



# Le lac de la Liez en Pays de Langres



*La saga des dresseurs de digues*

[www.tourisme-langres.com](http://www.tourisme-langres.com)

## Inauguration du 5 mai 1895

En voiture à cheval, bien sûr, le Ministre et toute sa suite descendent au réservoir de la Liez. Il a longuement examiné et s'est fait donner les plus minutieuses explications sur ce réservoir, le plus grand de France. Il y a toujours eu, hier comme aujourd'hui, des gens pour douter de la compétence de nos Ministres. Les Ingénieurs de la Navigation sont avec lui. « A grand renfort de théories savantes, d'explications techniques, ils en arrivent à se persuader et à persuader leur grand chef, qu'une digue en terre est en tout point de vue préférable à une digue en maçonnerie. Dans l'après-midi, quand le Ministre se transportera avec eux à celle de Saint-Ciergues, peut-être qu'ils lui démontreront par A + B, qu'une digue en maçonnerie présente des avantages que n'offre jamais une digue en terre. Avec des X, on arrive à tout ». Il n'était pas très convaincu, le chroniqueur de "Langres Revue" !...

Puis les voitures ont ramené les visiteurs à la gare basse de la Crémaillère où un train spécial, orné de verdure et de drapeaux, les attendait. Le Ministre examine longuement la machine sur le système et le fonctionnement de laquelle Monsieur Cadart lui fournit des explications. Et l'on remonte en ville par cette jeune "zouille" qui n'a que huit ans de fonctionnement. Au débarcadère : deux fanfares. Au marché couvert : vin d'honneur ; puis, déjeuner intime à la Sous-Préfecture. A 14 heures, les réceptions officielles ont lieu à l'Hôtel de Ville. L'appareil militaire déployé sur la place est des plus imposant et de nature à impressionner patriotiquement tous les coeurs. Monsieur Dupuy-Dutemps a reçu avec une cordiale simplicité, sans pose et sans prétention, tous les corps qui lui ont été

présentés et cela successivement. La cérémonie a été un peu languette parce qu'au lieu de présenter tous les fonctionnaires civils en même temps, on les a introduits successivement, par groupe administratif, lesquels groupes se composaient souvent de deux fonctionnaires ou même d'un seul personnage. C'est ainsi que l'Huissier annonçait solennellement le personnel de l'Administration des Poids et Mesures et introduisait un seul vérificateur qui disparaissait pour faire place au personnel de la Bibliothèque Municipale, composé du sympathique M. Baudoin. Puis, c'est le vin d'honneur, les discours....

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

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](mailto:info@tourisme-langres.com)  
Internet : [www.tourisme-langres.com](http://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 Liez

A l'origine, elle était plus communément désignée : digue de Lecey, du nom du village situé à l'amont du réservoir. Puis, petit à petit, elle eut comme désignation le nom de la rivière qu'elle capte. Elle est située à l'Est de Langres. C'est la plus proche de la ville ; c'est la seule que l'on puisse admirer depuis les remparts de l'antique Cité. Elle emprisonne 16 080 000 de mètres cubes d'eau en noyant 285 hectares. Elle alimente par simple gravitation, à l'aide d'une rigole, le bief supérieur. Cette rigole se déverse dans le canal à côté de l'écluse de Batailles. La digue est en terre corroyée, mélange de terre et de sable, fortement comprimé. Elle a une longueur de 459 m, non compris les ouvrages de décharge qui lui font suite. La plus grande largeur à la base est de 61 m, sa hauteur maxima est de 16 m 50 et celle de la retenue de 14 m 40. La largeur au sommet est de 5 m 50. Elle est surmontée d'un parapet en maçonnerie. Le talus du côté de la retenue est fermé par des gradins superposés de 1 m 70 de hauteur, séparés par des banquettes de 1 m de largeur et légèrement inclinées. Le gradin inférieur pose sur un mur de garde en maçonnerie encastré dans le terrain compact dont la profondeur atteint 5 m 70 dans le fond de la vallée. Les ouvrages de prise d'eau font corps avec la digue. Il y a 4 vannes et un déversoir de 25 m. La rigole pour joindre le canal à 1 222 m de longueur.

### La construction de la digue

La fin de l'année 1880 et le début de 1881 sont consacrés à l'acquisition des terrains du réservoir. Des propriétaires sont très touchés. Ainsi Deschênes et Guyot de Saint-Michel sont expropriés de 28 ha 45 ; Pignerol Aristide de 26 ha 27 et également le Comte d'Eschribes, le principal propriétaire qui refuse de vendre. Deschênes et Guyot obtiennent 110 000 F et le fermier 5.000 F. Pignerol se voit gratifier de 86 000 F et son fermier premier devait être en fin de bail. Les prix pratiqués lors des offres d'acquisition sont de 60 à 80 F l'are pour les prés et de 16 à 40 F pour les terres. Trois fermes furent noyées dans ce lac : Montruchot (entre Angoulevant et Cordamble)



territoire de Peigney ; les granges Marivetz sur Lecey et la Grande Pioche sur Châtenay-Mâcheron.

Le 1er mars 1880 avait lieu l'adjudication des travaux de construction de la digue. Il y eut six soumissionnaires : Millet, de Langres l'emporta avec 6 % de rabais. Elle ne fut achevée qu'en 1886 car des incidents d'exécution en retardèrent l'achèvement. Par suite d'un corroyage insuffisant des terres et de la construction trop rigide des revêtements, des déformations se produisirent en 1882. Il fallut reprendre le travail de compression au moyen de la herse rouleau et du cylindre compresseur (*Le gros matériel alors en usage pour la construction des digues, était la propriété de l'Administration et non des entrepreneurs.*) actionnés par locomobiles - système nouveau employé pour la première fois - et on attendit l'automne de 1885 pour reprendre l'exécution des revêtements faits en moellons de Cohons et de Saints-Geosmes. C'était alors le lac artificiel le plus important de France.

Aussi, ces travaux supplémentaires mirent en difficulté l'entreprise adjudicataire. Millet fit alors une curieuse pétition, demandant la résiliation de son contrat, mais, dit-il « après avoir bien réfléchi et désirant pouvoir mener à bien cette entreprise (la construction de la digue) à bonne fin, demande la révision des différents prix ».

Le rapport de l'ingénieur est intéressant : « Suivant le projet, certains matériaux tels que la chaux, le ciment et le sable amenés à la gare de Langres et déposés sur un quai, devaient, de ce point, être transportés au lieu d'emploi (2.500 m environ) à l'aide d'une voie ferrée Decauville, établie le long des emprises du canal. Or, ce mode de transport est devenu complètement impossible par suite de l'achèvement des travaux de la section correspondante du canal (de Rolampont au bief de partage, c'est l'entreprise Terrasson, Picard et Porta] qui a creusé l'assiette du canal) qui a intercepté le passage. Il en résulte qu'il faut faire aujourd'hui un détour de 5 km, d'où une très notable augmentation de prix... ». Les Ingénieurs estiment que depuis l'adjudication du 1er mars 1880, les prix ont augmentés dans une forte proportion. Ils acceptent que l'on donne une "rallonge" à l'entrepreneur.

Le volume à corroyer est de 167.480 m<sup>3</sup>, soit 32.800 m<sup>3</sup> provenant des fondations et rigole ; 28 464 m<sup>3</sup> des déblais en excès du premier bief du versant Marne ; 106 216 m<sup>3</sup> provenant de la grande tranchée qui précède le souterrain. Mais une partie de ces déblais est de mauvaise qualité, la dépense est largement dépassée. Les 84 000 F sont insuffisants. Le résultat ne semble pas dû au système de corroyage à la vapeur qui paraît employé pour la première fois dans la construction d'une digue d'un réservoir en terre, mais à l'insuffisance des évaluations de prix de 1 F 50 le m<sup>3</sup>. Ces mécomptes sont dus à une étude trop sommaire du travail à effectuer. Sur le chantier, la valeur des machines, rails, wagonnets, chevaux, voitures et brouettes est de 150 000 F.

Le 24 mars 1890, un arrêté du Conseil d'Etat condamne le Gouvernement à une somme de 149 360 F 23 et à tous les dépens et notamment frais et expertise. Un rapport très détaillé est fourni par les trois experts désignés : 210 000 heures ont été payées à 0 F 40, le mètre cube de pierre des gradins de revêtement: 4 F 80 ; 100 kg de ciment Portland rendus à pied d'œuvre : 10 F ; le mètre cube de maçonnerie : 28 F 20, etc...

Millet avait donc gagné !

En 1911, des contreforts constitués par des enrochements discontinus de 12 m de largeur et 3 m 50 de hauteur furent établis au pied du talus amont. Grâce à ces dispositions, la digue de la Liez est devenue d'une imperméabilité absolue. Elle tient depuis un siècle.