

Un projet d'urbanisme d'envergure en 1915

Par Philippe MASSON*

À l'automne 1915, l'imprimeur toulais Lemaire ¹ publie un petit ouvrage de quarante pages intitulé *Toul après la guerre* ². Le titre et la date d'édition suscitent l'interrogation naturelle du lecteur. Le sous-titre éclaire quelque peu sur le contenu de l'œuvre : *Ses ressources naturelles, Son avenir industriel et commercial, Démantèlement partiel, Extension de la ville*. Il s'agit d'une projection sur l'avenir de la ville de Toul.

UN AUTEUR INVESTI

L'auteur n'est pas un théoricien mais l'architecte toulais Lucien Lafarge. L'intérêt des propositions qu'il livre ici, relève des responsabilités politiques de cet homme. Situé à droite de l'échiquier politique local, il est premier adjoint ³ quand paraît cet opuscule, et apparaît comme extrêmement conscient des devoirs et obligations que son mandat lui confère. La réflexion qu'il livre émane en conséquence d'un homme de l'art suffisamment impliqué dans sa cité pour y exercer un mandat électoral. Lucien Lafarge naît en 1862 à Damelevières (54) ⁴. Il devient, à l'âge de 21 ans, architecte de la Ville de Toul en 1883 et le restera jusqu'en 1899. Il est révoqué un an après l'élection du nouveau maire Albert Denis, semble-t-il pour des questions idéologiques ⁵. Durant les premières années du XX^e siècle, il est l'auteur de diverses maisons et bâtiments publics (écoles, bureaux des Postes) dans le Toulais et en Meurthe-



et-Moselle mais son œuvre reste encore difficile à établir du fait de l'imprécision des sources. Après la guerre, tout en poursuivant sa carrière politique en devenant maire de Toul de 1919 à 1925, il se consacre notamment à la reconstruction des églises de la Woëvre ⁶. Il décède en 1942.

La réflexion qu'il entreprend sur les travaux d'urbanistique à réaliser dans Toul n'est pas nouvelle. L'hebdomadaire local *l'Écho Toulais*, «journal républicain», rapporte dans son numéro du 13 septembre 1902 que «plusieurs personnes soucieuses de l'amélioration de Toul et de sa banlieue examinent en ce moment la possibilité d'établir un tramway entre le centre et la gare». En conséquence, le journal, favorable à la proposition, ouvre ses colonnes «au développement de cette idée utile» et se propose de publier les opinions des administrés.

Lucien Lafarge fait alors paraître trois articles sur le sujet ⁷. Dans le premier, il explique les améliorations du quotidien apportées par le tramway. Ce moyen de transport rapide et peu coûteux est un plus pour les habitants des banlieues, c'est-à-dire des faubourgs, et contribuera à dynamiser le commerce local. Dans le second article, il propose l'installation de trois lignes de tramway : la première relie la gare à Dommartin via la porte de France, la rue Gambetta, la rue de la République et la porte Moselle ; la seconde part de la porte Jeanne d'Arc, traverse la rue Michâtel, la rue

* Philippe MASSON, 34 ans, est un auteur fidèle des Etudes Tuloises. Il est Chargé de cours à L'Université.

1. Ses locaux étaient situés 14, rue Michâtel.

2. Nous remercions très vivement M. Bernard Denis de nous avoir communiqué copie de ce document.

3. Le maire est alors Gustave Chapuis. Il exercera son mandat tout au long de la Première Guerre mondiale. Par ailleurs, Lucien Lafarge fut également conseiller général.

4. Les éléments biographiques qui suivent sont issus du Répertoire des architectes lorrains des XIX^e et XX^e siècles établi par

l'A.M.A.L. et consultable au Service Régional de l'Inventaire de Lorraine à Nancy. Nous remercions également Gérard Howald de nous avoir aimablement communiqué des informations biographiques sur Lucien Lafarge.

5. Politiquement opposés, les deux hommes se mesurèrent lors des élections municipales de 1925 remportées par Albert Denis.

6. Claude GERARD, «Les villages de la reconstruction. 1918-1928. Des villages témoins, une blanche floraison d'églises», *Villages lorrains*, 1996, p. 75, p. 21.

7. *L'Écho Toulais*, 20 et 27 septembre, 18 octobre 1902.

baron Louis, la rue du Collège et s'achève rue Gengoult. La troisième va des casernes de Saint-Evre au baraquement de Bellevue par l'avenue Victor Hugo. Conscient des coûts et de l'importance d'un tel chantier, Lafarge explique qu'il faut prioritairement «une ligne lucrative, de longueur restreinte mais suffisante pour desservir les principaux quartiers et passant le plus près possible de ceux qu'elle ne traversera pas». Aussi, il propose une ligne partant de la gare vers la porte de France par l'avenue Victor Hugo puis passant par les rues Thiers, Gambetta, de la République, du Pont-Caillant, Saint-Jean, Michâtel et s'achevant rue Pont des Cordeliers. Dans le dernier article, il se prononce en faveur de la traction mécanique, rendue possible grâce à une usine électrique qui profiterait également à l'industrie locale et réitère le projet des trois lignes de tramway décrites plus haut. Il chiffre le coût du chantier à 250 000 francs et propose, afin de le financer, la création d'une société qui émettrait des actions et à laquelle pourraient adhérer les commerçants locaux. Ce rappel des propositions émises par Lucien Lafarge à l'aube du XX^e siècle n'est pas inutile car il s'en inspirera treize années plus tard.

LES RAISONS D'UN TEL OPUSCULE

Lafarge justifie doublement son ouvrage. Il s'agit tout d'abord de préparer la paix. La question est pour lui d'importance. Ne déclare-t-il pas dans la préface «C'est la tâche de chacun dans la sphère petite ou grande où ses concitoyens l'ont placé en lui donnant en quelque sorte l'obligation et le mandat»⁸. Il ne semble aucunement perturbé par la date de la fin de la guerre et ne doute, évidemment pas, de la victoire. Pourtant, en 1915, le spectre d'une guerre longue s'est imposé⁹. La paix tant désirée revenue, il convient d'œuvrer à ce que la ville de Toul trouve enfin un rang digne d'elle «qu'elle s'épande et s'épanouisse pour le bien être de ses habitants»¹⁰. La cité a en effet de nombreux avantages qu'il convient d'exploiter.

8. P. I de la préface.

9. Pierre MIQUEL, *La Grande Guerre*, Paris, Fayard, 1983, p. 226 et suivantes.

10. P. III de la préface.

11. p. 2.

ATOUPS ET FAIBLESSES DE TOUL

La première ressource de la cité, c'est «son exceptionnelle situation»¹¹. Édifiée aux temps les plus reculés sur les bords de l'Ingressin près de sa confluence avec la Moselle et au pied du mont Saint-Michel, la ville a toujours été bien localisée. La présence toute proche des buttes témoins et des côtes de Meuse a favorisé l'implantation d'un vignoble longtemps prospère¹². Par ailleurs, d'importantes voies de communication passent par Toul. Les routes nationales n° 4 «Paris-Strasbourg» et n° 60 «Nancy-Orléans» s'entrecroisent au niveau de la cité. S'y ajoutent de nombreuses routes départementales reliant directement les localités de la région. Le chemin de fer se superpose à cet ensemble avec des lignes nationales (Paris-Strasbourg et Toul-Marseille puis l'Italie), régionales (Toul-Belfort ou Toul-Troyes) et locales (Toul-Thiaucourt)¹³. La Moselle est complétée, depuis le milieu du XIX^e siècle, par le canal de la Marne-au-Rhin. Ce dernier reçoit à l'est de Frouard la branche sud du canal de l'Est. D'autres jonctions existent avec le canal latéral de la Moselle, le canal des houillères de la Sarre et la branche nord du canal de l'Est. Toutes ces voies d'eau assurent le transport des marchandises encombrantes et lourdes. Or, ces produits se trouvent en quantité importante dans le Toulois. Chênes et sapins de Lorraine, Haute-Marne et Vosges sont utilisés comme bois de construction. Le secteur abrite conjointement de nombreuses carrières et chaux, ciment, brique ou tuile sont élaborés dans les environs. Enfin, comment ne pas indiquer l'industrie sidérurgique à Liverdun, Maron ou Neuves-Maisons. Ces ressources sont exploitées par une main d'œuvre importante que la population des localités voisines peut accroître facilement si nécessaire. À cela s'ajoutent les vastes surfaces disponibles pour l'installation de futures industries notamment dans la vallée de l'Ingressin, en bordure du canal de la Marne-au-Rhin, à l'est de Toul entre la ligne de chemin de fer Paris-Strasbourg et le canal, à l'est du faubourg Saint-Evre et enfin à Chaudeney, entre la ligne Toul-Pont-Saint-Vincent et la Moselle canalisée. Malgré ces avantages objective-

12. La crise du phylloxéra et la concurrence des vins du sud de la France ont lourdement frappé la viticulture touloise dans la seconde moitié du XIX^e siècle.

13. Sur cette voie locale mythique, voir Gérard HOWALD, «Le Toul-Thiaucourt», *Études Touloises*, N° 53, 1990, 48p.

UNE POLITIQUE AMBITIEUSE

ment non négligeables, la situation de Toul n'est pas aussi prospère qu'elle pourrait l'être. La faute en est à la fonction de ville de guerre dévolue à la cité depuis l'Antiquité tardive. L'enceinte, pourtant plusieurs fois élargie au cours des siècles pour absorber les faubourgs proches, ne s'est pas considérablement agrandie et «le Toul actuel est resté tel que l'avait tracé sous Louis XIV le génie de Vauban»¹⁴. Consécutivement au traité de Francfort (1871), la perte de l'Alsace-Lorraine oblige les militaires à repenser la défense des frontières de l'Est. Le général Séré de Rivières¹⁵ entreprend un ensemble d'ouvrages fortifiés dont le camp retranché de Toul constitue un élément majeur. Certes, la construction de ces ouvrages militaires et l'apport de population qu'elle a engendré ont modifié l'aspect de la commune avec l'extension du quartier de Saint-Mansuy vers la faïencerie, l'apparition de nouveaux immeubles avenue Victor Hugo ou dans le secteur Saint-Evre-La Justice. Mais Lafarge reproche, à juste titre, aux servitudes militaires de paralyser l'extension d'une cité dont la «situation géographique exceptionnellement favorable à l'industrie» permettrait de faire de la région «un centre de commerce d'activité et de travail»¹⁶. La présence d'une garnison d'environ 21 000 hommes (soit deux fois plus que la population locale) s'avère excellente pour le commerce mais elle oriente les revenus de la cité vers une dangereuse mono-activité économique. Si la garnison devait fortement diminuer, la prospère activité commerciale serait en grand danger. Cette situation s'avère d'autant plus préoccupante au regard de l'absence d'industrie véritable à Toul. L'architecte évoque alors la manufacture de chapeaux fondée jadis par M. Manginot mais qui ne survécut pas au décès de son fondateur ainsi que la faïencerie de Belle-Vue «très renommée, à juste titre pour ses produits artistiques, mais produisant peu»¹⁷. Avec modestie, Lafarge rappelle l'action de Manginot ou d'Édouard Deligny, tous deux anciens maires¹⁸, lesquels ont essayé, sans succès, de modifier cette situation économique et sociale. Mais quelles sont les propositions de Lucien Lafarge ?

Toul végète dans la stagnation et des mesures nécessaires s'imposent rapidement sinon «la situation présente serait fatale»¹⁹. Il faut agir dès la fin de la guerre dont les résultats et les enseignements vont définitivement «tourner une page» dans l'histoire de Toul. L'urgence s'impose si l'on veut augmenter la prospérité de la cité. De plus si, avant la guerre, l'Allemagne exportait une production variée vers la France, et ce en grande quantité, cette situation ne doit pas se poursuivre et le pays a obligation de se jeter ardemment dans un travail salutaire. Après cette approche alarmiste et lyrique, Lafarge expose ses projets. La première mesure consiste en la suppression des servitudes militaires. Ces prescriptions, liées au statut de la place, ordonnent l'impossibilité d'édifier autour des remparts. Ce glacis gêne toutefois l'extension urbaine autour du cœur de ville. Lafarge va plus loin dans sa proposition et projette de supprimer les remparts.

Les suppressions d'enceintes urbaines ne sont pas des idées récentes. Mais, à l'époque Moderne, les démantèlements sont commandés pour des raisons militaires, à l'exemple des murs de Nancy détruits par ordre de Richelieu, ou des embellissements tel Nantes au XVIII^e siècle. La destruction des remparts s'impose dès qu'est reconnue l'absence de valeur stratégique de l'enceinte. Cette prise de conscience se rencontre principalement dans la seconde moitié du XIX^e siècle, consécutivement à une urbanisation exceptionnelle. La démolition des fortifications apparaît comme un symbole de modernité, d'ouverture physique et de rupture à l'égard d'un ordre ancien. 1857 voit la suppression des remparts de Vienne et la construction du *Ring*. Le chantier autrichien s'explique par l'extension de la capitale dont les quartiers neufs sont édifiés bien au-delà du rempart ce qui rend *de facto* complètement inutile. À Metz, la vieille enceinte de Cormontaigne, devenue inutile par l'édification des forts extérieurs, est déclassée en 1890. Le cas toulouais est identique à celui de Metz : la construction des forts modèle 1874 autour de la cité, rend caduques les murailles édifiées par Vauban. Si elles n'ont pas été détruites conjointe-

14. p. 3.

15. Sur l'aspect stratégique et quotidien de cette présence militaire, voir Marc GATEAU-LEBLANC, *Civils et militaires dans le camp retranché de Toul, Metz*, Éditions Serpenoise, 2003, 186 p.

16. P. 2 et 3.

17. P. 2.

18. Etienne Manginot (Toul 1823-1900) fut maire entre 1881 et 1884 et de 1886 à 1894. Édouard Deligny exerça les fonctions de premier magistrat de 1872 à 1881

19. P. 3.

ment à l'édification du camp retranché, c'est aussi parce qu'elles ont servi en 1870 et les mentalités collectives ne l'ont pas oublié. Le raisonnement de Lafarge est purement urbanistique et aucune notion d'intérêt patrimonial n'intervient ici. Certes, l'architecte s'oppose à une suppression totale des remparts mais son argumentation ne tient pas compte de la valeur historique de l'enceinte. L'opération s'avérerait simplement trop coûteuse et correspondrait «à un programme beaucoup trop vaste et sans aucun profit véritable pour la ville»²⁰. Le dernier point de l'argumentation est intéressant car interviennent les notions d'esthétique et de perspective, laquelle ne gagnerait rien à la suppression totale des remparts puisque l'«on se heurterait à des ouvrages publics indispensables qui s'opposeraient à tout développement rationnel de la cité»²¹. Autrement dit, on ne reconnaît aucune valeur esthétique à l'enceinte. Toutefois, dans la mesure où la cité est limitée au nord par le canal de la Marne-au-Rhin, à l'est et au sud par la voie ferrée Toul-Pont-Saint-Vincent, la Moselle et la branche sud du canal de l'Est, les remparts pourraient être conservés dans ces zones. En conséquence, seule la partie ouest et sud de l'enceinte doit disparaître dans le projet de Lafarge, soit un bon tiers de la circonférence du rempart. Remarquons qu'à Metz, une partie des fortifications fut maintenue le long de la Seille. Cependant, seul le pouvoir central et les autorités militaires peuvent décider une telle suppression, ce qu'ils se garderont de faire pendant encore quelques années.

Cette condition préalable étant atteinte, la métamorphose de la cité peut s'opérer. Elle intervient selon trois axes de développement intimement liés. Grâce à la suppression conjointe des servitudes militaires et des remparts, corsets qui bloquent toute évolution urbaine à long terme, Toul doit s'étendre. Pour Lafarge, cet agrandissement constitue une nécessité car ces nouveaux espaces apporteront l'air, la lumière et la santé.

L'architecte se préoccupe d'hygiène. Ce courant plonge ses racines dans la philosophie des Lumières où la santé était liée à la bonne circulation de l'eau, de la lumière et de l'air dans l'espace urbain grâce à des voies suffisamment larges. Ces théories sont reprises au XIX^e siècle par le baron Haussmann²².

Il en fait un des axiomes majeurs de ses chantiers. Les nouvelles rues toulouses se doivent d'être larges, spacieuses, aérées et éclairées. Aussi leur tracé doit être déterminé avec soin. Les moyens de distribution de l'eau, son évacuation après usage, l'enlèvement des déchets sont des choses importantes à prévoir. Les nouveaux immeubles, dont les façades devront être édifiées en prévoyance de la beauté esthétique des rues projetées, doivent se montrer salubres et former des îlots suffisamment vastes pour que leur intérieur constitue un réservoir d'air pur. Les immeubles nouvellement construits ou transformés doivent proposer un cube d'air minimum par pièce, une ventilation, des cuisines et des toilettes, autant d'éléments de confort qui ne sont, et de loin, pas toujours répandus. Au début du XX^e siècle, la cuisine n'est sortie de son isolement dans la disposition des pièces de la maison que depuis quelques dizaines d'années. La cuisinière fonctionne encore souvent au bois ou au charbon, le gaz et l'électricité ne s'imposeront que dans les années 1930. Une commission spéciale doit être nommée afin d'élaborer les normes des futures constructions, notamment pour ce qui touche à l'hygiène et suivre l'évolution des travaux.

L'extension n'étant possible que vers l'ouest et le sud, elle aboutit à la réunion des quartiers de la gare, de la Justice et de Saint-Evre, noyaux centraux d'une future agglomération. Selon Lafarge, il ne faut pas craindre de frapper d'alignement les immeubles, voire supprimer certaines propriétés si cela s'impose, l'intérêt collectif primant. Dans la continuité de la recherche d'une perspective monumentale chère à Haussmann, il propose logiquement de faire de l'avenue Victor Hugo une des artères essentielles de l'extension avec un développement de 1300 mètres. Cette large et belle promenade offrirait une perspective «jusqu'aux coteaux de Dommartin, Chaudeney et Pierre-la-Treiche bordant la jolie vallée de la Moselle»²³. La suppression de l'enceinte permettrait alors le raccordement du cours Alsace-Lorraine (actuel cours Raymond Poincaré), des rues Thiers, Chanzy, Jeanne d'Arc, Navarin et du Manège à l'avenue Victor Hugo et la création d'une nouvelle voie sur l'Ingressin, couvert et transformé en égout, au sud et dans le même axe que la route de Toul à Saint-Mansuy (actuelle rue colonel

20. P. 18.

21. *Ibid.*

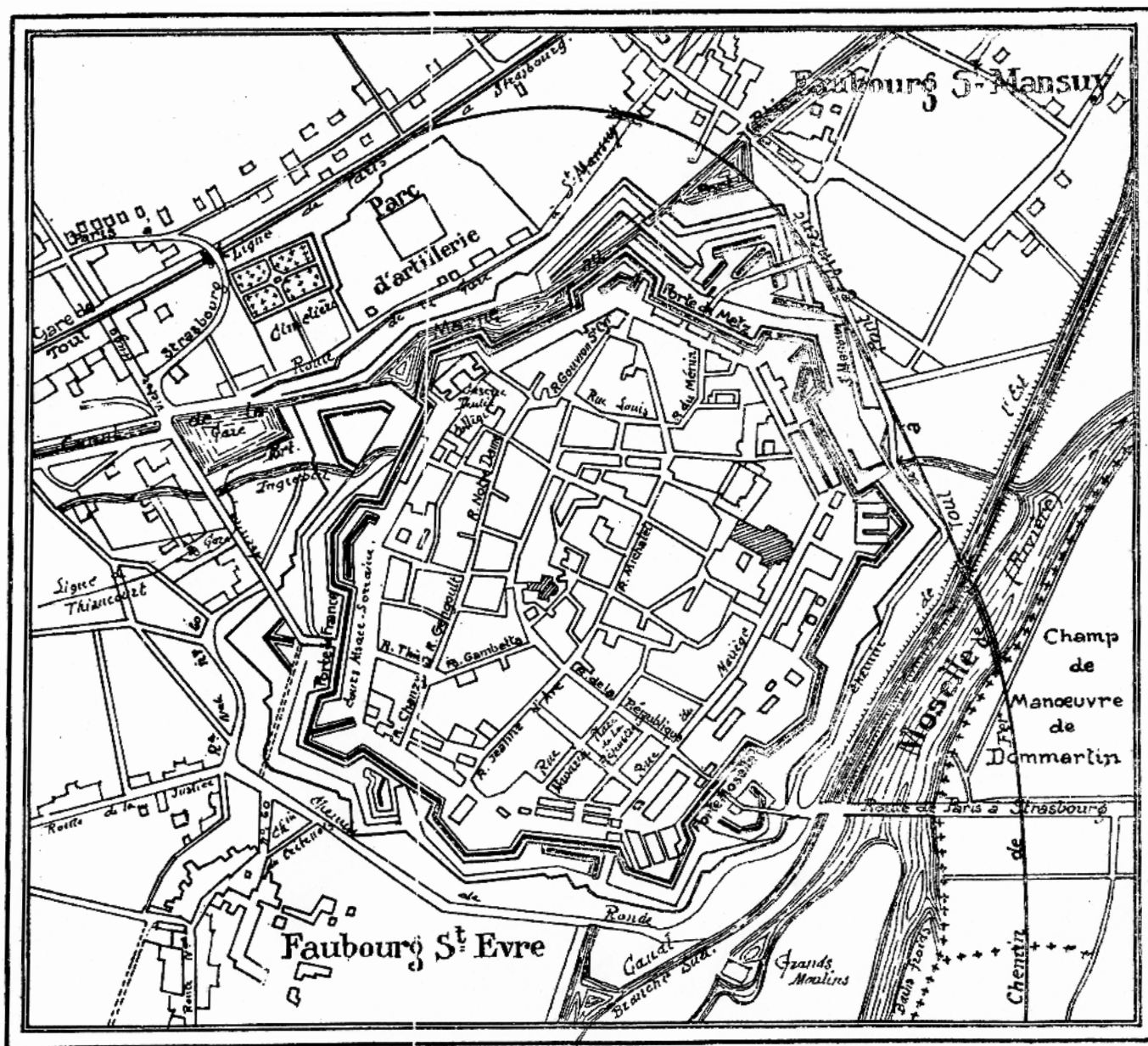
22. Georges DUBY (sous la direction de), *Histoire de la France urbaine*, Paris, Seuil, 1983, p. 166 et suivantes.

23. P. 20.

Péchet). L'ensemble de cette zone serait loti de constructions neuves et de promenades, toujours dans le souci de rendre plus agréable et saine la vie urbaine. À l'ouest de l'avenue Victor Hugo et parallèlement à celle-ci, une nouvelle avenue serait créée selon un axe identique nord-ouest-sud-est et l'emprise entre ces deux voies pourrait être divisée en îlots d'immeubles. La rue de la Justice (actuelle avenue Foch) se continuerait jusqu'au cours Alsace-Lorraine. Le prolongement des rues Navarin et Chanzy ferait la jonction entre la ville et le faubourg Saint-Evre, la porte Jeanne d'Arc

n'existant plus. Ainsi, le passage de la R.N.4 serait grandement facilité ! Pour ce qui concerne le faubourg Saint-Mansuy, Lafarge rappelle que des pourparlers avaient commencé avant guerre entre la municipalité et les militaires mais la déclaration de guerre les a logiquement interrompus. L'objet est de supprimer les inconvénients du pont tournant sur le canal par la construction d'une nouvelle voie à passage normal au-dessus de la voie d'eau. L'homme de l'art se contente de reprendre la proposition d'une nouvelle route contournant la porte de Metz conservée et franchissant

Ville de Toul : plan en 1915

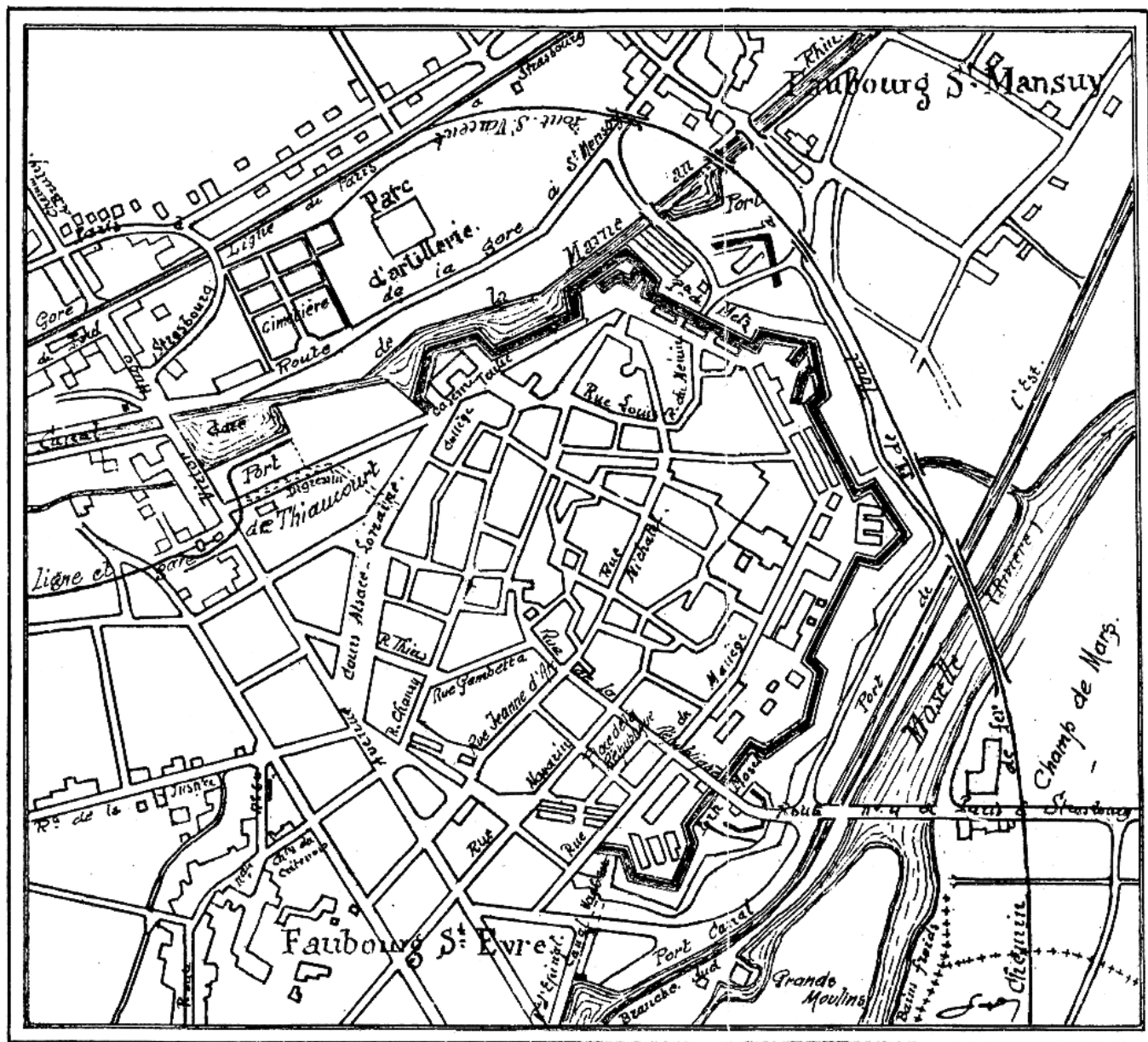


par un pont le canal à la Canonnière. Il rappelle que dans l'*Écho Toulinois* du 18 octobre 1902, il réfutait déjà la destruction de la porte de Metz, «cette construction qui ne manque pas de grandeur avec son cachet tout militaire»²⁴ et constate l'existence, dans le prolongement de la rue du Ménin, d'une large percée naturelle qui constituerait une nouvelle voie toute trouvée. Remarquons que lors de la démolition des enceintes urbaines tout au long du XIX^e siècle, certaines portes seront conservées en raison de leur valeur symbolique,

parce qu'elles délimitent une circonférence qui n'a plus lieu d'être ou rappellent un épisode du passé de la cité.

C'est dans un état d'esprit semblable que Lafarge élabore son projet. Squares, jardins et promenades doivent s'intégrer dans ce nouvel espace urbain car ces éléments paysagers sont indispensables à la beauté de la ville et à sa santé. Consécutivement à cette extension l'architecte croit en la création d'une agglomération rejoignant Écrouves, Choley, Ménillot et Foug vers l'ouest. Pourtant, Toul n'est pas touchée

VILLE DE TOUL. — PLAN D'EXTENSION



par une croissance démographique motivant un tel essor dans l'espace. La superficie libérée doit servir également à l'industrie. De nouveaux établissements, profitant du site, de la situation et de zones nouvellement vierges de toute construction doivent s'installer à Toul ou dans les environs, à l'exemple des usines céramiques ou des fonderies de Foug construites quelques années en arrière. Des terres sont disponibles dans la vallée de l'Ingressin ou en bordure du canal de la Marne-au-Rhin, d'autant plus que des aides existent afin de favoriser ces implantations. L'administration pourrait consentir, pendant un certain temps, à la réduction voire à la suppression des taxes diverses qui frappent l'industrie ou restreindre les formalités d'installation. La création d'une telle agglomération exige l'installation de nouveaux moyens de transport. Comme il l'avait fait en 1902 dans *L'Écho toulais*, Lafarge continue à militer pour l'installation d'un tramway à Toul.

Ce mode de transport s'est développé durant la seconde moitié du XIX^e siècle. L'architecte argue, non sans raison, que la population doit pouvoir se rendre facilement et économiquement sur les lieux d'achat ainsi que sur tous les points de la région toulaise. Ce tramway servirait «aux enfants pour se rendre à l'école, aux employés et ouvriers afin de rejoindre leurs lieux de travail, aux fidèles assistant aux cérémonies religieuses des divers cultes», aux militaires...²⁵ En raison de son économie, le tramway électrique doit être choisi. L'énergie motrice serait fournie par les «puissantes sociétés lorraines qui distribuent aujourd'hui dans la région l'éclairage communal et particulier»²⁶. Une ligne principale Toul-Foug via Écrouves-Grandménil de 8,7 km peut être prévue immédiatement. Elle favorisera le lotissement d'habitations tout au long du parcours entre les deux communes de l'agglomération. Des lignes secondaires pourront être créées par la suite. Lafarge ne détaille pas leur tracé mais indique que les quartiers populaires devront être desservis fructueusement. Les transports ont une fonction importante dans ce schéma d'agrandissement communal. Train ou tramway doivent pouvoir amener des campagnes environnantes une main d'œuvre utile qui souffre de la crise viticole et éviter un exode rural, fût-t-il de proximité, car les ouvriers se plaisent à la campagne. Ils y possèdent presque tous une petite mai-

son et quelques champs qu'ils aiment à cultiver et dont ils tirent profit. De plus, «dans les jours de repos, le travail champêtre s'accomplit dans un air pur et fortifiant bien préférable à l'atmosphère parfois viciée du cabaret»²⁷. Derrière cette image d'Épinal, ce sont à nouveau des considérations hygiénistes qui parlent mais également des arguments moraux et économiques, les grandes villes s'avérant dangereuses pour les bonnes mœurs et la cherté de la vie quotidienne y étant davantage prononcée.

Lafarge se montre conscient de l'énormité de la tâche : «l'extension d'une ville est une opération très délicate et complexe ; des questions nombreuses, importantes sont à examiner, à solutionner : techniques, administratives, fiscales, etc.»²⁸. Aussi, il dit ne proposer ici que les grandes lignes d'un important chantier. Il affirme que le problème financier pourrait être facilement résolu, notamment par la vente de six hectares de terrains à bâtir dont le résultat serait supérieur au coût de démolition des remparts ou le produit des droits d'octroi. Bien entendu, les dépenses doivent cependant être réparties sur plusieurs années. Enfin, il ne doute pas du soutien de l'opinion publique, l'œuvre étant «d'importance vitale pour l'honneur et la prospérité de la cité». Son ambition est grande. C'est pourquoi il n'hésite pas à proposer l'installation de diverses voies de communication d'échelle régionale ou nationale dans le secteur de Toul en complément de celles déjà existantes. Dans l'attente d'une coûteuse canalisation de la Chiers, l'architecte préconise la canalisation de l'Orne entre Conflans-Jarny et Hagondange ce qui desservirait le bassin de Briey. Cette œuvre pourrait se poursuivre jusqu'à la Meuse canalisée soit vers Saint-Mihiel par la vallée de l'Yron et le passage de Spada ou vers Commercy en utilisant les dépressions formées par le rapt de Mad supérieur. À l'égard du chemin de fer, Lafarge propose la remise à voie normale du Toul-Thiaucourt, les dégâts de guerre imposant de grandes réparations, et son raccordement aux lignes Paris-Strasbourg et Nancy-Longwy en utilisant le branchement existant Thiaucourt-Onville ou en poussant la ligne jusqu'à Conflans. L'intérêt consiste à créer une nouvelle voie directe de la Belgique à la Suisse et à l'Italie passant par Toul avec le parcours le plus réduit. Il dit honnêtement reprendre là une proposition faite en conseil municipal de Toul le 17 janvier 1874 dans le

25. P. 29-31.

26. *Ibid.*

27. P. 13-14.

28. P. 18.

seul but «d'assurer à la patrie une ligne de chemin de fer hors des atteintes de l'ennemi». Ce tracé évite en effet de passer par l'Alsace annexée et à proximité des lignes défensives ennemies. Remarquons que cette proposition avait été faite peu de temps après le conflit de 1870, à une époque où les mentalités et l'esprit de revanche se montraient fort exacerbés. Enfin, toujours en prolongement du Toul-Thiaucourt, une ligne industrielle pourrait relier Toul à Foug, la ligne principale Paris-Strasbourg étant trop chargée par le passage des express parisiens, et se raccorder à la ligne vers Neufchâteau. Aucun de ces projets tant fluviaux que ferroviaires ne sera suivi car trop coûteux ou ne correspondant pas à une utilité avérée.

CONCLUSION

Les travaux et les propositions de Louis Lafarge sont souvent ignorés du grand public. Les lecteurs de ce petit opuscule n'en retiennent que ce qui nous semble aujourd'hui déraisonnable ou anecdotique, à l'exemple de la suppression des remparts ou de l'installation d'une ligne de tramway reliant Toul à Foug. Cependant, la volonté de sortir du carcan des enceintes anciennes, de créer de larges avenues arborées offrant de vastes perspectives, l'aménagement de l'abond des gares, le développement du chemin de fer et des modes de transports urbains, le souci d'offrir

aux populations modestes des logements décentes et «hygiéniques» sont des préoccupations urbanistiques et architecturales majeures au XIX^e et dans les premières années du XX^e siècle. À l'époque, toutes les villes de quelque importance se sont préoccupées de ces questions. En cela, Louis Lafarge est un homme de son temps. Ses écrits laissent transparaître un certain paternalisme social, reflet de l'esprit du temps et de l'appartenance de cet homme à une classe aisée préoccupée, à sa manière, par le sort des plus modestes. Il n'a pas été, loin s'en faut, l'Hausmann toulinois, ses propositions n'ayant pas été suivies. Toutefois son analyse sur le danger de réduire Toul à une simple ville de garnison vivant par et pour l'armée s'avère extrêmement pertinente. La situation économique et démographique qu'il décrit n'évoluera pas ou peu durant l'entre-deux guerres et il faudra attendre la seconde moitié des années 1960 pour qu'une industrialisation véritable s'implante sur le Toulois. Remparts et servitudes ont longtemps gêné l'expansion de la cité. La suppression des servitudes et le déclassement n'interviendront à Toul qu'en 1924 sans que l'on songe à détruire l'enceinte. Si l'intérêt patrimonial de l'enceinte Vauban apparaît aujourd'hui indubitable, stratégiquement, cet ensemble est obsolète dès la fin du XIX^e siècle. Mais faut-il regretter que des erreurs de jugement aient permis de la conserver presque intacte trois cents ans après la pose de la première pierre ?