

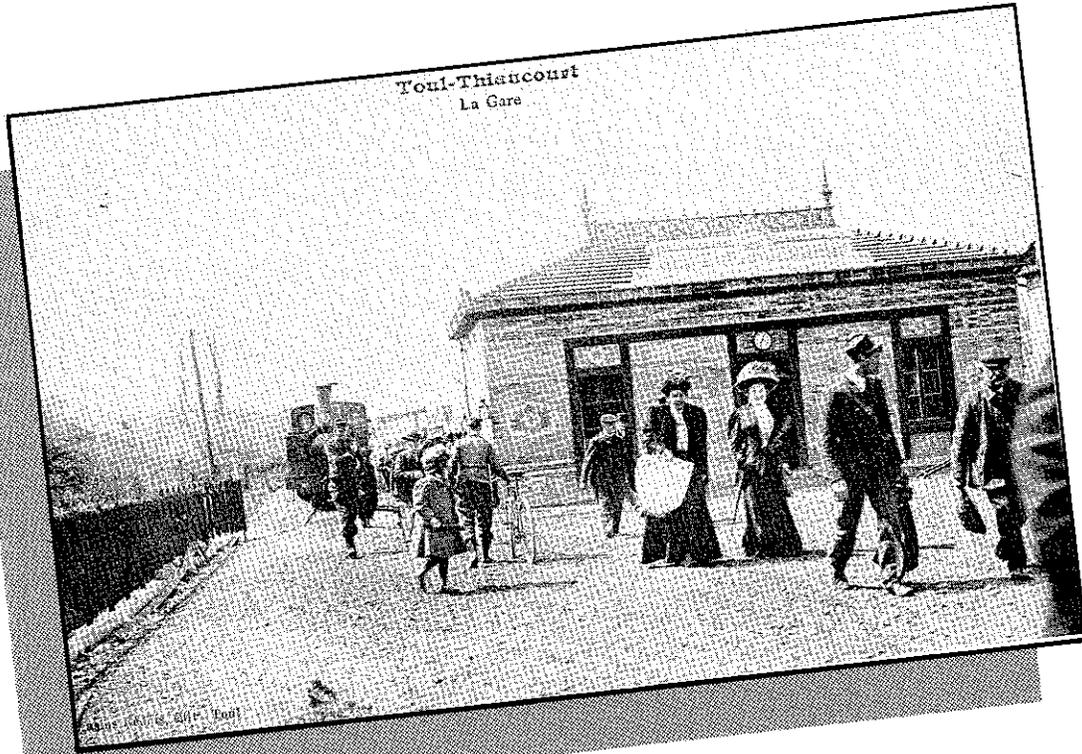
LE TOUL-THIAUCOURT

Le vendredi 8 avril 1910, il est 7h10 lorsque le premier voyageur, accompagné de son fils, pénètre dans la petite gare du "Thiaucourt", avenue Victor Hugo.

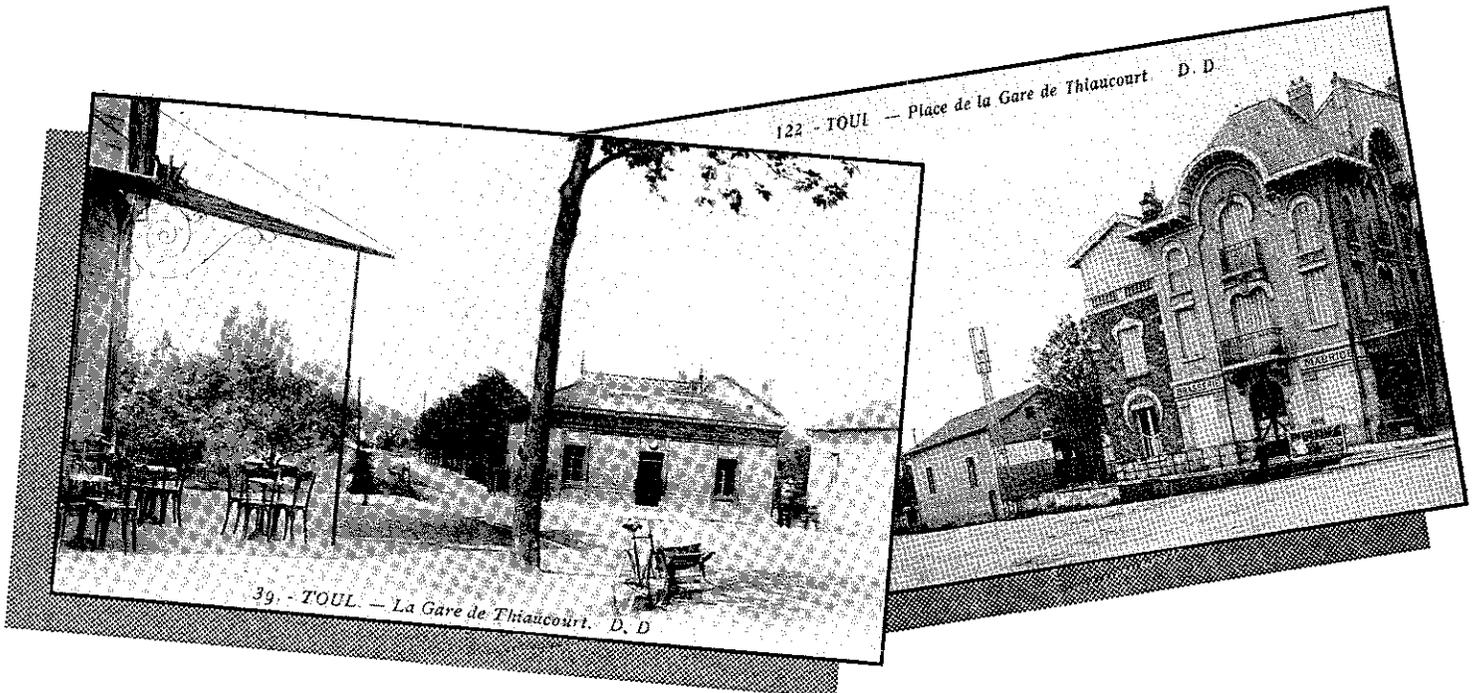
Comparée à celle de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est, située à moins de deux cents mètres, la gare du "Thiaucourt", construite en briques roses, ressemble à un gros jouet. Certaines personnes auraient aimé que l'architecte s'inspire du style de l'Ecole de Nancy pour la construction de cette gare, en somme un peu comme les Magasins Réunis de la rue Thiers. Mais en 1909, ce style n'était-il pas déjà sur le déclin?

L'homme et l'enfant traversent le hall, laissent la salle d'attente à leur droite et se dirigent vers le guichet, achètent deux billets, gagnent le quai et montent dans un des wagons. L'enfant n'est pas impressionné car il a déjà vu le "grand train", en revanche, son père semble étonné, il imaginait ce train plus petit. Les deux voyageurs choisissent une banquette parmi les trente neuf places de 2e classe que compte le wagon, les neuf autres étant réservées aux 1ère classes. Ils devront donc se contenter de banquettes constituées de lattes de bois vernies, légèrement inclinées. L'homme pense qu'il est tout aussi bien là que sur les sièges rembourrés des "1e". Les deux billets pour Thiaucourt lui ont coûté 7F50. Il est vrai que, pour son fils âgé de six ans, il a payé demi-tarif. Passé sept ans, il aurait dû acquitter le prix d'une place entière.

En quelques minutes les wagons font le plein. Pour beaucoup de voyageurs, la visite à un parent, en cette journée d'ouverture de la ligne, n'est qu'un prétexte à "essayer le petit train". A 7h30 précises, la locomotive de type Corepet, lourde de ses trente trois tonnes, s'ébranle et entraîne ses cinq wagons. L'heure d'arrivée à Thiaucourt est prévue à 9h30. Les consommateurs de la "Buvette du Thiaucourt" -1, rue du Thiaucourt aujourd'hui- n'ont pas attendu que le train démarre pour sortir du café, aussi le départ du convoi est-il salué par des "hourras". Des gamins entament une course effrénée avec la locomotive, mais une ou deux chutes les font vite renoncer. Pour mieux découvrir le paysage, une dizaine de voyageurs ont préféré demeurer sur la plate-forme, qui peut en contenir facilement seize. Le chauffeur et le mécanicien donnent toute la vapeur à la locomotive car il lui faut grimper la longue et forte rampe qui remonte la vallée de l'Ingressin. A gauche du cours d'eau défilent les entrepôts, les bâtiments pour le personnel et les ateliers de réparations. Après une brusque courbe à droite, le train emprunte deux ponts métalliques reliés par un arc de pierre. Le canal de la Marne-au-Rhin et les deux lignes Paris-Strasbourg et Nancy-Neufchâteau sont ainsi enjambés. Des ouvriers, qui se rendent à l'usine de Foug par le canal, adressent des signes de la main aux voyageurs agglutinés aux fenêtres. Plus loin, la traversée de la route de Paris a contraint deux cavaliers à s'arrêter. A la vue du train, un des deux chevaux se cabre un peu mais sans conséquence.



La carte où apparait la locomotive a été prise en 1910, l'autre en 1920. En 10 ans, les arbres bordant la voie ferrée ont eu le temps de pousser!



Le train maintenant s'étire, il longe le flanc naissant de la côte Barine. Une bande d'étourneaux surgit de l'horizon, pique sur les wagons et s'éclate en gerbe pour se reformer et disparaît. Quelques peupliers profitant d'un vent sud-est se penchent pour voir la drôle de bestiole se faufiler dans la campagne. En ce début d'avril où le soleil manque un peu d'ardeur, lilas, pommiers, cerisiers, poiriers ne sont encore pas parés de leurs floraisons printanières, tout au plus quelques forsythias, portés par de légères nappes de brume, apportent quelques touches jaunes et blanches à la palette verdoyante de la campagne toulouise. Il faudra attendre le début de l'automne pour que des couchers de soleil flamboyants fassent jaillir, sur une nature abandonnée, des ocres et des pourpres qui finiront par se fondre dans un rouge dominant. Débarrassons-nous vite de ce cliché et laissons le train parvenir à Pagney, première étape de son périple, il est 7h46.

Treize fois encore le train s'arrêtera avant d'atteindre son terminus. De Pagney à Lagney, la ligne épouse les contreforts des côtes, les voyageurs voient le vignoble comme ils ne l'ont jamais vu. A Lagney, les mêmes voyageurs ne reconnaissent pas le paysage tant il a été modifié par la construction de la ligne. C'est toute une partie de la côte qui a été entamée. Malgré la longue ligne droite qui relie Lagney à Ménil-la-Tour, la vitesse du train n'excède pas quarante kilomètres à l'heure. Cette limitation, imposée par le préfet, devait permettre aux ouvriers de travailler en toute sécurité à l'achèvement des travaux. Le train s'arrête à Ménil-la-Tour, quelques officiers en descendent. Ils paraissent rassurés. Depuis Toul, ils scrutaient la crête des côtes où l'on devinait des ouvrages fortifiés et des batteries en mesure d'intervenir en cas de nécessité. Après avoir contourné Ménil-la-Tour, la locomotive vire brusquement à droite, saute le Terrouin, le ruisseau aux écrevisses, et déboûle, un peu essoufflée, sur le plateau de Royaumeix, peu lui importe le passé mérovingien qu'elle foule de ses roues. Passé Andilly,

le train semble se perdre dans la forêt et les marécages de Manoncourt et de Tremblecourt. Il en ressort pour aborder une nouvelle fois la plaine et les vaches. Ah! les vaches! Que peuvent-elles faire sinon regarder? Eh bien, elles ne s'en privent pas. Elles l'admirent le petit train, elles n'ont pas fini en effet de le voir passer... Une très large courbe, puis c'est Domèvre et Manonville. Dans cette station, la gare est pourvue d'une élévation permettant l'alimentation en eau de la locomotive. Deux voyageurs sont arrivés au terme de leur voyage qui est le château de Manonville. Il est 8h52 lorsque le train reprend sa course, il franchit l'Esche au moyen d'un pont. Le convoi traverse ensuite celui de Bernécourt, jeté par-dessus un vallon sans eau. Encore une courbe et une forêt et c'est le viaduc de Flirey. Deux culées en maçonnerie soutiennent les deux cent cinquante tonnes du tablier et de l'arc métallique. Les voyageurs se penchent par les fenêtres malgré l'interdiction! Puis les wagons s'engouffrent dans le bois très dense de Mort-Mare.

Après la forêt, comme pour mériter son surnom de "Tortillard", le train suit les lacets gracieux que lui ont tracés les ingénieurs. Le Rupt-de-Mad et la Madine sont enjambés par un pont et un viaduc en maçonnerie. Pannes et Euvezin sont escaladés, puis c'est la Tranchée de Bel-Air et Bouillonville. A la vue du viaduc, plusieurs voyageurs évacuent la plate-forme pour se réfugier à l'intérieur du wagon. Le plus beau et impressionnant ouvrage d'art de la ligne domine la vallée du Fer-à-Cheval. Quatre pylônes et deux culées en pierre supportent un arc métallique portant lui-même une poutre sur laquelle reposent les rails à vingt-cinq mètres du sol. Le train, sans fléchir, franchit ce magnifique viaduc et fonce sur Thiaucourt.

Notre premier voyageur à emprunter ce train se doutait-il de l'énergie, tant physique qu'intellectuelle, qu'il avait fallu dépenser, depuis plus de soixante ans, pour que la voie ferrée, qui allait

desservir les cantons de Toul-Nord, Domèvre et Thiaucourt, ne soit plus une chimère mais une réalité? Probablement, car la presse s'était largement fait l'écho des étapes nécessaires à l'établissement de cette ligne.

LE PREMIER PROJET

Ce chemin de fer qui, à notre époque peut paraître un peu désuet, était l'aboutissement d'un combat mené par des hommes qui, pour beaucoup, n'eurent pas la satisfaction de jouir du succès de leurs efforts.

Si les travaux ont débuté en 1906, l'idée d'une ligne de Toul à Thiaucourt remonte bien avant 1850. En effet, dès la publication de la loi du 11 septembre 1842, à l'origine du "grand réseau Français", des projets fusent de toutes parts pour relier les grandes villes à la capitale. C'est à cette époque que le tracé de la ligne Paris-Strasbourg fut mis à l'étude. Primitivement, dans notre région, elle devait passer par Lérouville ou Commercy, Thiaucourt et Metz. Toul ne serait pas oubliée, car une ligne la relierait à Thiaucourt. C'est finalement le tracé par Nancy qui l'emporta et il ne fut plus question d'une ligne Toul-Thiaucourt. Les habitants du canton de Thiaucourt en éprouvèrent beaucoup d'amertume et quelques ressentiments vis-à-vis des Toullois. Ces derniers n'étaient pas exempts de soucis. L'emplacement de la future gare et du port du canal de la Marne-au-Rhin les préoccupait beaucoup car, pour des raisons de servitudes militaires, donc de défense nationale, il était question d'établir la gare et le port à proximité de la Vacherie, soit à plus d'un kilomètre de la Porte de Metz. La municipalité de l'époque présidée par Monsieur Jean-François CROISSANT, voyait dans ce choix le déclin de Toul au profit d'une ville nouvelle qui s'édifierait autour des gares, prospérerait et demanderait sa séparation de Toul. Pour éviter cette "triste perspective", une commission municipale, dans un rapport en date du 21 août 1846, émet le vœu que l'emplace-

ment de la gare du chemin de fer soit établi le plus près possible de la Porte de Metz, entre le chemin qui conduit à la Loge des Gardes et celui de la Viergeotte, et que le port soit également rapproché le plus près possible de la ville et établi entre le faubourg Saint-Mansuy et la Place (de Toul). Finalement, on les situera plus à l'ouest, là où se trouvent aujourd'hui la gare de Toul et le Port de France.

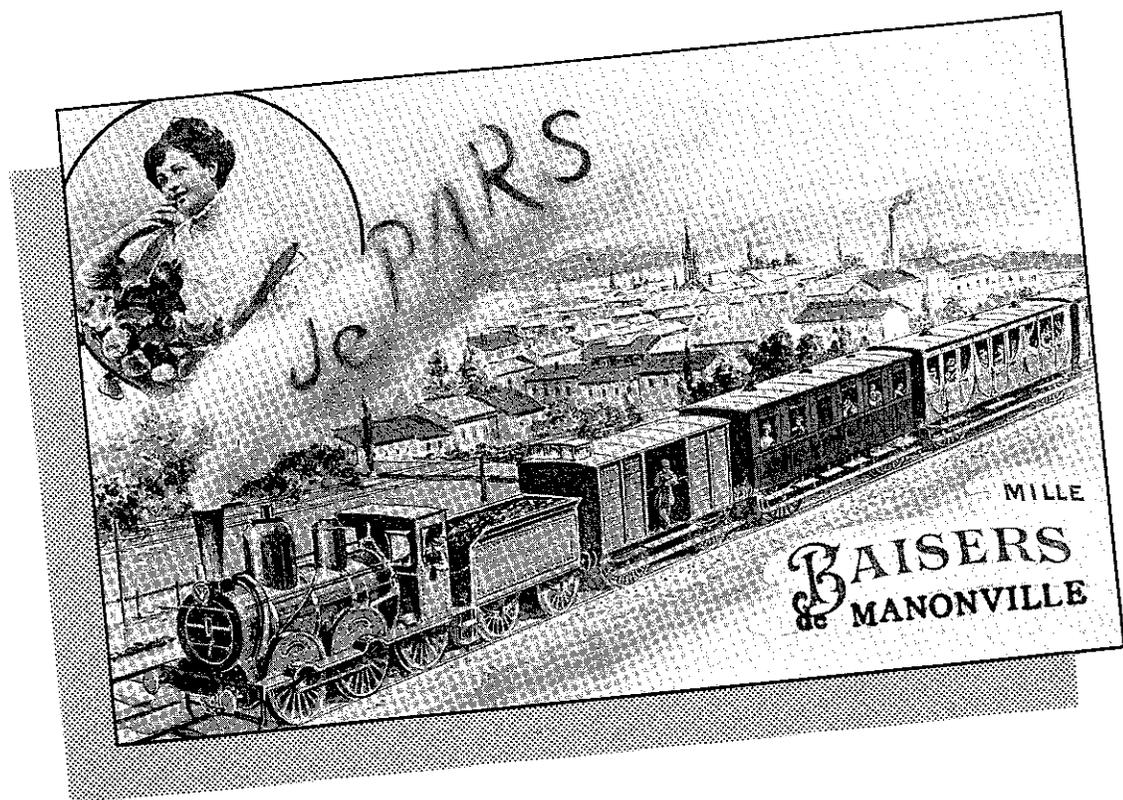
Nouvel espoir pour le Toul-Thiaucourt

Et le Toul-Thiaucourt dans tout cela? Et bien, il faudra attendre 1866 pour qu'on en reparle, et c'est le Conseil d'Arrondissement qui le fera en demandant "la création d'un chemin de fer de Toul à Thiaucourt avec prolongement sur Arnaville, par la vallée d'Ecrouves, les pieds des côtes vignobles, Flirey et la vallée du Rupt-de-Mad."

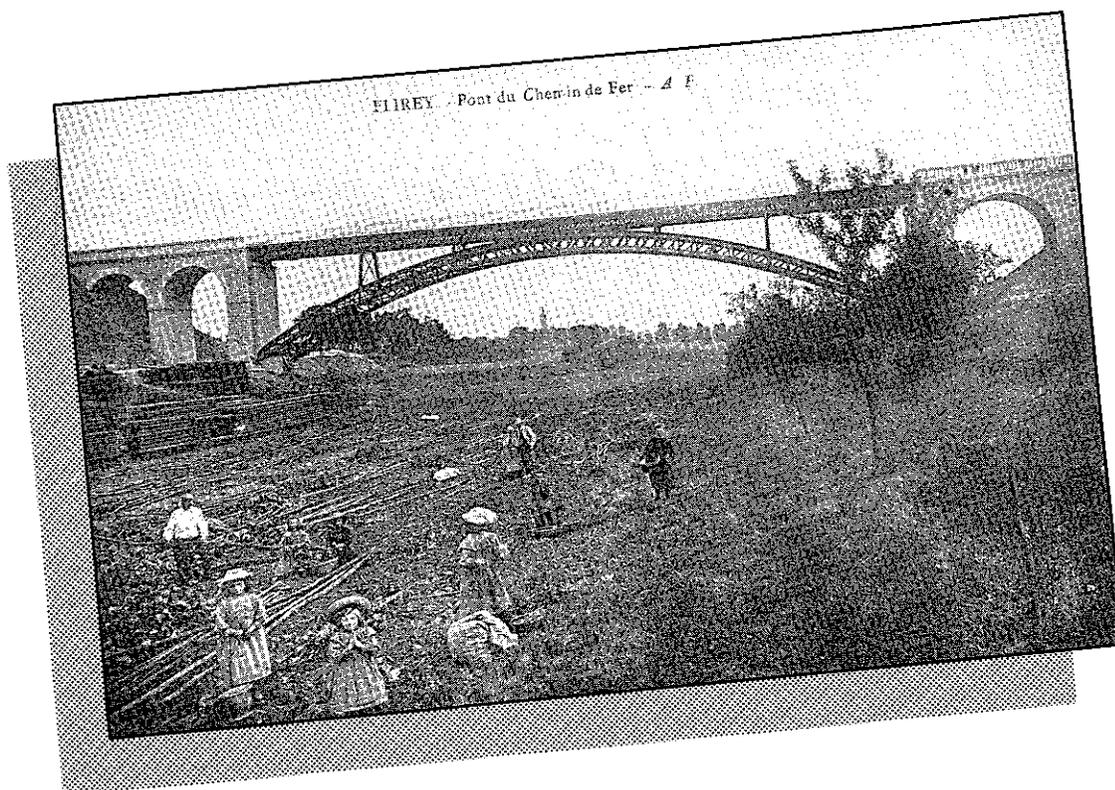
Dans sa séance du 2 septembre 1869, le Conseil Général invite les communes de l'arrondissement de Toul à faire étudier, à leurs frais, la ligne de Toul à Arnaville. Mais la guerre de 1870-1871 ne permettra pas que cette étude soit réalisée.

Avec la paix, une nouvelle chance se présente pour la population de Thiaucourt d'obtenir une liaison avec Toul, avec le projet de création d'une ligne Longwy-Nancy. Trois tracés furent en effet mis à l'étude:

- Le premier passerait par Conflans - Arnaville - Pont-à-Mousson
- Le second par Conflans - Thiaucourt - Pont-à-Mousson
- Et le troisième, par Etain - Fresne-en-Woëvre - Thiaucourt - Ménil-la-Tour et Aingeray. Ce dernier tracé permettrait de joindre Toul à Thiaucourt, mais c'est le premier qui fut retenu.



Une des rares cartes fantaisie sur le Toul-Thiaucourt



Du pont de Flirey il ne reste que quelques blocs de béton.

Le Toul-Thiaucourt par la clef des champs

Le 8 octobre 1874, le Ministre des Travaux Publics annonce au préfet de Meurthe-et-Moselle qu'il permet la construction de l'embranchement Thiaucourt-Onville, mais à la condition expresse que le tracé fût disposé de telle façon qu'on ne pût le prolonger en cas de guerre, c'est-à-dire vers Toul, car là était tout le problème: les militaires craignaient qu'en cas de conflit avec l'Allemagne, ce chemin de fer tombât entre les mains de l'ennemi. L'état-major se souvenait des services rendus aux Prussiens lorsqu'ils se furent rendus maîtres d'une partie du Strasbourg-Paris.

Cette nouvelle ligne permettait bien aux voyageurs de se rendre de Toul à Thiaucourt, mais à quel prix! Pour s'en convaincre, il suffit de consulter une carte: Thiaucourt, Onville, Arnaville, Pont-à-Mousson, Frouard et Toul représentent plus du double de la distance entre Toul et Thiaucourt et pas moins de cinq heures de train. Une fois de plus les populations de la Woëvre étaient sacrifiées -Ce qualificatif revint souvent dans les rapports et interventions des élus-.

Pour pallier cela, un banquier de Bruxelles, Parent-Pécher, voulut bien se charger d'une ligne Toul-Boucq, mais cette proposition fut à peine discutée. Le même Parent-Pécher proposa d'étudier une ligne Toul - Saint-Mihiel, mais le Conseil Général de la Meuse se désintéressa de cette idée. Le banquier soumit alors une ligne...Toul-Thiaucourt. La dépense était évaluée à quatre millions huit cent vingt mille francs. Cette évaluation est un peu supérieure à celle de 1902 et 1905. Les subventions recueillies par les communes se montaient à 175.260 francs. Le village de Lucey avait voté une subvention de huit mille francs!

Ce projet, pas plus que les précédents, ne vit pas le jour car il fut l'objet de marchandages entre le Département

et l'Etat. Ce dernier, utilisant la loi du 31 décembre 1875, s'appropriâ deux lignes d'intérêt local: Nancy-Château-Salins et Nancy-Mirecourt qu'il fit passer dans son réseau. Le Département, qui en était propriétaire, demanda en compensation de cette expropriation, que quatre-vingt-quatorze kilomètres soient affectés au département dans le nouveau réseau d'intérêt général que l'Etat allait programmer, ce qui permettrait de construire les lignes: Badonviller-Baccarat, Pompey-Nomeny, Audun-le-Roman-Briey et Toul-Thiaucourt. Il serait fastidieux de relater ici les négociations, toujours est-il que dans la loi que le gouvernement fit voter le 16 mai 1879, étaient retenues les lignes Toul-Mirecourt, Pompey-Nomeny et Baccarat-Badonviller. Quant au Toul-Thiaucourt, il tombait une nouvelle fois dans les oubliettes.

M.Petitbien, député de Toul, entre en lice

Lors de la discussion de cette loi, le député de Toul avait déposé un amendement pour que le chemin de fer de Toul à Thiaucourt figurât dans le nouveau réseau. Aussi, sa surprise fut grande lorsqu'il prit connaissance des termes de la loi de programmation. Soutenu par le Conseil Général, les sénateurs et les députés, Monsieur Petitbien monta au créneau... Il intervint devant la commission chargée d'étudier le réseau de chemin de fer d'intérêt général et publia un document dans lequel il démontrait que le développement industriel du Toulais serait compromis faute de moyens de communication directs avec la Woëvre et le Nord du département. Connaissant la position de l'état-major qui interdisait le prolongement de la ligne Onville-Thiaucourt vers Toul, Monsieur Petitbien écrit: "Lorsqu'on a une frontière à défendre, on ne saurait trop multiplier les moyens de distribution et de centralisation des forces. La place de Toul doit être un entrepôt et un abri..., il serait fâcheux qu'on ne profitât pas de cette situation et qu'on ne la pourvût pas de nombreuses voies de communications rapides."

Ni ces considérations économiques

et stratégiques, ni l'intervention des villages de Manonville, Grosrouvres, Euvezin, Villey-le-Sec, Manoncourt, Ansauville et Noviant-aux-Prés, n'infléchirent la décision du gouvernement.

A partir de 1881, le Conseil Général de Meurthe-et-Moselle, n'en vota pas moins une subvention d'un million de francs, payable en cinq annuités, pour la construction du chemin de fer tant réclamé. Les conseillers généraux renouveleront leur vote à chaque session.

Propositions pour une voie étroite

Le 11 avril 1888, le Conseil Général, considérant que la ligne de Toul à Thiaucourt n'a pu être réalisée: "...demande éventuellement la mise à l'étude de la construction d'un chemin de fer à voie étroite d'un mètre...". Pour se prononcer sur cette proposition, une commission mixte "Militaires/Travaux Publics" se réunit le 18 octobre. Le Génie, usant du droit de veto qu'il détient depuis 1791, s'oppose à ce nouveau projet.

Pour comprendre le point de vue des militaires, voici les observations qui figurent au procès-verbal de la conférence:

"La place de Toul, située à quarante kilomètres seulement de la frontière allemande, est très exposée à une attaque du nord-est. Débouchant de Metz dans la plaine de la Woëvre, dès le début de la guerre, l'ennemi, s'il est prêt avant nous, ou si dans un premier choc il a refoulé nos troupes, peut franchir successivement le Rupt-de-Mad et l'Arche, et prendre pied sur les hauteurs de la rive gauche du Terrouin.

Il trouvera là, de Sanzey à Jaillon, d'excellentes positions pour ses batteries qui lui seront fort utiles, soit qu'il essaie, sous la protection de leur feu, une attaque brusque sur le secteur du nord-est, soit qu'il se résigne aux lenteurs d'une attaque plus méthodique.

Il est d'un intérêt majeur pour la défense de retarder l'établissement et le ravitaillement de ces batteries.

La voie ferrée projetée ne serait d'aucun secours à l'ennemi pour le transport des troupes en raison de la faible distance à parcourir, mais débouchant à Manoncourt en arrière du centre de la ligne des batteries, elle favoriserait notablement le transport du matériel et des munitions.....

Le Chef du Génie est d'avis qu'il y a lieu de repousser tout projet de construction de voie ferrée entre Toul et Thiaucourt, quel que soit le tracé et quelle que soit la largeur des voies."

LE 18.10.1888

ED DE MORLAINCOURT

Les civils ne s'avouèrent pas vaincus pour autant et formulèrent d'autres projets. Ainsi, Messieurs GAENG, ingénieur, RUEFF, entrepreneur et BLOCQ, banquier à Toul, proposèrent la construction d'une ligne à voie d'un mètre sur une route où évoluerait un tramway. Ce projet fut rejeté, non en raison des difficultés que présentait sa réalisation, mais comme précédemment par la volonté du Génie. En 1890, la société Décauville soumet alors une voie de soixante centimètres, mais le Conseil Général ne donne pas suite, assuré qu'il est du veto des militaires. Il renouvelle néanmoins à chaque session ses vœux précédents "dans l'espoir qu'un jour, les intérêts de la Défense ne s'opposeraient plus à la réalisation de la ligne".

Intervention du Docteur Chapuis, député de Toul

Chacun resta sur ses positions jusqu'à ce que le docteur Chapuis, député de Toul, reprît l'offensive en novembre 1895: dans une lettre adressée au Ministre de la Guerre, il expose une nouvelle fois le problème de l'établissement d'un chemin de fer à voie étroite entre Toul et Thiaucourt et demande que soit saisie la commission mixte pour qu'elle émette un nouvel avis.

La réponse du ministre ne tarde pas, il rappelle qu'en 1889 et 1890 les Départements de la Guerre et des Travaux Publics s'étaient prononcés sur ladite commission et dans l'intérêt de la Défense Nationale contre la construction de cette ligne. Dans l'immédiat, il ne s'opposera pas à l'ouverture d'une nouvelle conférence, mais émet des réserves sur la décision à intervenir.

Nous ne savons pas si cette commission s'est réunie. Mais à partir de cette époque, le docteur Chapuis multiplia ses interventions.

Les journaux prennent position

Le journal "La Moselle" qui le soutient dans son action parlementaire, lui apporte également son appui dans cette campagne. En revanche, le "Journal des Débats", dans un article paru en novembre 1895 et janvier 1896, s'il reconnaît le bien-fondé de la demande des habitants de l'arrondissement de Toul, met en garde contre les risques qu'il y aurait à construire une voie métrique perpendiculaire à la frontière, affirmant que cette ligne de pénétration donnerait aux Allemands les moyens d'amener instantanément leur grosse artillerie devant le camp retranché de Toul et de Verdun et les forts d'arrêts qui les relie. Le journaliste espère que Monsieur Cavaignac (Ministre de la Guerre) fera preuve de la même fermeté que ses prédécesseurs et en appelle aux "braves populations de la frontière de l'Est: elles ont déjà consenti assez de grands sacrifices en faveur de la Défense Nationale pour que leur patriotisme éclairé leur fasse encore accepter celui-ci." Pourquoi pas! Avec autant de lyrisme, un lecteur de l'Est Républicain répond à cet article en dénonçant le fait que "l'Etat-Major Français ne tablait que sur une guerre défensive. Serions-nous toujours logés à la même enseigne et l'offensive, qui est la meilleure défense, serait-elle à jamais interdite à l'armée française?..."

Le soldat français a un tempérament de feu, l'Allemand un tempérament de lympe, est-ce au flegmatique d'attaquer et au fougueux de parer les coups?... Quand Rome dominait l'univers, ses seules forteresses étaient les poitrines de ses citoyens légionnaires. Plus tard, les Romains de la décadence eurent beau multiplier les "castra stativa" le long de leurs frontières, ils n'en furent pas moins la proie des barbares..."

Et pour en revenir au Toul-Thiaucourt qui est quand même l'objet de la lettre, notre lecteur propose, pour protéger cette ligne, que l'on édifie un ou deux fortins et même un tunnel fortifié au passage du Rupt-de-Mad. Ah mais...! Un habitant d'Essey-et-Maizerais, C.Adam, répond lui aussi au "Journal des Débats", mais dans "La Moselle": "Une ligne pénétrante -Toul-Thiaucourt- nous servira aussi bien qu'à nos ennemis pour aller chez eux, que pour eux à venir chez nous. Si nous ne sommes bons qu'à trembler sur nos pattes comme le héron et avoir à chaque instant la colique dans la crainte d'une invasion, je trouve que nous sommes bien décatis et peu sûrs de nous-mêmes!" Il est loin le temps où Arago, Ministre de la Guerre en 1848, craignait que le chemin de fer ne féminise nos soldats.

Il est peut-être bon de rappeler que nous ne sommes qu'en 1896 et que ces téméraires impatients devront encore attendre dix-huit années avant d'aller en découdre avec "nos ennemis".

Prémices d'un nouvel espoir

En novembre 1896, le Ministre de la Guerre annonce qu'il nomme le général Laurent à la direction du Génie. Selon Monsieur Cavaignac, "ce jeune officier saura s'inspirer d'idées nouvelles et rompre avec les anciens errements sur le rôle des chemins de fer".

Près d'une année s'écoule. Le 19 octobre 1897, le docteur Chapuis, au cours d'une conversation avec le général Billot, nouveau Ministre de la Guerre, lui rappelle "les désirs unanimes des populations qu'il représente, à savoir, la suppression des servitudes militaires qui empêchent toute construction autour des remparts de la ville de Toul et l'autorisation d'une ligne Toul-Thiaucourt." Le général Billot prie alors le député de lui faire parvenir, par écrit, ses revendications.

Le docteur Chapuis s'exécute et, quatre jours après, rédige une longue missive au Ministre de la Guerre.

Dans la première partie de sa lettre, le parlementaire toulouais fait part de son étonnement de constater que, malgré le veto du Génie, l'artillerie a pu construire son parc "en bons et forts moellons" entre Saint-Mansuy et la gare de Toul et que, par conséquent, il réclame les mêmes droits pour les propriétaires de terrains situés dans cette zone de servitude militaire. Dans la seconde partie, il s'enquiert de la stratégie à adopter dès la déclaration de guerre. Il pense que, comme les Allemands, il faudra prendre l'offensive. Dès lors, la construction d'une ligne Toul-Thiaucourt "serait éminemment avantageuse à la Défense Nationale". La démonstration est habile, tout comme la fin de la lettre, où il espère l'équité du Ministre qui, avec le soutien de Monsieur Méline, Président du Conseil, a pu obtenir la levée de l'interdiction de construire un tramway dans les Vosges. Monsieur Méline était natif de ce département et avait encore beaucoup d'attaches avec cette région. Le docteur Chapuis termine en menaçant d'interpeller le Ministre à la Chambre dans le cas "improbable" où il n'obtiendrait pas satisfaction.

Dans sa réponse, le général Billot maintient son opposition à lever les servitudes militaires autour de la ville de Toul et l'informe qu'une étude est actuellement en préparation pour la création d'une voie ferrée de Toul à Thiaucourt.

Le 25 janvier 1898, à l'occasion de la discussion générale du budget de la Guerre, le député de Toul prononce un discours à la Chambre des Députés. Après avoir demandé l'abolition des servitudes militaires, il fait un long exposé sur les avantages, tant économiques que stratégiques que présenterait l'établissement d'une ligne de Toul à Thiaucourt.

La réponse du Ministre de la Guerre est mesurée, il se déclare être du même avis que son interlocuteur pour ce qui concerne la nécessité de passer d'un système uniquement défensif à un autre système, mais cela ne pourra se faire qu'en assurant "la solidité de l'armée." En d'autres termes, renforçons notre système de défense, créons des bataillons, en un mot, votez le budget de la Guerre et nous pourrons ouvrir des issues vers nos frontières.

Le journal "La Moselle" voit dans la réponse du Ministre un engagement pour un avenir proche et espère que "le docteur Chapuis ne laissera pas dormir ces questions et reviendra à la charge si nos citoyens l'investissent dans trois mois d'un nouveau mandat législatif."

En effet, les élections législatives se profilent et le Toul-Thiaucourt sera un des chevaux de bataille de la campagne, que le docteur Chapuis remportera aisément le 15 mai (voir Etudes Toulouises N°46).

L'affaire Dreyfus occulte le Toul - Thiaucourt

Le résultat du scrutin provoque la chute du cabinet Méline, remplacé par Brisson. Nous sommes en pleine affaire Dreyfus. Le docteur, farouchement opposé à la révision du procès, en oublie presque le Toul-Thiaucourt et attend le 19 mars 1899 pour reprendre l'initiative en montant à la tribune de l'Assemblée et développer les mêmes thèses que l'an passé. Il s'adresse cette fois-ci à Monsieur de Freycinet, Ministre de la Guerre du cabinet Dupuy, qui a succédé à Brisson en octobre 1898

à cause de l'affaire Dreyfus. Pour la même raison, quatre ministres de la Guerre ont démissionné, opposés qu'ils étaient à la révision du procès. C'est dire aussi que le Toul-Thiaucourt n'était pas forcément une de leurs premières préoccupations! Même dans le Toulouais, on a le sentiment que la voie ferrée ne suscite plus le même intérêt. Il faut dire que la crise municipale de 1898 n'avait pas permis un relais efficace à l'action du député de Toul, presque constamment occupé à Paris en raison des événements politiques (quatre gouvernements en un an).

Vers une solution

Et pourtant, lentement, très lentement, on s'achemine vers une solution. Début 1900, le général Galliffet, éphémère Ministre de la Guerre, du cabinet Waldeck-Rousseau, déclare aux députés de la Meuse que l'administration de la Guerre était disposée à lever l'interdiction qui pesait sur cette contrée frontière pourvu qu'on lui présente un tracé conciliant les intérêts de la Défense avec ceux du Commerce et de l'Industrie.

En juin 1900, le général Brugère, gouverneur de Paris, les généraux Juillard, Bonnel, Fleury et vingt-deux officiers inspectent la frontière de l'est et, surtout, étudient la possibilité de prolonger la voie ferrée Onville-Thiaucourt jusqu'à Toul. Et alors que c'était la première mission sérieuse destinée à faire une étude sur le terrain, les industriels, les grands propriétaires de la contrée et les conseillers généraux, font remarquer qu'il n'est peut-être pas "absolument nécessaire de faire aboutir la voie si énergiquement, à Toul, on pourrait trouver un point de raccordement plus à l'ouest, soit à Commercy, soit à Lerouville..."

On croit rêver, cette volte-face est plutôt étonnante. Répondrait-elle à la volonté d'aboutir à tout prix à la création d'une ligne vers la Meuse quitte à sacrifier une nouvelle fois les populations des cantons de Thiaucourt, Domèvre

et Toul? Ou voulait-on nuire au député de Toul et son conseiller général, maire de Toul, Albert Denis?

L'état-major lève son interdiction

Ceci n'empêche pas le docteur Chapuis de s'adresser, le 26 décembre, aux députés. Il renouvella, pour la troisième fois, sa demande de levée d'interdiction de construire un chemin de fer de Toul à Thiaucourt.

Après une réponse conciliante du ministre, le général, chef d'état-major de l'armée, déclare: "qu'à condition que le tracé soit déterminé par l'administration de la Guerre, la construction d'une voie ferrée d'un mètre de Toul à Thiaucourt pourrait être accordée. Une année s'écoule encore, et le 8 décembre 1901, lors de l'inauguration du pont de Pierre-la-Treiche par le Sous-Secrétaire d'Etat des Postes et Télégraphes, Léon Mougeot, le docteur Chapuis, profitant de la présence du préfet et des élus de la région, annonce qu'il vient de recevoir du Ministre de la Guerre une lettre qui l'informe qu'il autorise les études préliminaires pour la création du chemin de fer à voie étroite entre Toul et Thiaucourt. Le député de Toul, qui avait certainement ménagé son effet, invite l'administration à faire procéder le plus rapidement possible à cette étude.

Cette information n'était pas un véritable scoop puisqu'une dépêche ministérielle, datée du 21 août, admettait le principe de la construction du chemin de fer. Une autre dépêche, du 4 février 1902, confirmait celle du 21 août et dictait les conditions "absolument strictes" à respecter pour la réalisation de la voie ferrée.

Une des conditions, sur lesquelles nous reviendrons, était que le début des travaux ne se fasse que lorsque le renforcement du front nord de la place et du camp retranché de Toul serait terminé, c'est-à-dire, pas avant le 1er juillet 1905.