la Mouche et forme, en outre, une baie de 1 200 m sur la rive gauche.

a La digue, en ligne droite, est face au village de Saint-Ciergues. La plus grande hauteur de retenue mesurée du fond de la vallée est de 22 m 55. Le massif de la digue a une largeur de 20 m 30 à la base et de 3 m 50 au sommet. Son parement amont, repose sur un mur de garde descendu jusque sur le terrain compact pour empêcher les infiltrations, dont la profondeur n'est nulle part inférieure à 10 m 25, mais qui atteint jusqu'à 24 m. Il est à remarquer que la partie enfouie de la digue représente 52 % de son volume total, en sorte que la partie apparente n'est pas même la moitié de l'ouvrage.

Les ouvrages de décharge sont placés sur la rive droite en amont de la digue et comprennent deux demi-tour dans lesquelles se trouvent des vannes de manœuvre échelonnées. Les eaux viennent tomber en cascade au pied même de la digue, elles peuvent être dirigées ensuite ou par la rivière dans la Marne, ou par une rigole alimentant directement le canal et aboutissant près de l'écluse du Moulin-Rouge. Cette rigole a plus de 8 km de longueur, elle contourne au-dessus de Humes, la Pointe de Diamant, dont une partie de 150 m en siphon et une autre de 300 m environ en souterrain. Depuis 1942, un nouvel aménagement a permis de diriger les eaux de ce lac, au réservoir de la Liez, ou indistinctement, au bief supérieur, par une canalisation de 1 m de diamètre.

La construction

L'acquisition d'un certain nombre de parcelles nécessaires pour l'ouverture des chantiers de construction a été tentée à plusieurs reprises, mais l'Administration n'a pu, en raison des prétentions excessives des propriétaires et, sans compromettre gravement les intérêts de l'Etat, souscrire aux conditions qui lui étaient faites : elle a préféré s'en rapporter au jury d'expropriation réuni à Langres les



16, 17 et 18 août 1881. Le jury a accordé sensiblement les mêmes sommes que l'Administration. « Ces décisions ont eu pour effet de jeter un certain désarroi parmi les propriétaires dont les terrains restent à acquérir et de les ramener à une plus saine appréciation de l'importance de la situation qui leur est faite, de sorte que désormais nous espérons poursuivre nos acquisitions sans avoir recours à un nouveau jury » (rapport de l'ingénieur au Préfet). Prix moyen : de 80 à 200 F l'are pour les prés ; de 60 à 80 F pour les terres ; de 80 à 200 F pour les chaumières ; de 80 à 180 F pour les bois, jardins et vergers.

Les travaux ont été confiés à l'entreprise Dumont. Ils ont donné lieu à l'établissement de trois chantiers distincts : un pour la partie centrale, un pour le coteau rive droite et l'autre pour le coteau rive gauche. Les matériaux sont extraits des carrières de la Fontaine au Bassin, à 2 km du chantier. Le sable provient des déchets passés au broyeur Loiseau. Le mortier est composé de 390 kg de chaux de Cruas pour 1 m³ de sable. Le cube total de la maçonnerie de la digue dépasse 100 000 m³ ; 141 000 m³ de déblais ont été retirés de la fouille.

En 1886, les travaux sont poussés aussi activement que possible. 200 ouvriers travaillent pour le compte de l'entreprise, et l'Etat de son côté en emploie directement un certain nombre. C'est une chose assez bizarre : des travaux exécutés à la fois par l'Etat et par l'entreprise à qui il les a confiés. En voici la raison : les plans et devis du projet n'avaient pas prévu, il s'en faut de beaucoup, tous les travaux à faire. L'entrepreneur s'en tenant strictement au cahier des charges a naturellement refusé de prendre à son compte les excédents considérables de dépenses résultant de certaines imprévions. Par exemple, la fondation a été portée de 10 à 20 m de profondeur et des éboulements se sont produits dans les fouilles des coteaux voisins et atteignent la région du village : « Plusieurs maisons seraient déjà ébranlées, les murs d'une auberge seraient même crevassés et tout un quartier menacerait de descendre dans la fouille... ». « L'Avenir de la Haute-Marne » (journal d'opposition) tempère cependant son information : « Nous ne sommes pas en mesure de contrôler ces renseignements... Que de millions seront enfouis dans ce canal entrepris hâtivement, sans études préalables suffisantes et dont l'exécution se poursuit - comme tout ce que l'on fait - à bâtons rompus... L'an dernier, les travaux étaient suspendus ; aujourd'hui on travaille jour et nuit à la lumière électrique... ». Il n'était pas optimiste, notre journaliste ! Il poursuit : « Encore si nos braves terrassiers et charretiers nationaux trouvaient là une occasion de gagner quelque chose ! Mais non, tous les chantiers sont exclusivement occupés par des étrangers, si bien que le canal de la Marne à la Saône est, par le fait, pour notre or français, une

vraie rigole transalpine de drainage. Mais pourra-t-on dire un jour que l'argent de la France a été jeté à l'eau ?... ».

Nouveaux incidents

Pendant l'hiver 1890-1891, la température descendit à - 20°. La retenue des eaux était maintenue à 3 m 25 au-dessous de la cote normale. Des fissures se produisirent dans l'axe du parement des arches centrales. Ces fissures se fermèrent après le relèvement de la température. Quelques années plus tard, on pouvait voir de minces filets d'eau s'échapper avec force du parement aval. Ces infiltrations d'eau provoquèrent une certaine peur parmi les populations de la vallée. Et l'écroulement en 1895 de la digue de Bouzey*, attira particulièrement l'attention des Pouvoirs publics et des services intéressés sur les digues en maçonnerie. Monsieur Cadart, Ingénieur en Chef, fit adopter une solution destinée à protéger la digue contre les infiltrations. Elle consista dans la construction d'un vaste écran ou contre-digue accolée à la paroi amont sur toute la partie centrale. Cet écran en béton de ciment est évidé par des galeries longitudinales superposées, communiquant entre elles par des puits verticaux garnis d'échelons pour en faciliter la visite. Les eaux s'infiltrèrent bien à travers la paroi amont, mais elles sont recueillies aussitôt dans les caniveaux des galeries, puis dirigées par les puits vers un collecteur de base qui les évacue à l'extérieur en passant sous la digue. Ces travaux confortatifs furent réalisés en 1905. Depuis la construction de cet écran, ni fissure, ni infiltration ne se sont produites dans les maçonneries.

** Le 27 avril 1895, la digue du grand réservoir de Bouzey (près d'Epinal) qui sert à l'alimentation du canal de l'Est, s'est rompue. C'est entre 5 heures et 5 heures 20 que la digue s'est ouverte. On évalue les morts à 110. On a retrouvé des cadavres sur les arbres, à 4 m de hauteur. Le flot a suivi la vallée de l'Avière et s'est jeté dans la Moselle à Nomexy. A Demèvre-sur-Avière, 17 maisons ont été enlevées, tous les animaux ont péri, etc. On évalue les dégâts à plus de 50 millions de francs (francs or, évidemment). Monsieur le Ministre des Travaux Publics, s'est donc rendu sur les lieux du sinistre, envisageant les mesures à prendre devant une semblable catastrophe et les moyens de venir en aide aux sinistrés.*

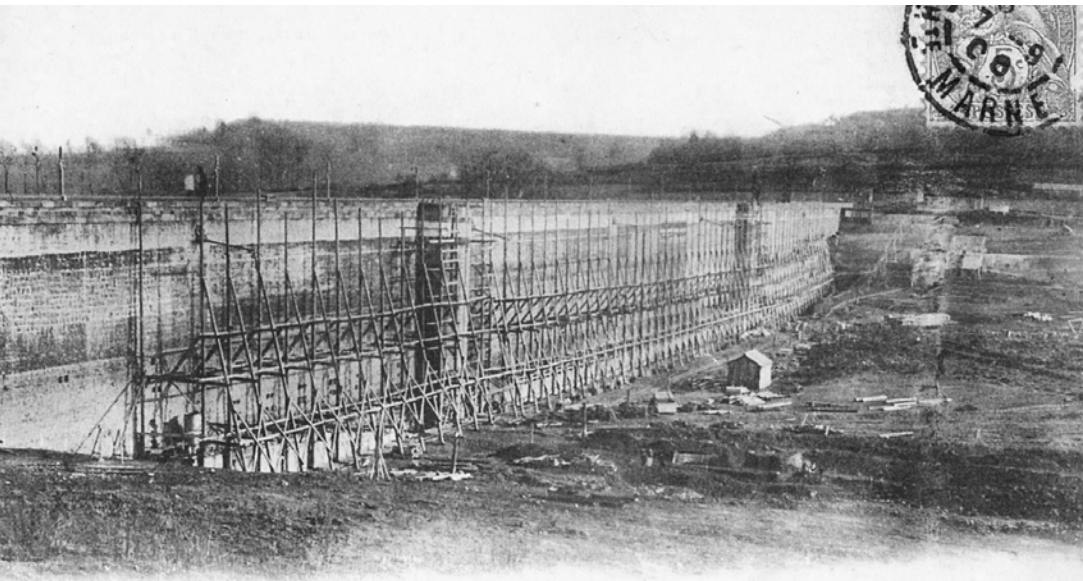
Les moulins furent noyés

La route de Langres Rochetaillée, traversant la vallée de la Mouche à l'amont du réservoir a été exhaussée. Un nouveau pont fut construit. Le chemin rural dit de Morgon, fut également déplacé. La route Perrancey Saint-Ciergues, qui était située au creux de la vallée et desservait trois moulins, fut reportée sur la rive droite, à flanc de coteau, pour ensuite bifurquer à angle droit sur le barrage. Les moulins, acquis par l'Etat par expropriation à la date du 9 novembre 1882, étaient de valeur très inégales. Le Moulin du Bas de l'Ane, auquel était annexé une scierie, était le plus important. Il appartenait à la famille Couturier (*La famille Couturier, avec l'argent obtenu de l'expropriation, acheta l'ancien moulin dit du Moulin-Rouge, sis sur la Marne à Langres et y créa une scierie encore en pleine activité aujourd'hui.*). Le Moulin des Pères, dit encore des Prés et le Moulin Molard ou Raclot.

L'usine Couturier est momentanément louée pour quinze mois à son ancien propriétaire soit jusqu'au mois de mai 1884 car à cette époque (rapport de l'Ingénieur) : « ... la démolition des bâtiments fournira des matériaux utiles à la construction des chemins déviés de Perrancey Saint-Ciergues et de Langres-Voisines et permettra de réaliser une économie bien supérieure au prix de la location ». La location pour quinze mois s'élève à 900 F. « ... La valeur locative normale est au moins triple car elle se compose de quatre paires de meules et de deux scies mécaniques. Il est vrai que sur les quatre paires de meules, deux seulement peuvent en général fonctionner. Il faut donc se contenter du prix le plus élevé, qu'il ait été possible d'obtenir du sieur Couturier Stanislas, le fermier actuel, gendre de l'ancien propriétaire ».

Le 1er juillet 1885, l'Administration met en vente le matériel des moulins et de la scierie. La plupart des objets restent invendus. Cependant, Roger, charcutier à Langres, achète la partie métallique d'une scie circulaire avec une scie pour 170 F. Lalice Edouard, papetier à Melville, se rend acquéreur d'une roue hydraulique à augets de 2 m 30 de diamètre et 1 m 30 de largeur avec rouet et bois accessoires pour 80 F. Un vieux bahut ayant servi de bluterie, un treuil à potence pour relever les meules, une paire de meules et différents autres objets sont prisés 90 F par la veuve Legendre à Piépape... Le 4 mars 1887, l'Ingénieur dans un rapport circonstancié, écrit : « Le hangar qui abritait la scierie Couturier, annexe du Moulin du Bas de l'Ane et les bâtiments de ce Moulin proprement dit, non compris le corps de logis (ce dernier était alors occupé par un surveillant des travaux) se détériorent considérablement. Ces bâtiments s'effondrent et il pourrait arriver aux personnes habitant aux alentours, des accidents dont l'Etat serait responsable. Les bâtiments du Moulin des Prés, situés un peu plus loin en amont, sont encore plus mauvais et il ne reste plus rien qui vaille... ». Il propose de vendre l'ensemble 200 F.

Il n'en était pas de même du Moulin Raclot. Son propriétaire, Raclot Emile , s'était réservé de droit de disposer des matériaux des bâtiments et des agrès de l'usine. A cette date il avait enlevé le tout. En 1887, les Moulins de Perrancey avaient vécu. Le réservoir serait bientôt mis en eau.



St-CIERGUES. - 4. - La Digue en réparation
ition A. H.