

# Le zénith de l'usine de Lasauvage

PIÈCES À L'APPUI (XLIV.)

## Giraud était respecté dans le monde des notables



Revenons-en à l'usine de Lasauvage qui prenait un grand essor dans les années soixante du XIX<sup>e</sup> siècle.

Pourtant, en 1862, son patron, Pierre Louis Giraud, se vit refuser par le gouvernement une concession de minerai de fer oolithique d'une contenance de 234 hectares 24 centiares, située sur les territoires des communes de Differdange (80,64 ha) et de Pétange (153,60 ha).

Alphonse de Prémoré, lui-même intéressé par cette attribution, avait œuvré contre lui:

« Il est évident », écrivit-il, « que ce ne sont pas les besoins de l'usine de Lasauvage qui ont motivé la demande en concession dont il s'agit ; mais bien une spéculation tendant à faire tourner au profit de quelques personnes une partie importante de la richesse minérale de notre canton. (...) Mrs. Giraud et Cie possèdent tout près de leur usine plus de vingt hectares de terrains miniers dont le produit est suffisant pour alimenter leurs fourneaux pendant un grand nombre d'années. »

D'autres opposants étaient inspirés par le même motif, à savoir qu'ils comptaient bien exploiter eux-mêmes les mines enfouies sous leurs terres. Ils ne pouvaient pas concevoir que ce droit passât en des mains étrangères. Mais, c'était oublier qu'ils ne possédaient pas de terrain en côte, comme les Giraud, de Prémoré ou de Gerlache, qui leur eût permis d'entrer en galerie.

Le mercredi 5 novembre 1862, le prince Henri et le ministre d'État Victor de Tornaco visitèrent les établissements de Lasauvage. Deux hauts fourneaux se trouvaient en activité. Le premier fonctionnait au bois et produisait journellement 3.500 kg de fonte. Douze ouvriers étaient occupés à l'intérieur et vingt-cinq à l'extérieur « pour façons de mines et charbons », plus trente chevaux pour le transport de ces mines, des charbons et des produits. Le second haut fourneau brûlait du coke et produisait 10.000 kg de fonte par jour. Vingt-cinq ouvriers

s'affairaient à l'intérieur et autant dehors, pour préparer le minerai.

Le 25 avril 1865, Pierre Giraud et Cie et la S. A. de Marcinelle et de Couillet étaient adjudicataires solidaires de la minette qui se trouvait dans une parcelle du bois de Rodange, de 60 a 10 ca, dite « In der Minière ». Elle leur fut adjugée aux enchères pour 5.000 francs, par la commune de Pétange qui mit cet argent dans la construction d'une nouvelle église paroissiale à Rodange.

La majeure partie du minerai alors exploité dans le pays était destinée à l'exportation en Prusse, en Belgique et même en France. Il s'agissait de 830 tonnes de minerai oolithique par jour et de 275 tonnes de minerai d'alluvion. 15 tonnes de chaque sorte étaient amenées quotidiennement à Lasauvage.

En 1856, Pierre Louis Giraud devint un des cinq commissaires du conseil de surveillance de la Société en commandite des Forges de Sarrebruck, fondée par des personnalités originaires du Luxembourg belge et du Grand-Duché. Ce groupement d'entrepreneurs construisait l'usine de Burbach. En 1862, cette société se réorganisa en S. A. des Mines de Luxembourg et des Forges de Sarrebruck.

Les promoteurs en furent Victor Tesch, ancien ministre de la Justice belge et président de la Société générale de Belgique, Nicolas Berger, président du tribunal de première instance d'Arlon, Hippolyte Trémouroux, propriétaire du château d'Odange-Lez-Orbais, Joseph Labbé, président de la Société métallurgique de Gorcy, et Théophile Ziane, ingénieur et administrateur de la société anonyme de la Providence à Marchienne. Ils formèrent le premier conseil d'administration. Les éléments de réussite de l'entreprise devaient découler de deux avantages bien établis : 1° De l'abondance et de l'extrême bon marché des minerais du Grand-Duché de Luxembourg. 2° Du bas prix auquel l'administration royale des mines de Sarrebruck fournit les houilles aux usines, après y avoir été autorisée par un arrêté ministériel.



Pierre Giraud & Cie détenait 167 des 6.000 actions à 1000 francs de la S. A. des Mines de Luxembourg et des Forges de Sarrebruck. En 1911, celle-ci devenait partie intégrante du groupe ARBED (depuis 2006 ArcelorMittal).

Depuis 1839, une loi belge dite loi de faveur, atténuait pour les Luxembourgeois la rigueur de la législation douanière du Royaume, en réduisant au quart les droits d'entrée de certains articles de production et d'industrie, moyennant que leur origine fût légalement constatée à un bureau des douanes belges. Vers 1864, l'administration du pays voisin ne voulait apparemment plus appliquer cette loi. Alors Norbert Metz et Pierre Louis Giraud contestèrent judiciairement cette mise en question de la loi de faveur et obtinrent gain de cause contre l'État belge, au tribunal d'Arlon. Le défendeur fut condamné à rembourser la somme de 1.250 francs aux maîtres de forges, comme indûment perçue suivant les acquits d'entrée.

Pierre-Louis Giraud était respecté dans le monde des notables. Par arrêté royal grand-ducal du 22 décembre 1865, il reçut sa nomination pour siéger à la Chambre de commerce où il représenta la forge-rie. Le procès-verbal de la séance du

27 février 1866 énumérait Giraud parmi les présents. Ce jour-là, il fut surtout question à la Chambre de concessions de diverses lignes de chemin de fer, entre autres de celle du chemin de fer de ceinture.

Pour clore ce chapitre, revenons à Differdange, où les affaires communales étaient en désordre depuis belle lurette, à cause du secrétaire communal, un ivrogne incorrigible, démis de ses fonctions en 1864. Il avait perdu toutes les pièces nécessaires à la clarification des comptes de 1857 à 1863, sans parler des rôles des chemins vicinaux et de la taxe des chiens.

Voulant quand même se procurer un aperçu des recettes de la commune de Differdange, le directeur général de l'Intérieur s'adressa directement aux industriels, les priant de lui transmettre un relevé des paiements qu'ils avaient effectués aux différents receveurs communaux. Pierre Louis Giraud répondit à cette invitation, le 2 octobre 1867. Sa société s'était acquittée d'une somme totale de 20.163 francs, formant le prix de 3.360½ voitures de mines qui lui avaient été livrées par la section de Differdange, à raison de six francs par voiture, pendant la période du 11 septembre 1858 au 1<sup>er</sup> mars 1867.

**Texte & choix des photos**  
Armand Logelin-Simon

**Source :**  
Logelin-Simon, Armand:  
*Jean-Baptiste Manuel et Pierre Louis Giraud, maîtres de forges à Lasauvage.* In: Surmely, Laurent; Logelin-Simon, Armand:  
*Du Fil au Fer.* Barcelonnette, 2019, édition Sabença de la Valèia, pages 123-175.

**Photos**  
(1) La Société Pierre Giraud et Compagnie, papier en-tête.

(2) Portrait de Pierre-Louis Giraud.  
Source : Brochure du 50<sup>e</sup> anniversaire de la Burbachhütte.

(3) Portrait du Prince Henri (Imprimé, Bibliothèque nationale Luxembourg).

# Le déclin de l'usine de Lasauvage

PIÈCES À L'APPUI (XLV.)

« Il y a là une injustice choquante »

Vers 1860, la Lorraine se couvrait de voies ferrées, jusque dans la vallée de la Chiers. À l'affût du vent nouveau que les ingénieurs faisaient souffler sur le Bassin de Longwy, Pierre Louis Giraud, maître de forges à Lasauvage, commençait à réorganiser son entreprise et à diversifier ses activités<sup>1</sup>. En 1863, il racheta un petit haut fourneau abandonné qui se trouvait à Longwy-Bas. Il l'agrandit et en modernisa les installations, tout en changeant la raison sociale de son entreprise en Société des hauts fourneaux de Longwy et de Lasauvage.

Côté luxembourgeois, le sujet principal de toutes les conversations dans le canton d'Esch-sur-Alzette fut le retard déplaisant que prenait la construction d'un chemin de fer industriel, complémentaire à celui que la Guillaume-Luxembourg exploitait depuis 1859. En effet, la Guillaume-Luxembourg ne desservait guère le Bassin minier, où tout le monde, les riches comme les pauvres, pressentaient que le réseau de ceinture solliciterait enfin la prospérité. Sans cette voie ferrée, il n'y avait pas moyen d'exploiter systématiquement les nombreux gisements miniers des côtes qui s'étiraient de Belvaux jusqu'à Rodange. Impatiemment, les gens se demandaient pour combien de temps encore des intérêts personnels et égoïstes donneraient le change à l'intérêt



général et s'il n'était pas grand temps de trouver une solution conforme aux vœux et aux sollicitations du canton<sup>2</sup>.

Pierre Louis Giraud suivait sans doute cette discussion avec beaucoup d'intérêt, à moins que sa santé ne le lui permit plus, car il s'éteignit à Lasauvage, le 11 juillet 1869, à 14 heures<sup>3</sup>.

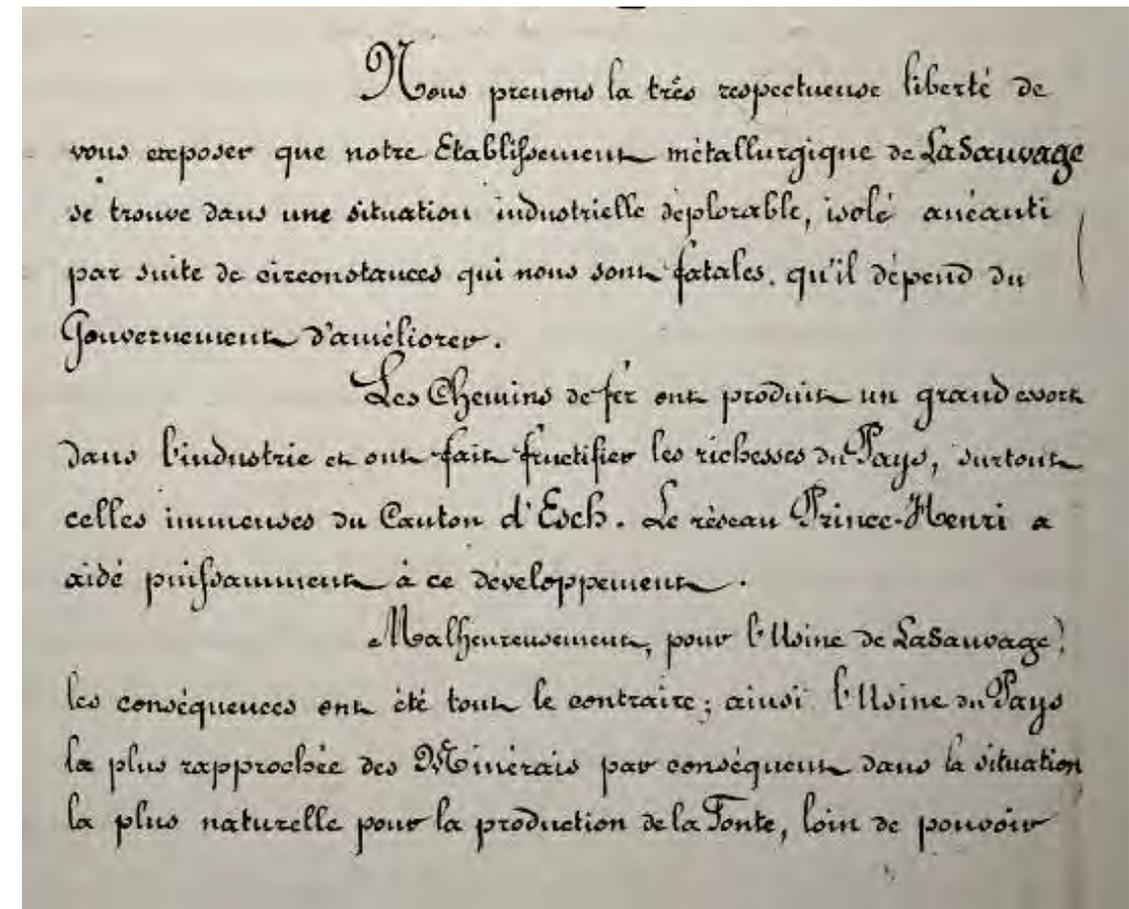
Le quotidien L'Union signala sa disparition en ces termes :

« Un honorable et ancien industriel, M. Giraud, maître de forges à la Sauvage, est mort lundi, à l'âge de 67 ans »<sup>4</sup>.

L'émancipation de l'industrie du fer luxembourgeoise ne s'accéléra qu'après la mise en place d'une obligation imposant aux métallurgistes de transformer la minette sur place, au lieu de l'exporter. Cette précaution maline pénalisa la Compagnie Pierre Giraud, que son gendre Jules Joseph Legendre avait reprise et qui fut dirigée, après le décès prématuré de celui-ci, par leur commis dévoué Joseph Raty. Dans sa vallée exiguë, l'usine de Lasauvage manquait de place et surtout d'un accès au réseau des chemins de fer luxembourgeois. Sous ces conditions, comment se faire livrer de grandes quantités de coke ?

L'activité de la société lasauvageoise se déplaça de plus en plus vers Longwy-Bas. Longwy n'avait pas été annexée à l'Allemagne, en 1871, contrairement à la plus grande partie du département de la Moselle et à ses usines les plus importantes.

Le 27 février 1877, Joseph Raty adressa une lettre au ministre d'État, baron de Blochausen, lui exposant que les hauts fourneaux de Lasauvage se trouvaient dans une situation industrielle déplorable, isolée et anéantie.



« Les chemins de fer ont produit un grand essor dans l'industrie et ont fait fructifier les richesses du Pays, surtout celles, immenses, du Canton d'Esch. Le réseau Prince-Henri a aidé puissamment à ce développement. Malheureusement, pour l'Usine de Lasauvage, les conséquences ont été tout le contraire ; ainsi l'Usine du Pays la plus rapprochée des Minerais, par conséquent dans la situation la plus naturelle pour la production de la Fonte, loin de pouvoir se développer, se trouve dans l'impossibilité de travailler, faute de moyens de transports économiques. N'étant pas raccordée aux Chemins de fer établis du côté opposé de la côte ; elle ne peut soutenir la concurrence. »

Le constat amer que sa société ne reçut rien lors de la répartition des concessions, même pas sous les cent hectares de sa propriété joignant son site de Lasauvage, amena Joseph Raty à clamer haut et fort : « Il y a là une injustice choquante qu'il importe de réparer. »

Pour y remédier, le gouvernement concéda à la Société Prince-Henri un embranchement de chemin de fer de Belvaux à Lasauvage, rattaché à la ligne de ceinture Esch-Pétange. Cette convention fut approuvée par l'Assemblée législative, le 14 août 1873<sup>5</sup>. À noter que le conseil communal de Differdange se prononça à l'unanimité contre la construction de cet

embranchement industriel, par crainte que la compagnie des chemins de fer ne payât ni la vraie valeur des terrains ni les dommages-intérêts que la commune réclamerait certainement dans la vallée du Roerbach<sup>6</sup>, après l'aménagement de ces dix kilomètres de ligne ferroviaire supplémentaires.

Voici la suite de la lettre de Joseph Raty :

« Il a été concédé à la Société Prince Henri un chemin de fer de Belvaux à La Sauvage, nous avons eu, pour un moment espoir et apaisement, mais ce fut en vain ; le délai fixé pour la construction s'est écoulé sans qu'on mît la main à l'œuvre (...). »

<sup>1</sup> Voir au numéro précédent.

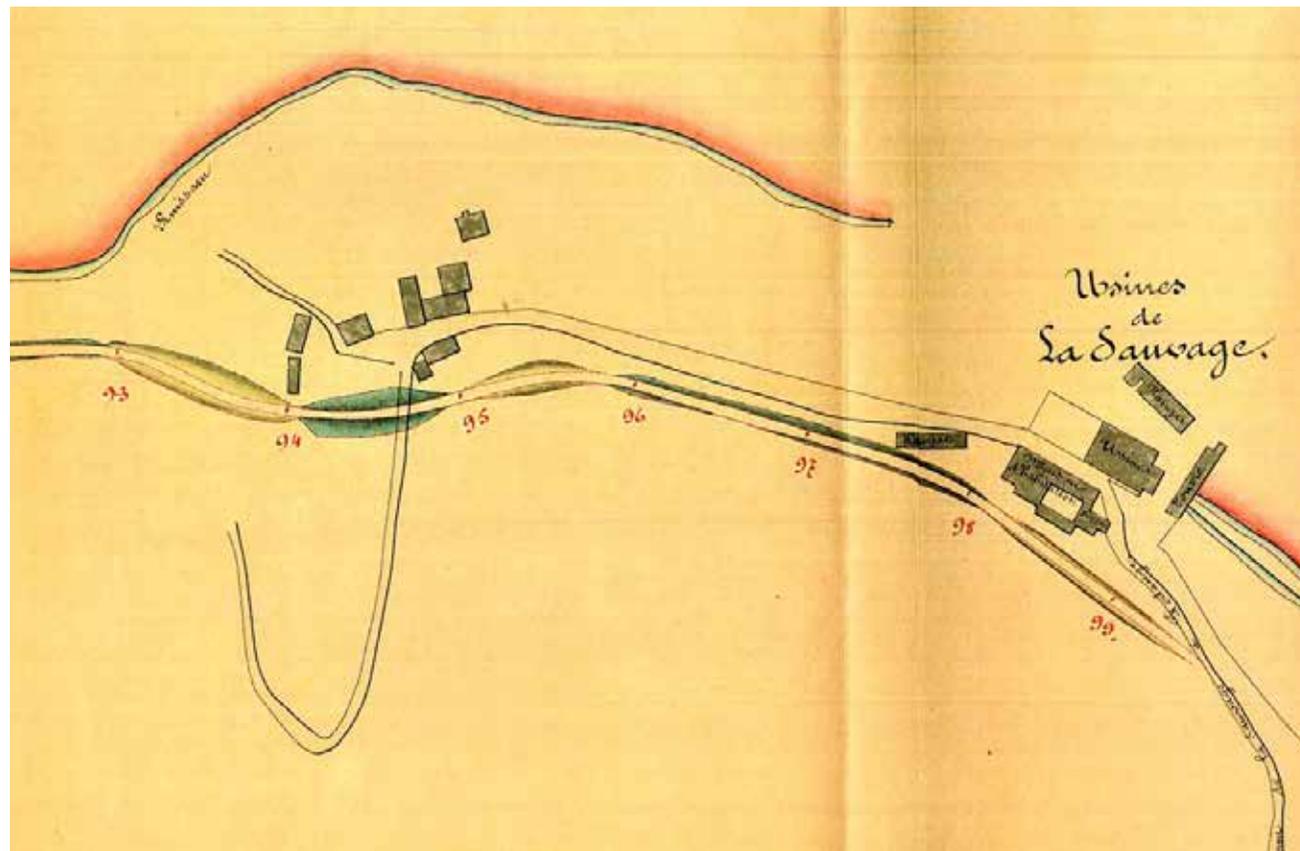
<sup>2</sup> Luxemburger Wort : De la mi-décembre 1867 à la mi-janvier 1868, bon nombre de correspondances à ce sujet, écrites en français.

<sup>3</sup> Etat civil, commune de Differdange, registre des décès, acte n° 23/1869.

<sup>4</sup> L'Union, édition du jeudi 15 juillet 1869.

<sup>5</sup> ANLux. : H 459. Mémorial n°28 du 31 octobre 1873, cf. page 386.

<sup>6</sup> Roerbach ou Réierbaach est le nom luxembourgeois du ruisseau appelé aujourd'hui Crônrière.



Joseph Raty expliqua aussi que la ligne française Longwy-Saulnes-Hussigny-Godbrange-Villerupt (Micheville)<sup>7</sup> ne serait d'aucun secours à Lasauvage, parce que ce chemin de fer n'ouvrirait aucune communication internationale. « Il nous obligerait à emprunter les territoires français et belges par Longwy et Athus, en faisant un long parcours, coûteux et en pure perte, pour ramener au Chemin de fer Prince Henri nos produits en destination vers l'Allemagne (...) [ou] de la Belgique. »

L'embranchement de Belvaux aurait pu accroître considérablement le transport vers Lasauvage et développer la richesse publique, mais il ne vit jamais le jour<sup>8</sup>.

Le déclin de Lasauvage semblait donc irrémédiable. Même la voirie n'était plus

entretenu. L'herbe commençait à pousser sur les tas de pierres qu'on avait abandonnés sur les chemins. Le 4 mars 1883, le Dr Jean-Pierre Lehnertz de Rodange s'adressa au directeur de l'Intérieur, Henri Kirpach, pour lui recommander de fermer cette route, devenue trop dangereuse :

« Il m'est arrivé sur ce chemin, qu'en plein hiver, à minuit, j'ai dû dételier mon cheval de la voiture, le conduire jusqu'en bas de la côte, l'y attacher à un arbre et descendre ensuite la voiture à bras, au risque de la casser et de me de faire écraser. Il est clair que j'ai jeté de hauts cris, le lendemain, et que je me suis adressé à Pierre et à Paul, pour faire cesser cet état de choses.<sup>9</sup> »

**Texte & choix des photos**  
Armand Logelin-Simon

**Photos**

(1) L'épithaphe de Joseph Raty au cimetière de Saulnes.  
Photo A. Logelin-Simon.

(2) Extrait de la lettre de Joseph Raty du 27 février 1877.

(3) Extrait du plan de la voie ferrée qui aurait dû lier Lasauvage au réseau des chemins de fer Prince Henri (de l'hectomètre 93 à l'hectomètre 99), dressé à Luxembourg, le 12 octobre 1871, par l'ingénieur en chef et approuvé le 18 octobre à Bruxelles, par J. Philippart (ANLux. : H 459)

<sup>7</sup> Cette ligne, inaugurée en 1878, fut fermée, entre Saulnes et Hussigny, en 1985.

<sup>8</sup> L'Indépendance Luxembourgeoise, édition du 9 juin 1872.

<sup>9</sup> ANLux. Int. 532.

# Novembre en photos

GALERIE

01 ↓



02 ↓



01 ↓



01 → Inauguration de la sculpture *The mink* par Artur Bordalo

02 → Troisième rencontre nationale des réseaux de paysages éducatifs de Differdange