

Eclaron

Le canal de Wassy

La construction du canal latéral date de 1881. Il s'embranchait sur celui de la Marne à la Saône près de l'église d'Hoéricourt à cinq kilomètres de Saint-Dizier et allait jusqu'à Brousseval.

Ce petit canal de 23 kilomètres et 8 écluses appelé aussi canal de la Blaise donnait un débouché fluvial aux forges et fonderies de la région de Wassy et alimentait ces mêmes usines en sable vert (fonderies) et bois de rive (mines de Pont-Varin). Il était alimenté en eau par la Blaise et le lac des Leschères (Wassy). Son gabarit était identique à celui de la Marne à la Saône.

A simple voie, les bateaux pouvaient y circuler avec un tirant d'eau de 1.80 m. Aucun bateau à vapeur ou propulsion mécanique ne pouvait circuler sur le canal de Saint-Dizier à Wassy sans une autorisation spéciale de l'ingénieur en chef du contrôle à Chaumont. La traction des bateaux le long de ce canal s'effectuait donc par l'intermédiaire du chemin de halage (chemin aménagé en bordure du canal) et s'effectuait suivant deux modes:

Le halage à la "bricole": le marinier et sa famille s'attachaient à la corde de traction, appelée "bricole" pour tirer le bateau. La traction animale, par chevaux (ânes ou mulets). Les bêtes appartenaient au marinier qui les logeait à bord, ou à des charretiers, appelés les "longs jours" qui disposaient de relais le long du parcours.

Le parcours était le suivant : Départ de Brousseval avec un port puis Petit-Champs avec un port également et Wassy avec ses trois ports. A Pont-Varin une écluse, le port des minières et une cale de radoub (bassin que l'on assèche pour la construction et la réparation des bateaux). Avant de passer à Louvemont il y avait un port au Bois-Lapierre, un port au Cratelier avec une écluse de même qu'au Buisson. Le canal poursuivait sa course vers Allichamps (avec un port privé), puis Eclaron avec ses trois ports et la terminait à Hoéricourt.



La gestion du canal était concédée à la société des aciéries de Micheville, division des forges de Champagne, qui percevait les droits de navigation. il connaîtra un trafic honorable jusqu'en 1940.

C'est pour agrandir l'aérodrome de Saint- Dizier qu'en 1940, les Allemands comblent le dernier bief du canal, entre le pont-canal de Moeslains et sa jonction avec le canal de la Marne à la Saône.

Cela signe le décret de mort du canal qui, coupé du reste du réseau, ne sert désormais plus que de drain écrêteur des crues de la Blaise. Une petite portion de sa cuvette a été réutilisée pour y faire passer le canal d'amenée des eaux de la Marne au réservoir du Der-Chantecoq.

Là où il est encore visible, ce canal a de beaux restes notamment à Eclaron où la commune a mis en valeur le chemin de halage et intégré celui-ci dans le sentier de découverte. Le parcours de ce sentier emprunte le pont canal très caractéristique de la génération des ponts-

canaux métalliques construits dans la foulée de celui de Sarralbe, et dont l'apogée sera le pont-canal de Briare. L'utilisation du métal pour sa cuvette n'est guère étonnante dans cette région. On retrouve cette particularité dans toutes les régions métallurgiques.

Hoéricourt : Détruite suite à un bombardement en 1944, la commune d'Hoéricourt vit toujours dans le cœur de ses anciens habitants et de leurs descendants..



Note juridique: Afin de garantir l'intégrité des chemins de halage, dans l'intérêt des mariniers les propriétés riveraines du domaine public fluvial sont grevées d'une servitude de halage (espace de 7,80 mètres en bordure du cours d'eau). La circulation des automobiles et engins motorisés sur les chemins de halage est interdite et passible d'une contravention. Malgré le développement de la motorisation des bateaux, la servitude subsiste mais pour l'agrément des promeneurs.

