

Cette exigence ne pouvait satisfaire le docteur Chapuis. Il le fit savoir en intervenant au Parlement le 25 février 1902.

Les choses n'en suivent pas moins leur cours. A la session d'avril 1902, le Conseil Général étudie un rapport sur un tracé Toul-Thiaucourt, rédigé par le Service du Contrôle et Etude des Lignes départementales, et prend une délibération où il invite les communes à voter un crédit de trois mille sept cent cinquante francs pour former, avec un concours égal du Département, les fonds nécessaires à de telles études. La contribution moyenne de chaque commune pour financer ce travail est de cent quarante francs. Ainsi, Toul vote une subvention de cinq cents francs, Lucey, deux cents francs, Flirey, cent cinquante francs, Tremblecourt, cent francs, et Bruley, cinquante francs. Il est vrai que dans le rapport présenté au Conseil Général, il n'était prévu qu'une halte à Bruley et non une gare.

Afin que le nouveau projet puisse être soumis au Conseil Général à sa session d'août, les ingénieurs se mettent immédiatement à l'oeuvre. A cet effet, le préfet prend un arrêté autorisant les géomètres à pénétrer dans les propriétés privées.

Sur ces entrefaites, arrivent les élections législatives du 11 mai 1902, et bien sûr, le docteur Chapuis met à son actif la future ligne, ce qui est contesté par ses adversaires qui affirment que cette voie ferrée ne sera jamais construite, que c'est "un chemin de fer électoral". Le député sortant n'en sera pas moins réélu.

Le Génie pose des conditions

Courant août, les pourparlers reprennent avec le Génie et aboutissent à une adhésion définitive du ministère de la Guerre, subordonnée, il est vrai, à diverses réserves.

Ces conditions avaient pour but d'empêcher tout raccordement avec la ligne Onville-Thiaucourt et la transformation de la voie d'un mètre en voie normale. Les militaires exigeaient donc:

-qu'on utilise des courbes et des rampes telles que la transformation de la voie soit impossible.

-qu'entre Lagny et Ménil-la-Tour soit aménagé un alignement de plusieurs kilomètres battus en enfilade par le fort de Lucey. (De cette exigence découleront les premiers travaux qui ne pourront commencer qu'une fois la construction du fort de Lucey terminée).

-que l'on édifie trois ouvrages d'art dotés de dispositifs de rupture: à Bernécourt, Flirey et Bouillonville.

-que le tracé de la voie ferrée ne s'approche pas de la ligne de la vallée de la Moselle (Pont-à-Mousson - Nancy).

-que la voie ferrée se maintienne sur les crêtes entre la vallée de la Madine et Thiaucourt.

-que la gare de Thiaucourt soit située près du réservoir d'eau de cette ville, c'est-à-dire loin de l'autre gare.

-enfin, que la gare de Toul soit de construction modeste en dehors de la première zone de servitudes de la Place.

Ces exigences incontournables entraîneront un surcroît des dépenses qui seront supportées bien évidemment par le Département.

Dans la foulée de ces négociations, se déroule la session d'août du Conseil Général au cours duquel les ingénieurs présentent leur nouvel avant-projet. Ce dernier diffère de celui d'avril. Ainsi Lagny, Lucey, Pagny et Ecrouves seront dotés chacun d'une station, ce qui n'était pas le cas dans le précédent tracé où une seule gare desservait Lucey et Lagny,

et une halte était seulement prévue à Bruley. Quant à Ecrouves, son nom n'était même pas cité. Cette dernière commune refusera de voter les crédits qu'on lui demandera et la station lui sera supprimée. Ajoutons, et ce n'est pas moindre remarque, que le prix de revient de la ligne passe de 3.300.000 francs à quatre millions, la différence devant être imputée au coût de certains ouvrages d'art, dont on aurait pu se passer, mais qui étaient imposés par les militaires.

Après la session du Conseil Général, le préfet adresse, le 28 août, une lettre à tous les maires des communes concernées. Cette longue lettre a, non seulement pour but d'informer les maires sur l'état de l'avancement du projet, mais surtout d'obtenir des municipalités qu'elles votent les subventions correspondantes à leur contribution propre. Et là, nous entrons dans une nouvelle phase faite de turbulences et de rebondissements.

LE FINANCEMENT

Si le Toul-Thiaucourt avait été classé dans le réseau d'intérêt général en 1876 comme l'avait demandé le député Petitbien, la dépense aurait été à la charge exclusive de l'Etat. Comme nous l'avons vu, ce ne fut pas le cas. Il importait donc au Département de procéder au montage financier. Même les plus optimistes prévoyaient une exploitation déficitaire. Aussi, banquiers et industriels se gardèrent-ils de proposer leurs services. C'est donc le Département qui financerait l'opération. En 1902, la dépense prévue était de quatre millions, en 1905, dans la "loi d'intérêt public pour l'établissement d'un chemin de fer de Toul à Thiaucourt", elle est de quatre millions cinq cent cinquante mille francs, en 1908 alors que les travaux sont déjà bien avancés, on estime que le coût total atteindra cinq millions neuf cent mille francs pour être finalement de six millions cent cinquante mille francs, soit 133.690 francs de prix de

revient du kilomètre construit, en 1902 on prévoyait qu'il se monterait à 87.000 francs du kilomètre.

Selon les termes de la loi du 11 juin 1880, l'Etat accordera une subvention annuelle correspondant à environ la moitié du remboursement de l'emprunt que le Département devra contracter et cela pendant toute la durée de la concession, c'est-à-dire de cinquante à soixante ans. Resterait donc à la charge du Département, 2.275.000 francs, somme de laquelle il fallait déduire la subvention des communes. Le Conseil Général fixa la part globale des communes à six mille francs par kilomètre, soit 270.000 francs pour toute la ligne, de plus, elles devraient contribuer, éventuellement, au déficit d'exploitation jusqu'à concurrence du 1/15°. Restait à répartir, entre les villes et les villages, la subvention réclamée. Le préfet, à qui incombait cette tâche, retint trois critères:

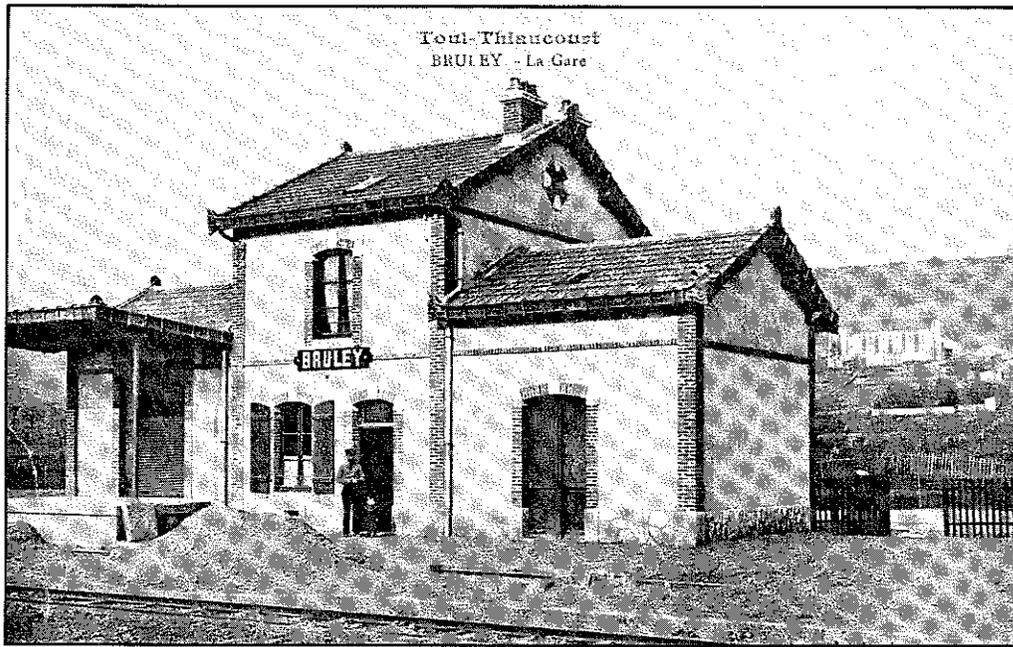
-la situation financière de chaque commune.

-la manière dont les communes seront desservies, "une commune qui aura une station à proximité de l'agglomération devra évidemment donner davantage qu'une autre éloignée de deux ou trois kilomètres du tracé".

-l'intérêt général que présente la ligne pour les communes. On estimait en effet que les villages situés à cinq ou six kilomètres de Toul pouvaient, à la rigueur, se passer de chemin de fer, tandis que ceux distants de quinze ou vingt kilomètres avaient un intérêt primordial à ce que le projet aboutisse.

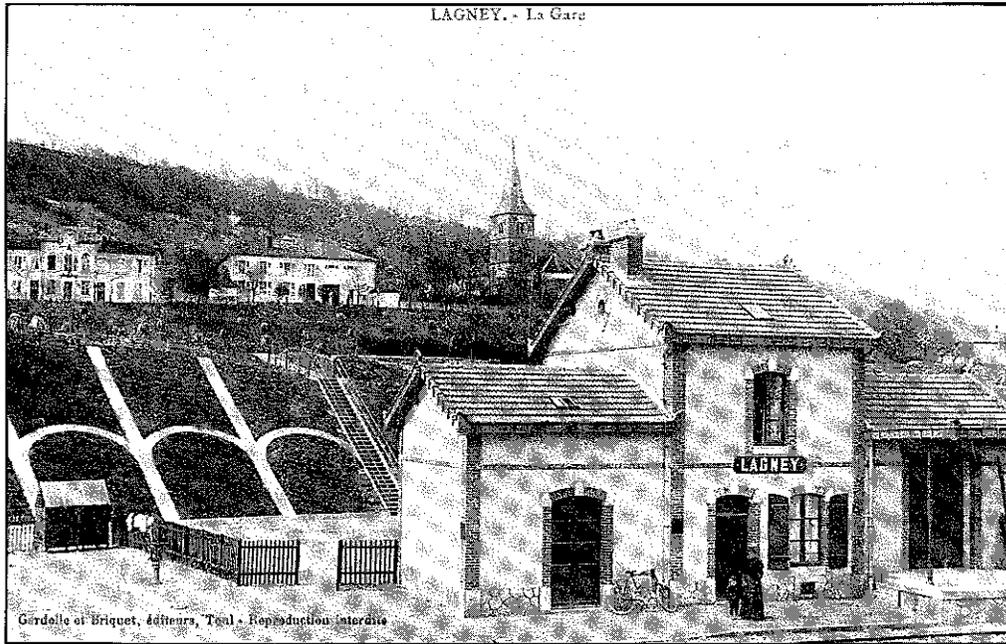
Les services de la préfecture tiendraient également compte des retombées économiques que procurerait le chemin de fer, comme pour les communes de Noviant et Essey-et-Maizerais, centres de foires et de marchés.

Dans sa lettre du 28 août, le préfet indiquait à chaque maire la contribution que sa commune devrait fournir. Pour

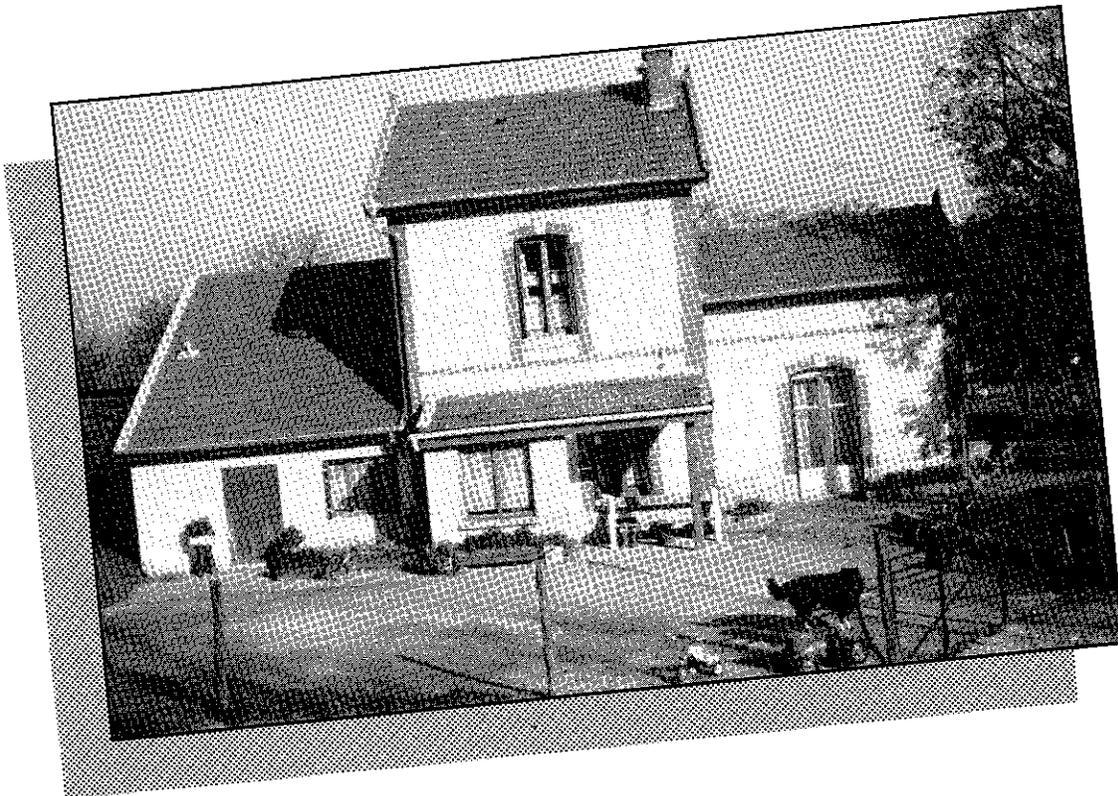


La gare de Bruley, hier et aujourd'hui. Une des gares qui a subi le moins de transformations.





La gare de Lagny "côté pile et côté face",
mais quatre-vingt années séparent ces deux
vues.



ne pas trop alourdir ce texte nous ne prendrons que quelques exemples:

-la ville de Toul était taxée à cinquante mille francs et devrait participer pour 21% du quinzième, au déficit éventuel.

-Thiaucourt fournirait les terrains situés sur son territoire et participerait pour 2% au déficit.

-Bernécourt, deux mille francs, plus les terrains sur sa commune et 5% du quinzième du déficit.

-Noviant, trois mille francs, plus 5% du déficit.

-Lucey cinq cents francs et 5,5% du déficit, plus les terrains situés sur sa commune...

Certaines communes renâclent à payer

Les communes acceptèrent en majorité l'offre de la préfecture. En revanche d'autres communes comme Sanzey, Tremblecourt, Euvezin, Hamonville, Ansauville et Grosrouvres votèrent des subventions inférieures à celles qui étaient réclamées. Les décisions de ces communes étaient certainement dictées par de bonnes raisons, par exemple Euvezin, qui voyait sa gare déplacée à l'extrémité d'Essey, du côté nord de Toul, refusait toute augmentation de la subvention qu'elle avait votée ; Sanzey, qui avait accordé cinq cents francs sur les deux mille francs qui lui incombait, invoquait les frais occasionnés par la construction du cimetière qui ne lui permettait pas d'aller au-delà de ce que le Conseil Municipal avait voté. Et puis, il fallait tenir compte des administrés qui craignaient une augmentation des impôts. Ainsi, à Essey-et-Maizerais, un conseiller fait annuler une délibération du Conseil Municipal, ultime tentative pour revenir sur la subvention. A Bruley, Messieurs Chenot, Richardin, Laroppe, Demange, Boussard, Manet P. et Manet L. demandent l'annulation de la délibération du conseil municipal en date du 11.09.1902 "portant vote d'engagement pour l'établissement du chemin de fer de Toul à Thiaucourt".

La réponse du préfet est une fin de non-recevoir: "...l'annulation d'une délibération ne peut être utilement demandée par de simples contribuables n'ayant à invoquer que l'augmentation des dépenses votées ou des impôts créés..."

Au mois de janvier 1903, il reste à couvrir une somme de treize mille sept cents francs et une participation au déficit éventuel d'exploitation de 5% du quinzième. Le préfet relance donc les communes récalcitrantes. Il met en garde les maires de ces villages, contre l'abandon éventuel du projet car les conditions posées par le Conseil Général sont formelles. Il n'y a aucune chance d'obtenir l'altération! Prenant au sérieux les menaces de la préfecture, la majorité des communes vote le complément de la subvention.

Le dernier carré

Fin janvier, six communes restent sur leur position: Bouillonville, Euvezin, Hamonville, Ansauville, Grosrouvres et Tremblecourt, le tout pour une somme globale de 5.825 francs et 3,5% du déficit, somme dérisoire au regard du budget total (1 pour 1000). Le Conseil Général n'en ajourne pas moins l'ouverture de l'enquête d'utilité publique. De plus, l'administration préfectorale renonce à consulter une nouvelle fois les conseils municipaux. La situation est donc bloquée, elle le restera jusqu'en avril 1903. Un courrier du préfet, daté du 18 avril, nous apprend que Euvezin et Bouillonville maintiennent leur refus de voter respectivement 1.425 francs et 400 francs, soit pour les deux communes 1.825 francs et 1,5% du déficit éventuel. Il semblerait que la ville de Toul, de guerre lasse, ait pris en compte la somme à couvrir, puisque le 24 avril, elle vota 1.850 francs de subvention complémentaire. La crise était passée. Nous verrons que lorsque la loi d'utilité publique sera votée, le 5 juillet 1905, une nouvelle menace pèsera sur le Toul-Thiaucourt.

Le tracé

Les ingénieurs et les géomètres, qui, en 1902, conçurent le tracé de la ligne, ne devaient pas manquer de solutions, car depuis plus de trente ans, plusieurs projets avaient été élaborés. Il suffisait de les reprendre et de les adapter, en conciliant les exigences des militaires et les intérêts des communes.

Partant de Toul, trois pistes étaient possibles. Soit par l'est du Saint-Michel, soit par le col existant entre les buttes Saint-Michel et Barine, soit par l'ouest de la côte Barine, c'est cette dernière option qui fut retenue. Pour l'emplacement de la gare de Toul, trois hypothèses avaient été envisagées: la première entre la route de Paris et la voie ferrée fut d'emblée écartée. La seconde, qui situait la gare au-delà de la rive droite du canal de la Marne-au-Rhin impliquait la construction d'ouvrages d'art au-dessus des lignes du chemin de fer de la Compagnie de l'Est et du canal. En 1902, elle fut retenue comme "hypothèse d'école". Enfin, la troisième était prévue entre la voie ferrée et le canal à proximité de l'usine à gaz (aujourd'hui district EDF GDF de Toul). La voie serait alors passée sous le pont de la ligne Nancy-Neufchâteau et aurait longé le canal jusqu'à l'usine à gaz, moyennant la dérivation du canal. C'est pourtant cette solution qui, du moins de 1903 à 1907, fut envisagée. Car, bien qu'en 1907 les terrains pour la construction de la gare avaient été achetés, il fut décidé de la déplacer au sud du canal de la Marne-au-Rhin, on revenait ainsi à la deuxième solution. Ce nouveau choix, probablement du fait des militaires, ne fut plus remis en question. Il était temps, car les travaux de construction de la ligne étaient déjà entamés depuis un an.

Indépendamment des gares de Toul et de Thiaucourt, la ligne desservirait douze stations, deux haltes pour voyageurs avec bagages et messageries, et deux arrêts simples pour voyageurs sans bagages.

Les stations furent: 1-Pagney, 2-Bruley, 3-Lucey, 4-Lagney, 5-Ménil-la-Tour - Sanzey, 6-Royaumeix - Andilly, 7-Domèvre - Tremblecourt, 8-Manonville - Minorville, 9-Noviant - Lirouville, 10-Bernécourt - Mandres - Grosrouvres, 11-Flirey, 12-Essey-et-Maizerais. Les deux haltes dotées d'une gare chacune furent Manoncourt et Pannes-Euvezin. Pour ces deux derniers villages, la gare fut édifée en pleine campagne, à mi-chemin des deux communes, ce qui eut pour conséquence de mécontenter tout le monde. Pour s'en convaincre, il suffit de se rendre sur place. Cernée de champs de maïs, l'ancienne gare a un petit côté surréaliste.

Enfin, deux arrêts étaient prévus, l'un au Fer-à-Cheval pour les habitants de Bouillonville, et l'autre, facultatif, au bois de Mort-Mare pour les résidents des hameaux. La commune d'Ecrouves ayant refusé les conditions dictées par le Conseil Général, vit sa gare supprimée. Après l'ouverture de la ligne, un arrêt lui fut quand même concédé sur son territoire. La "gare du Thiaucourt" serait située au sommet de la vallée, en bordure de la route départementale N°15, à l'ouest de l'agglomération scrofulienne.

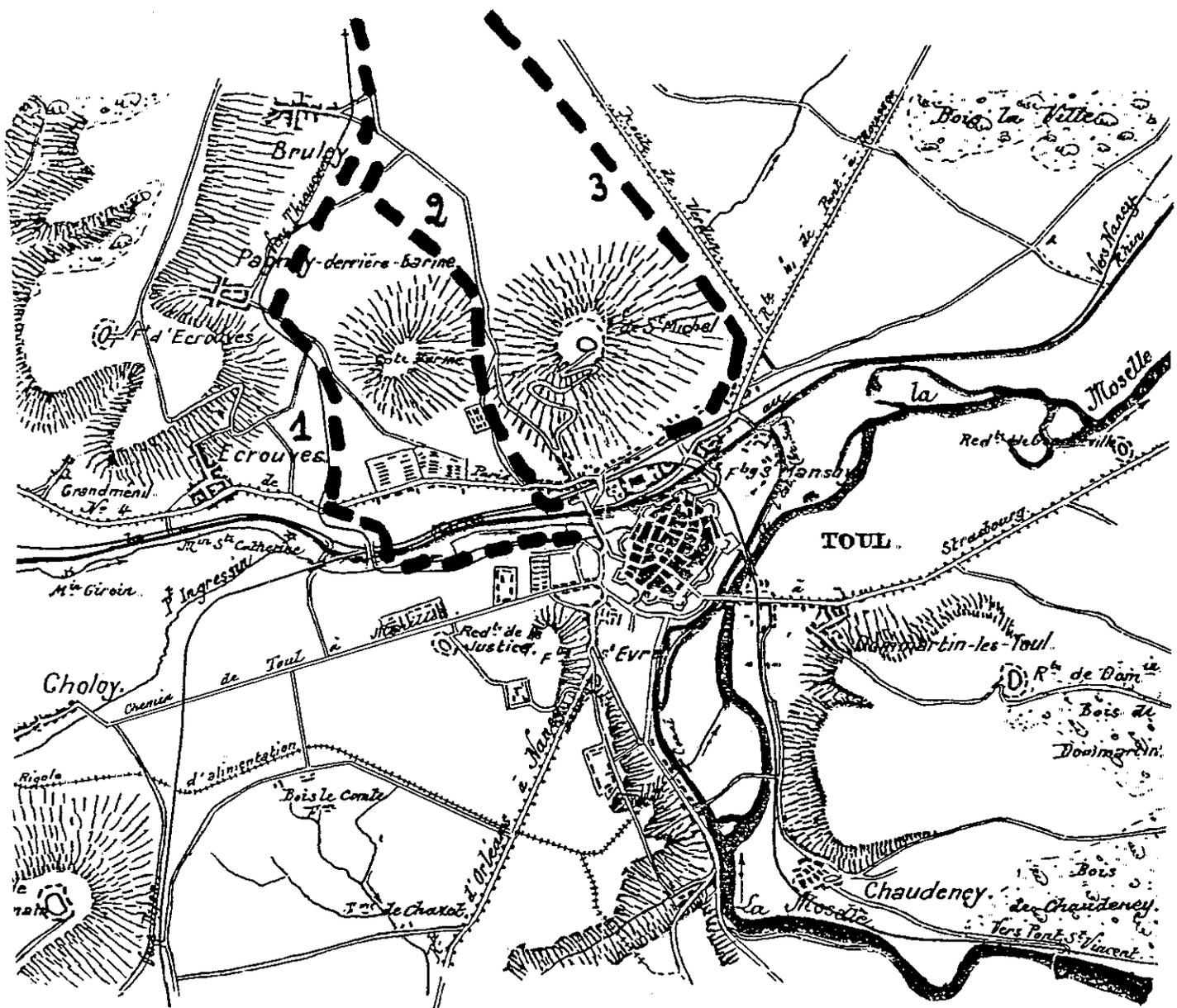
Remise en cause du Toul - Thiaucourt

En juin 1903, le préfet de Meurthe-et-Moselle prend un arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête d'utilité publique sur l'avant-projet du chemin de fer de Toul à Thiaucourt.

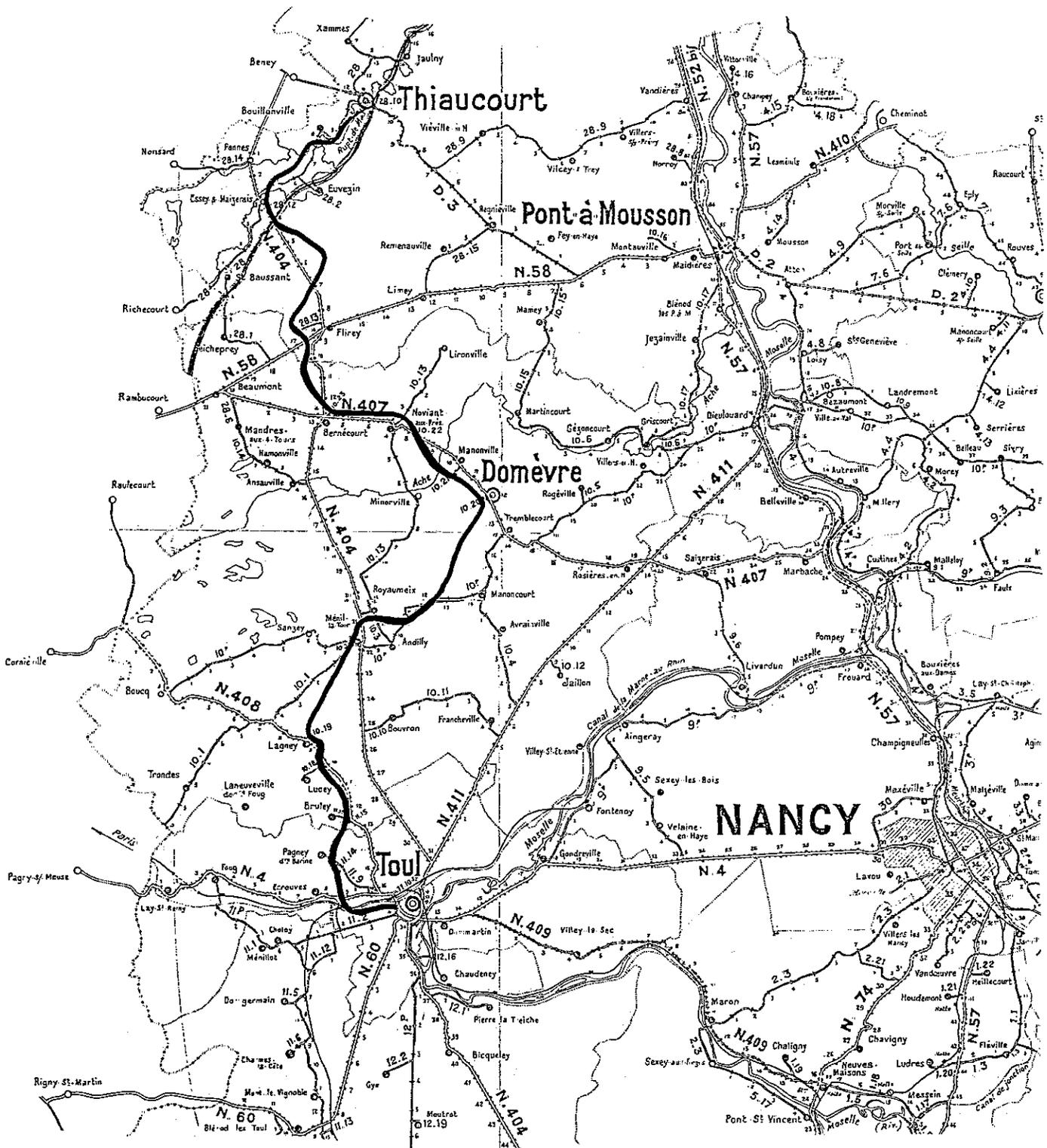
En juillet, la Chambre de Commerce de Nancy donne un avis favorable à la construction du chemin de fer.

Le 1er février 1904, une convention est passée entre le préfet et le directeur de la SGCFE (Société Générale des Chemins de Fer Economiques).

En août, le Conseil Général des Ponts et Chaussées émet un avis favorable à la déclaration d'utilité publique.



1-2-3- différents tracés possible du "Toul-Thiaucourt"
 ■ ■ ■ à partir de TOUL.
 c'est le numéro 1 qui fut retenu



le tracé du Toul-Thiaucourt

En novembre, le Ministre des Finances se prononce en faveur de l'établissement du chemin de fer.

En avril 1905, le Conseil d'Etat "approuve le projet d'avis, sur un projet de loi déclarant d'utilité publique l'établissement de la ligne de chemin de fer de Toul à Thiaucourt."

En mai, le Conseil Général vote un emprunt de quatre millions deux cent mille francs pour la construction du chemin de fer, l'amortissement se fera en soixante deux annuités.

En mai, Monsieur Gauthier, Ministre des Travaux Publics dépose un projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Toul à Thiaucourt.

Tout allait donc pour le mieux. C'est alors que les élus lorrains prirent vraiment connaissance du projet de loi.

Le 1er juillet 1905, lors de la session extraordinaire du Conseil Général, Monsieur Michaux, ingénieur, lit un rapport au nom de la Commission des Voies de Communication, dans lequel il déclare accepter les premières modifications du projet voté par les Chambres. Ces modifications portent sur le concours financier de l'Etat.

Le maximum du capital de premier établissement de la ligne, est fixé à cent mille francs par kilomètre, soit quatre millions cinq cent mille francs pour la ligne entière. Le calcul de la subvention de l'Etat se ferait sur cette base, alors que la commission souhaitait qu'on y ajoutât les intérêts pendant la période de construction.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor, est fixé à deux mille francs par kilomètre, soit quatre-vingt-onze mille francs pour la totalité de la ligne. Le Département avait demandé deux mille deux cents

francs en 1903, puis deux mille cinquante francs en 1905. Enfin, l'aide de l'Etat prendra fin cinquante ans après la mise en exploitation de la ligne.

On était loin des soixante-cinq ans espérés par le Conseil Général. En revanche, pour ce qui est de la clause qui prévoit que "l'Etat viendra au prorata de sa subvention en partage des bénéfices réalisés par le Département!" (en clair, les bénéfices revenant au Département, seront partagés avec l'Etat), Monsieur Michaux trouve celle-ci obscure et inquiétante et regrette que le Conseil Général n'ait pas été appelé à donner son avis avant le vote des Chambres, et demande le renvoi de la question au mois d'août. D'ici là, déclare-t-il, "la clause pourra, sans doute, être élucidée, Monsieur le Préfet ayant demandé des explications à qui de droit."

S'engage alors un débat entre les conseillers généraux. Albert Denis, maire de Toul, déplore le vote du projet de loi sans que le Département ait été consulté, mais refuse l'ajournement proposé par l'ingénieur, ce qui ne pourrait qu'entraîner du retard dans la construction et craint que, si le Conseil Général n'accepte pas le projet, et par conséquent, abandonne la construction du chemin de fer, la société concessionnaire soit en droit de demander des indemnités. Albert Denis, rappelant le souhait légitime des cantons dépourvus de voies de communication, demande au Conseil de ne pas adopter les conclusions du rapport de Monsieur Michaux, mais d'en accepter les conditions financières et de ramener la période d'amortissement de 62 à 50 ans. Plusieurs conseillers interviennent et se rallient aux propositions d'Albert Denis. Monsieur Florentin estime qu'il est inutile de discuter sur des bénéfices qui semblent aléatoires, quasiment, tout le monde, partageant cette opinion.

Une étude sur la rentabilité de la future ligne avait été réalisée à partir de différentes méthodes; nous avons retenu celle de Monsieur Michel qui

est pour le moins étonnante. Cet économiste estimait que chaque habitant des stations d'une ligne secondaire, non comprise la station d'embranchement aux lignes principales, donne lieu à une recette de soixante centimes par kilomètre et par an. Dans son calcul, Monsieur Michel comptait pour moitié la population de Thiaucourt en raison "des relations très difficiles avec Toul". Il comptait également pour moitié la population de Pannes, Grosrouvres, Minorville, Tremblecourt, Manoncourt, Andilly et Sanzey parce que les stations n'étaient pas à moins d'un kilomètre de l'agglomération. Ecrouves n'étant pas comptée, on arrivait ainsi à un chiffre de 6 358 multiplié par soixante centimes, ce qui donnait une recette de 3 815 francs par kilomètre et par an. Les autres prévisions, plus réalistes, tournaient autour de deux mille huit cents francs. Ce montant de deux mille huit cents francs par kilomètre et par an permettrait l'exploitation d'un chemin de fer à voie étroite. Il est contenu dans l'article 16 de la convention passée entre le Département et la société concessionnaire, le 1er février 1904: "Les recettes prévues appartiendront à la société tant qu'elles ne dépasseront pas deux mille huit cents francs par kilomètre et par an, impôts déduits. Au-delà de deux mille huit cents francs, et jusqu'à trois mille francs, l'excédent sera partagé dans la proportion des deux tiers, entre le Département et la société. Toutefois, si la recette kilométrique, pendant un exercice, était inférieure à deux mille huit cents francs, l'insuffisance serait couverte par le Département."

Mais revenons au Conseil Général où, finalement, l'amendement d'Albert Denis est adopté par dix-neuf voix contre une.

Quatre jours après la session extraordinaire du Conseil Général, le Journal Officiel publie la loi déclarant d'utilité publique l'établissement dans le département de Meurthe-et-Moselle, d'un chemin de fer d'intérêt local de Thiaucourt à Toul.

La convention

Suit la convention passée entre le préfet de Meurthe-et-Moselle, Monsieur Humbert, agissant au nom et pour le compte du Département, et le directeur de la société des chemins de fer économiques, Monsieur Emile Level. La convention compte dix-neuf articles que nous avons résumés:

Article 1: Le département de Meurthe-et-Moselle concède à la société des chemins de fer économiques, l'exploitation de la ligne à voie d'un mètre, de Thiaucourt à Toul.

L'article 2 prévoit la remise de la ligne "clés en main" (voies, matériels, matériels roulants, bâtiments, outillage, etc...) à la société.

Les articles 3 et 4 sont consacrés au matériel roulant, aussi; il sera constitué de cinq locomotives d'un poids minimum de vingt-et-une tonnes, cinq à vide, cinq voitures mixtes de quarante-huit places, dont neuf de 1^e classe et trente-neuf de 2^e classe, six voitures de cinquante-deux places de 2^e classe, quatre fourgons à bagages, une grue roulante et quelques cinquante wagons.

L'article 5 stipule que l'accroissement de l'effectif du matériel roulant, en cours d'exploitation, sera à la charge du Département (en août 1910, la société obtiendra douze wagons à plateaux, à traverse mobile, supplémentaires).

L'article 6 est relatif à l'obligation qui est faite à la société de l'entretien de la ligne.

L'article 7 concerne l'hypothèse où l'administration exigerait l'établissement de barrières à des passages; dans ce cas, la dépense incomberait au Département.

L'article 8 permet au Département d'exiger un quatrième train dans chaque sens (trois trains étaient prévus) lorsque la recette brute, impôts déduits, atteindra 4.500 francs par kilomètre et par an.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

Loi déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de Meurthe-et-Moselle, d'un chemin de fer d'intérêt local de Thiaucourt à Toul.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1^{er}. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de Meurthe-et-Moselle, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de Thiaucourt à Toul.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires ne sont pas accomplies dans un délai de cinq ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de Meurthe-et-Moselle est autorisé à pouvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges dont copie est annexée à la présente loi.

Est approuvée la convention passée, le 1^{er} février 1904, entre le préfet de Meurthe-et-Moselle, d'une part, et la société générale des chemins de fer économiques, d'autre part.

Une copie certifiée conforme de ladite convention restera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement de la ligne désignée à l'article 1^{er} ci-dessus est fixé à la somme de cent mille francs (100,000 fr.) par kilomètre, soit quatre millions cinq cent cinquante mille francs (4,550,000 fr.) pour la ligne entière.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à deux mille francs (2,000 fr.) par kilomètre, soit à quatre-vingt-onze mille francs (91,000 fr.) pour la ligne entière.

Le concours financier de l'Etat cessera nécessairement cinquante ans après l'ouverture de la ligne à l'exploitation.

Dans tous les cas où, conformément à la convention ci-dessus visée du 1^{er} février 1904, le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'Etat viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

Art. 5. — Il est interdit à la société générale des chemins de fer économiques, sous peine de déchéance, d'engager son capital directement ou indirectement, dans une opération autre que l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local de Thiaucourt à Toul, ou la construction et l'exploitation des chemins de fer et des tramways qui lui ont été concédés ou rétrocédés, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 2 juillet 1905.

ÉMILE LOUBET.

Par le Président de la République :

Le ministre des travaux publics,

GAUTHIER.

Le ministre des finances,

MERTOU.

CONVENTION

1 an mil neuf cent quatre, le premier février,

Entre les soussignés :

M Humbert, chevalier de la légion d'honneur,

préfet de Meurthe-et-Moselle, agissant au nom et pour le compte dudit département en vertu :

1^o De la loi du 10 août 1871 ;

2^o De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local ;

3^o Du décret réglementaire du 20 mars 1882 ;

4^o De la délibération du conseil général de Meurthe-et-Moselle en date du 20 août 1903 ;

5^o De la délibération de la commission départementale du 23 décembre 1903,

D'une part ;

M. M. Emile Level, officier de la Légion d'honneur, directeur de la société générale des chemins de fer économiques, dont le siège est à Paris, 4, cité de Londres, agissant au nom et pour le compte de ladite société en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 25 septembre 1903,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1^{er}. — Le département de Meurthe-et-Moselle concède à la société générale des chemins de fer économiques, qui accepte, l'exploitation de la ligne à voie de 1 mètre de Thiaucourt à Toul, d'une longueur d'environ 45 kilomètres et demi.

Art. 2. — La ligne de Thiaucourt à Toul sera remise à la société générale des chemins de fer économiques avec les voies, bâtiments, maisons de garde, cours d'exploitation, ateliers et dépôts complètement terminés, en bon état, munis du matériel roulant, du mobilier des gares, des trains, de la voie, du téléphone et, en général, de tout l'outillage nécessaire à l'exploitation.

Art. 3. — Le matériel roulant sera de types analogues à ceux des lignes de la société générale des chemins de fer économiques.

Art. 4. — L'effectif, tant en machines qu'en voitures et wagons, de la ligne de Thiaucourt à Toul, sera de :

5 locomotives du poids minimum de 21 t. 5 à vide ;

5 voitures mixtes de 48 places, dont 9 places de 1^{re} classe et 39 places de 2^e classe, à frein à vis et à vide ;

6 voitures de 2^e classe de 52 places, à frein à vis et à vide ;

4 fourgons à bagages à frein à vis et à vide ;

7 wagons couverts à frein à vis et à vide ;

5 wagons couverts à frein à levier et conduite blanche ;

13 wagons tombereaux à frein à vis et à vide ;

9 wagons tombereaux à frein à levier et conduite blanche ;

5 wagons plates-formes à frein à vis et à vide ;

Les articles 9 et 10 renvoient aux frais d'exploitation qui devront être supportés par la compagnie (salaires des personnels des gares et des trains, fournitures d'eau, de combustibles et de ...billets!).

L'article 11 nous apprend que la durée de la convention est fixée à vingt-cinq années à partir de la mise en exploitation de la ligne et qu'elle sera renouvelée pour la même période, si elle n'est pas dénoncée un an avant l'expiration de la première période.

L'article 12 détaille le protocole de la remise de la ligne par le Département à la société exploitante.

L'article 13 prévoit que, si l'exploitation venait à être interrompue, en dehors de cas de force majeure, le préfet pourra prendre, aux frais de la société, les mesures nécessaires pour assurer le service.

Les articles 14 et 15 s'appliquent à la société qui est substituée au Département pour toutes les obligations et dépenses imposées à ce dernier par le cahier des charges. En échange, elle autorise à percevoir les recettes provenant de l'exploitation.

L'article 16 se rapporte aux recettes que nous avons déjà évoquées, lorsque nous avons relaté la session extraordinaire du Conseil Général du 1er juillet 1905.

L'article 17 impose que, pour l'exécution de la présente convention, la société devra "faire élection à Toul."

L'article 18 établit que la société déposera à la Caisse des Dépôts et Consignations, à titre de cautionnement, une somme de vingt-cinq mille francs en numéraire ou en rentes sur l'Etat.

Enfin, l'article 19 admet que la validité de la convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique du chemin de fer et à l'obtention par le Département des subventions de l'Etat au taux maximum résultant de la loi du 11 juin 1880.

Le cahier des charges

Le même Journal Officiel contient également le cahier des charges qui ne comporte pas moins de soixante-neuf articles étalés sur sept pages que nous ne pouvons pas reproduire dans sa totalité. Ce que nous pouvons en dire, c'est que tout a été pensé et prévu:

- le tracé,
- les délais d'exécution (la ligne devra être livrée cinq ans après la promulgation de la loi d'utilité publique),
- l'échelle des cartes et des plans qui seront utilisés,
- l'acquisition des terrains,
- le gabarit du matériel roulant,
- la largeur des accotements (soixante centimètres),
- l'épaisseur de la couche de ballast (trente centimètres),
- les fossés et rigoles pour l'assèchement de la voie et l'écoulement des eaux,
- les alignements qui devront être raccordés entre eux par des courbes, dont le rayon ne pourra être inférieur à cent mètres (les militaires souhaitaient un rayon plus court),
- quarante mètres, au moins, devront être prévus entre deux courbes,
- le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le Département,
- la largeur des wagons, marche-pieds compris, ne devra pas dépasser 2,50 mètres et la hauteur 3,30 mètres (on accordera vingt centimètres de plus à la locomotive),
- les dimensions des viaducs, qui seront fixées par le Ministre des Travaux Publics (ainsi, l'ouverture d'un viaduc ne pourra être inférieure à huit mètres pour les routes nationales et six mètres pour les départementales, et la hauteur ne devra pas descendre au-dessous de quatre mètres),
- les rails et contre-rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression.

Il est également prévu, dans le cahier des charges:

- l'inclinaison des routes qui seront déviées,
- la largeur des viaducs à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau, qui sera, au moins, de quatre mètres entre les parapets, et sept mètres trente sur les chemins à deux voies, sans oublier "des garages de sécurité" pour les ouvriers de la voie,
- la qualité des matériaux à employer qui, aussi bien pour les ponts, ponceaux ou viaducs, seront édifiés en maçonnerie ou en fer,
- les rails seront en acier d'un poids de vingt kilos au mètre,
- l'espacement maximum des traverses sera de quatre-vingts centimètres, d'axe en axe.

On a également pensé, dans ce cahier des charges:

- aux indemnités diverses pour l'occupation ou la détérioration des terrains,
- à la destruction d'usines et de mines,
- au chômage qui en découlera,
- à la surveillance des travaux qui sera du ressort du préfet,
- au bornage des terrains des riverains, qui devra être réalisé au plus tard six mois après la mise en exploitation de la ligne,
- au capitonnage des banquettes de 1e classe,
- aux lattes vernies des dossiers de 2e classe,
- aux tarifs (jusqu'à la fermeture de la ligne ils serviront de base de référence dans les avenants de réajustement des prix),
- au poids des bagages (trente kilos par voyageur et vingt kilos pour les enfants transportés à moitié prix),
- aux délais de livraisons, (ainsi, les denrées ou les animaux expédiés en grande vitesse prendront le premier train du matin),
- au factage et au camionnage qui seront assurés par le Département qui pourra les concéder à un intermédiaire (à Toul c'est le transporteur Ernest Gallois qui assura ce service. Son rayon d'action ne devait pas excéder un kilomètre au-delà de l'enceinte de la ville).

Le cahier des charges établissait aussi que les fonctionnaires chargés du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seraient transportés gratuitement, les militaires acquitteront les tarifs en vigueur sauf si l'État s'engage à fournir une subvention par annuité au Département, les mêmes conditions seront appliquées pour le transport des prisonniers et des jeunes délinquants.

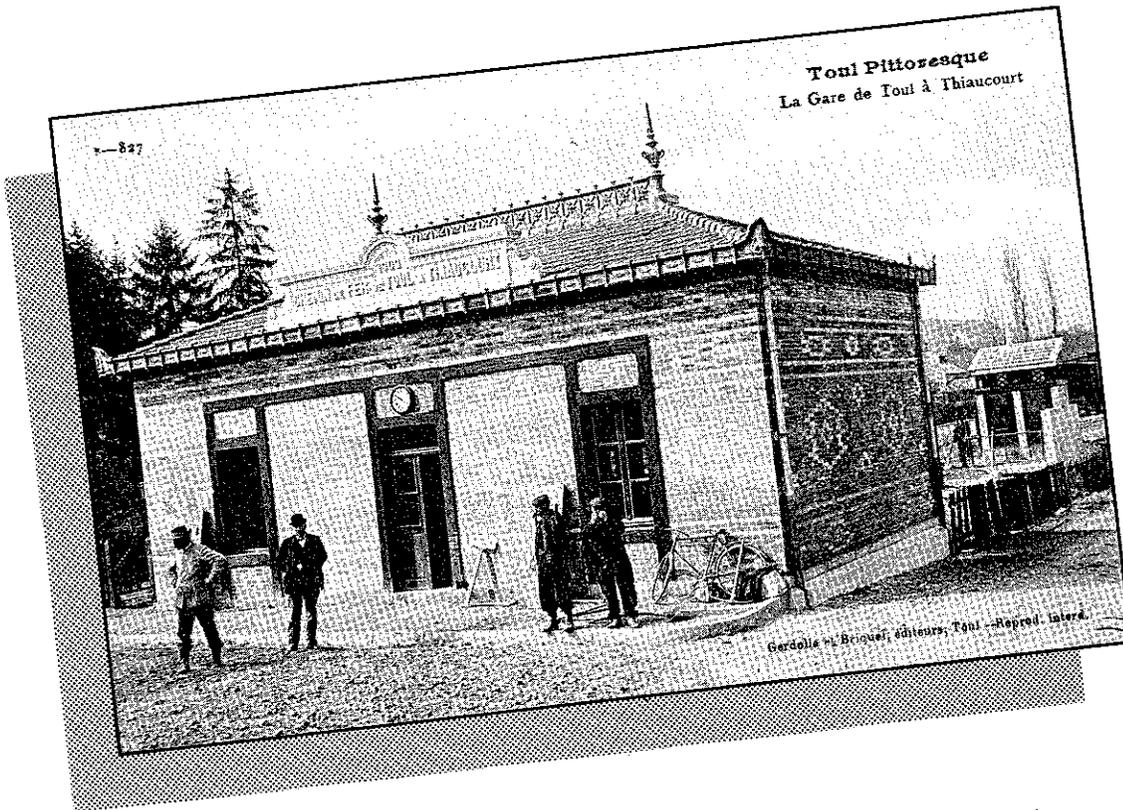
Le service des Postes et des Télégraphes est bien sûr concerné: des places lui seront réservées pour l'expédition des sacs de poste, et, comme il ne faut pas hypothéquer l'avenir, on a aussi pensé à l'extension possible des voies de communication. La société ne pourra pas s'opposer à la création de routes, canaux, ou chemins de fer. Les propriétaires de carrières, mines, usines, pourront s'accorder à la ligne, mais à leurs frais. Un tarif de location de matériel roulant figure au cahier des charges. Concernant la contribution financière, la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803. Enfin, il sera créé des agents et des gardes pour la perception des droits. La surveillance et la police du chemin de fer sont respectivement à la charge du Département et de la société concessionnaire.

Ce cahier des charges fera l'objet de plusieurs révisions au cours de la courte vie du Toul-Thiaucourt.

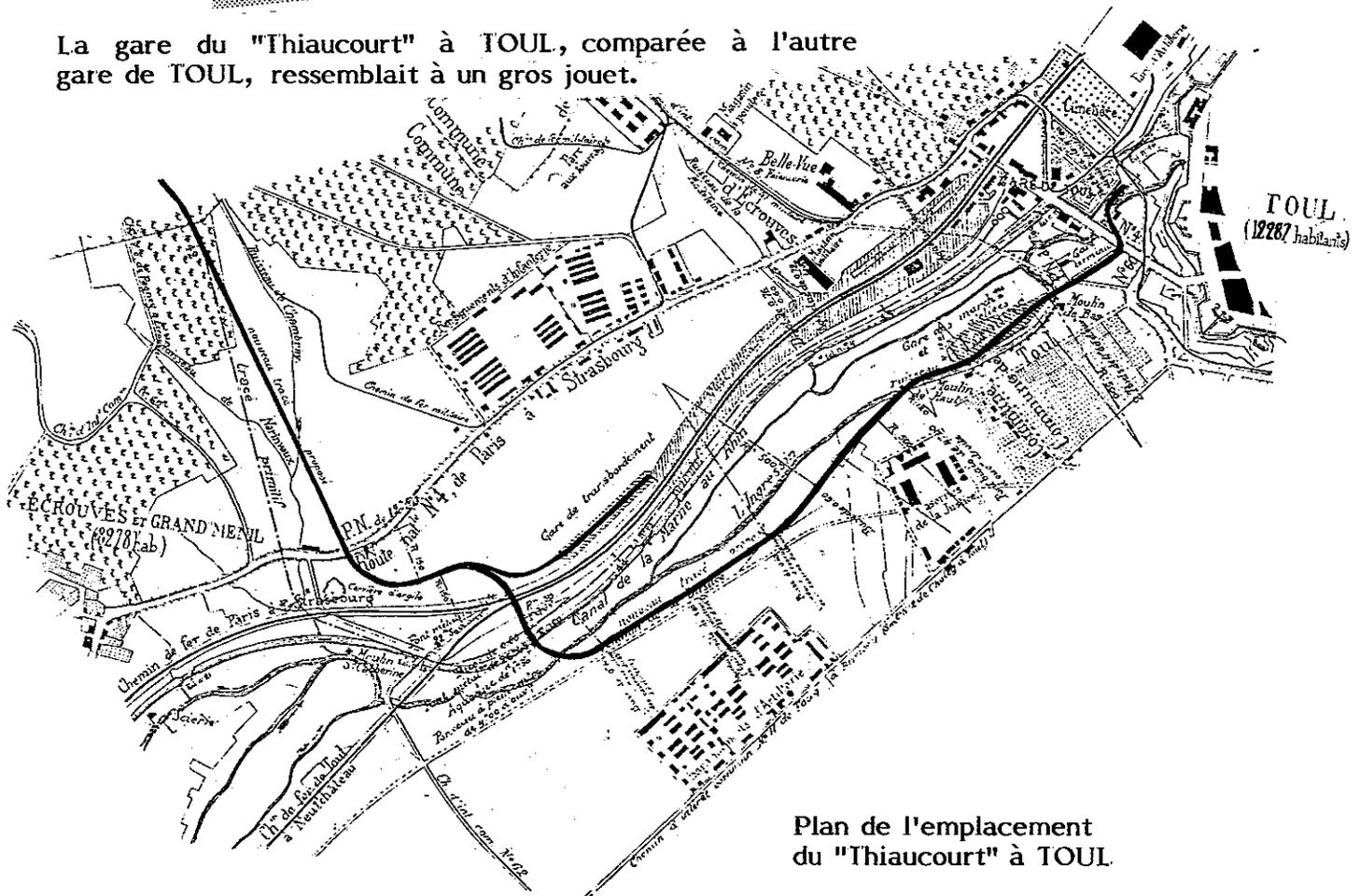
La construction de la voie

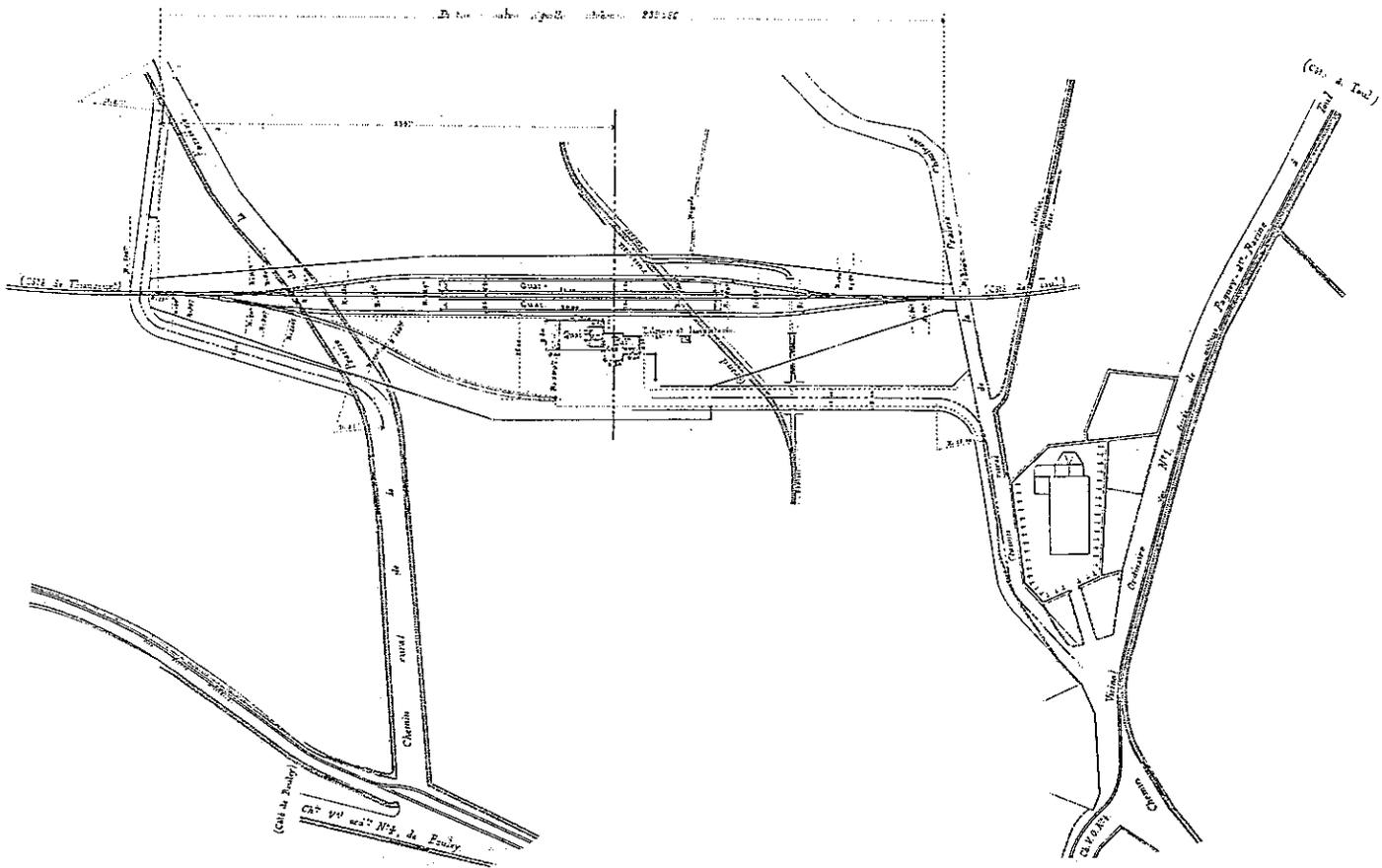
Dès 1905, le Département procède à l'achat de terrains. Ces acquisitions se feront, soit à l'amiable, soit par expropriations et s'échelonneront jusqu'en 1908. Il serait fastidieux d'énumérer les noms des propriétaires qui ont cédé une parcelle de terrain. Il est peut-être évocateur de nommer quelques lieux-dits où se situaient les terrains en question. Citons par exemple:

- Bruley: A la Malchaude, au Pré de la Boiteuse,

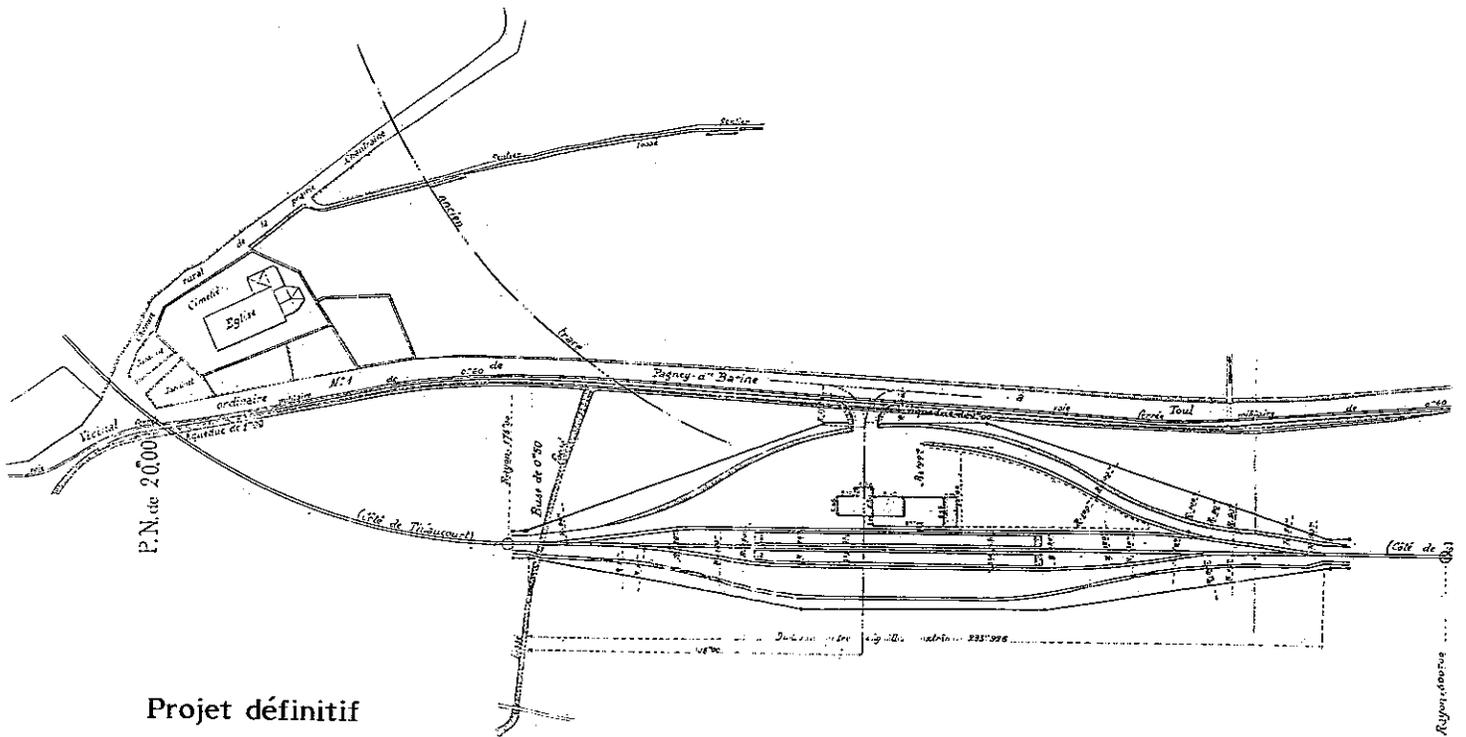


La gare du "Thiaucourt" à TOUL, comparée à l'autre gare de TOUL, ressemblait à un gros jouet.

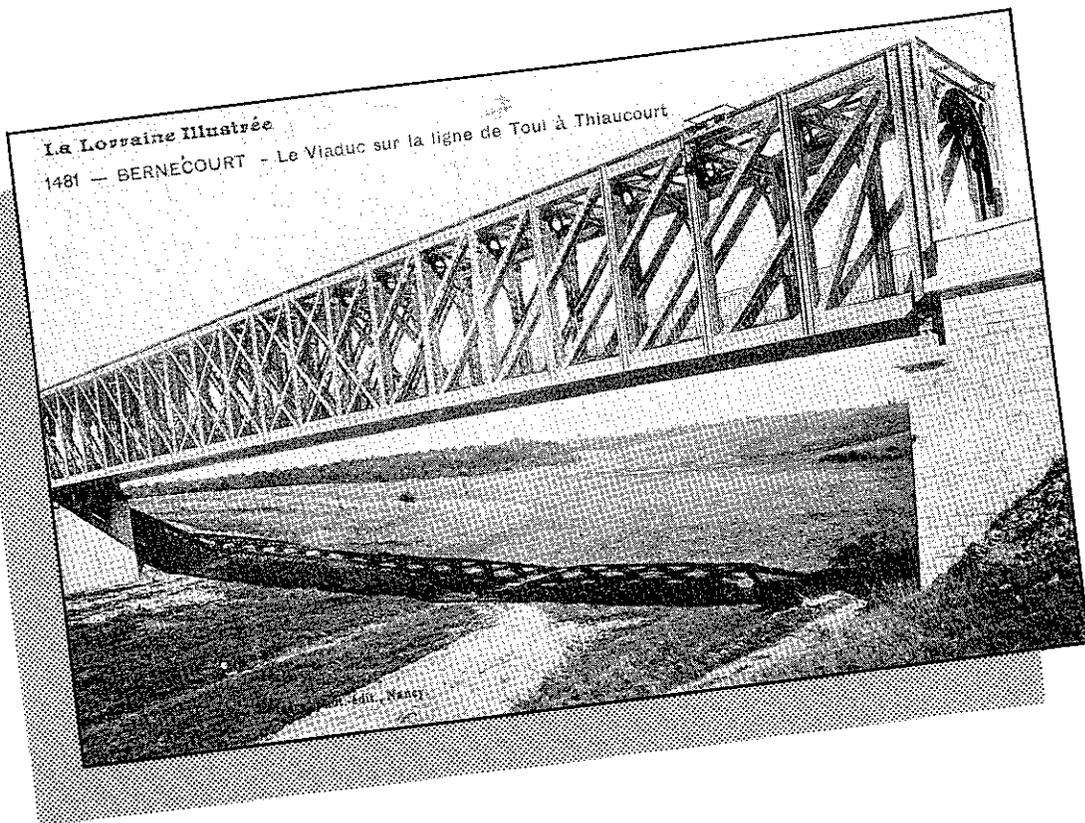




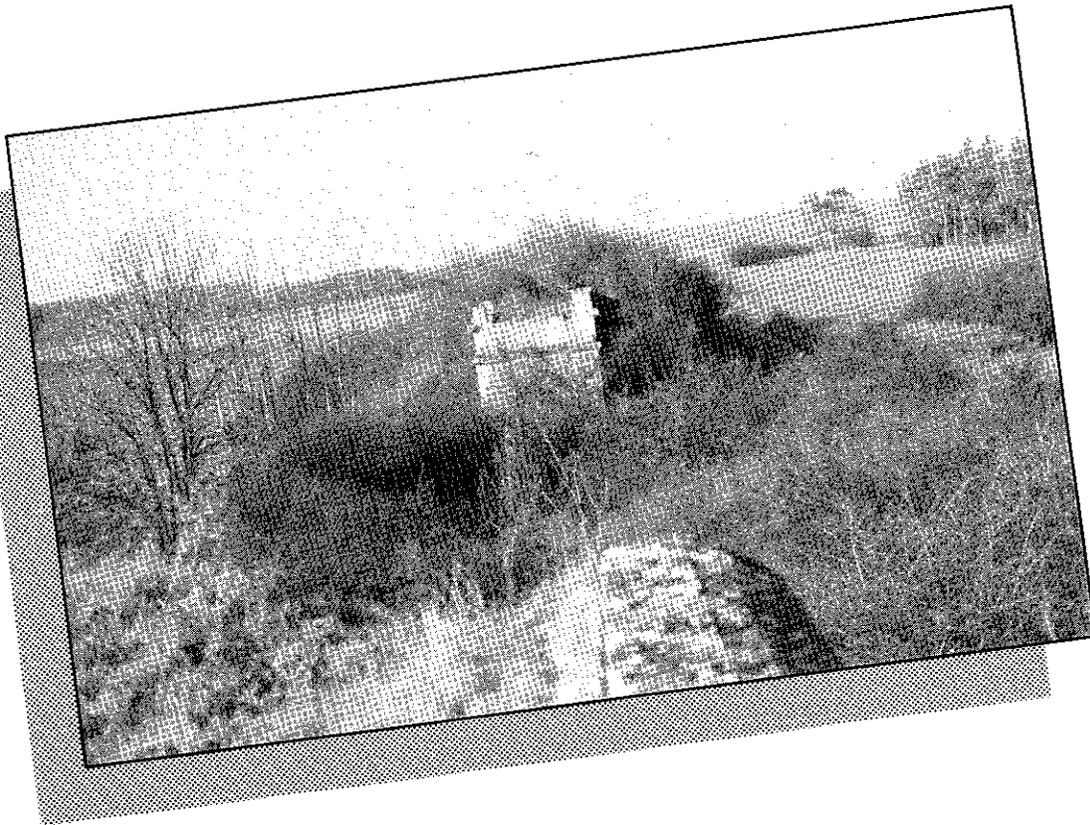
Projet primitif de l'emplacement de la station de Pagney-dérrière-Barine



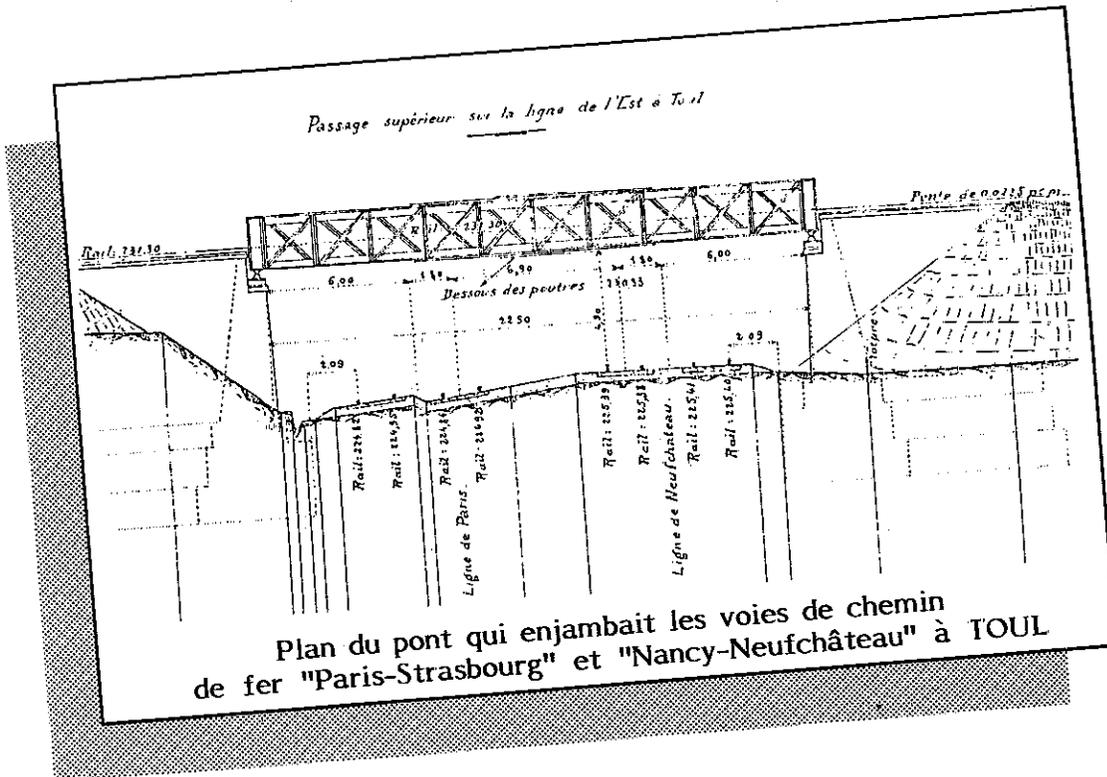
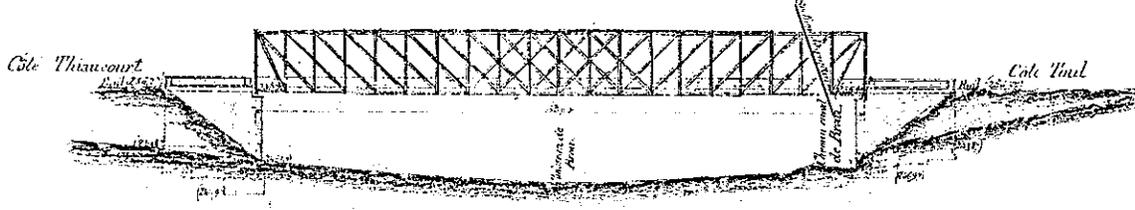
Projet définitif



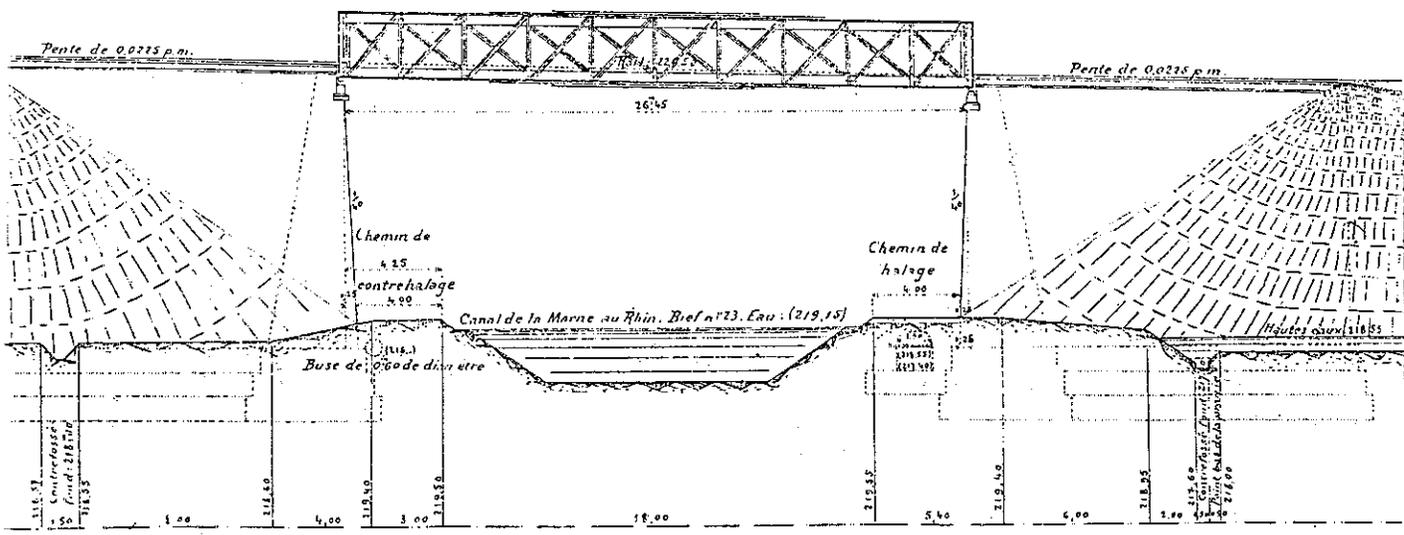
Le viaduc de Bernécourt
avant et après sa démolition



Le pont viaduc de Bernécourt.



Passage supérieur sur le canal à Toul



Plan du pont enjambant le canal à TOUL

- Lucey: Sous les Rouboirs, les Choeils,
- Lagny: Cotté en Ruelle, au Poirier la Chatte,
- Pagny: Au-dessus Les Roises, Haut de Cheuchy, Révolution, Courbes Roies,
- Ecrouves: Grandménil, Ronchères, au Bordel,
- Manoncourt-en-Woëvre: Coin du Bois Juré, Le Trait du Cou,
- Domèvre-en-Haye: Chemin du Vin...

Il semblerait que, pour les propriétaires, les ventes à l'amiable aient été plus avantageuses que par expropriation, en raison de l'urgence qu'il y avait à commencer les travaux.

Premières adjudications des travaux

Le 13 janvier 1906 a lieu, à la préfecture de Nancy, l'adjudication des premiers lots de travaux. Quatre lots sont enlevés ce jour; le lot n°2, de Bouillonville à Pannes, (1492,07 mètres), est adjugé aux entrepreneurs Grenat, Bouillon et Pailleron de Nancy. Le lot n°5, sur le territoire de Flirey, (long de 2442,41 mètres), est emporté par Gilbert frères de Nancy. Le n°6, Flirey-Bernécourt (4288,41 mètres), par l'entreprise Burnerat, et le lot n°10, Andilly-Ménil-la-Tour (3182,60 mètres), par Malpert de Bouley-par-Amance. Les autres lots n'ont pas été attribués, en raison de la priorité qui a été donnée à la réalisation des principaux ouvrages d'art et des remblais importants, et aussi, parce que les discussions avec le Génie se déroulaient encore plus ou moins secrètement, ce qui explique que de Ménil-la-Tour à Toul, aucun lot n'ait été mis en adjudication.

D'autres entreprises travailleront à l'édification de la ligne: Antoine et Boyer de Paris, Boulicaut Gustave de Soissons, Erbs Alphonse de Toul, Dupic Antoine d'Epinal, Thomassin père et fils, Picard de Toul, Joly Gabriel de Mirecourt, Paulin de Frouard, Rossignol de Neuilly, Hoeschstetter de Lunéville. Les Acieries de Micheville à Villerupt fourniront les rails et les éclisses, et De Diétrich à Lunéville, les voitures et wagons.

Début des travaux

Les travaux commencèrent au printemps 1906 par le nord de la ligne. En novembre de la même année, Monsieur Heergott, sous-préfet de Toul, l'ingénieur Dubois qui avait en charge la direction des travaux, et d'autres personnalités, inspectent la ligne en construction de Ménil-la-Tour à Bouillonville -à cette époque, les rails n'étaient pas encore posés-. Durant cette inspection, un accident malheureux se produisit à Bouillonville: un ouvrier qui travaillait dans un puits fut asphyxié par des gaz méphitiques. Le sous-préfet remit immédiatement, de ses deniers, un secours à Monsieur Lajeunesse, conducteur de travaux, pour la veuve et les enfants de la victime.

De 1907 à 1908, le Département acheta les terrains entre Ménil-la-Tour et Toul, après que l'on ait déterminé définitivement l'emplacement de la gare du "Thiaucourt" à Toul.

Problèmes posés par la nature du terrain

La nature du terrain, entre Toul et Bernécourt, constitué d'argiles dont on avait, certainement, surestimé la qualité, entraîna des travaux supplémentaires. Il fallut adoucir l'inclinaison des talus, créer des fossés de crêtes, construire des contreforts-drains dans plusieurs talus, revêtir, en béton, des fossés de plate-forme. Au printemps 1908, une partie de la voie posée s'est enfoncée; il a fallu la relever, procéder à des drainages, et augmenter l'épaisseur de la couche de ballast qui, par endroits, atteindra jusqu'à soixante-dix centimètres, alors que le cahier des charges n'imposait que trente centimètres. Les matériaux nécessaires provenaient d'Ecrouves, à l'extrémité, écrit René Nouveau dans "Glans et Grapilles", de la caserne du 15e R.G.A., derrière le terrain dit "des Piles". Le sol sableux et caillouteux, est constitué d'alluvions de l'ancien lit de la Moselle, lorsque cette rivière rejoignait la Meuse par le Val-de-l'Ane.

Tout ceci a bien sûr eu une incidence sur le coût des travaux, et le Département sera contraint de faire voter un emprunt complémentaire d'un million trois cent mille francs. C'est la Caisse des Retraités pour la Vieillesse qui pourvoira au prêt. Cette situation s'aggravera encore en 1909 avec les intempéries quand des pluies continuelles retarderont et en nécessiteront de nouveaux travaux.

Mise en exploitation du Toul-Thiaucourt

Malgré les avatars causés par une mauvaise étude du terrain et des conditions météorologiques exceptionnelles, tout au moins pour l'année 1909, la construction de la voie ferrée est pratiquement terminée en avril 1910, ce qui permet au préfet de prendre un arrêté autorisant l'ouverture de la ligne aux voyageurs le 7 avril et, en exploitation complète, le 1er mai, sous réserve que la vitesse des trains soit limitée à quarante kilomètres heure sur l'ensemble de la ligne, et exceptionnellement à dix kilomètres heure sur le remblai voisin du canal de la Marne-au-Rhin près de Toul jusqu'à l'achèvement complet de ce secteur. C'est donc avec trois mois d'avance sur le délai dicté dans la loi d'utilité publique du 5 juillet 1905, que le Toul-Thiaucourt accomplit son premier voyage.

Ponts et viaducs

En décembre 1908, lors d'un baroud d'honneur, le Conseil Général, par l'intermédiaire du préfet, tente une opération auprès du gouvernement, en vue d'obtenir une allocation spéciale, argumentant que le prix élevé de revient du kilomètre doit être imputé pour une bonne partie, aux exigences de l'Administration de la Guerre, qui avait imposé la construction des ponts et viaducs de Bouillonville, Flirey et Bernécourt, alors qu'il eût été aisé de s'en passer en empruntant un autre itinéraire à partir de Bernécourt. La réponse du Ministre des Travaux Publics, bien qu'il le regrette, est négative "car il faudrait déroger à la loi organique du 11 juin 1880".

DESCRIPTIF DES PONTS ET VIADUCS

A Toul

Pont voûté de quatre mètres d'ouverture sur l'Ingressin.

Ponts au-dessus du canal de la Marne-au-Rhin et de la ligne de chemin de fer de l'Est. Tous les deux sont formés d'une poutre métallique droite, 26,45 mètres pour le premier et 22,50 mètres pour le second, ils sont reliés par une arche en maçonnerie.

A Manonville-Minorville

Un pont sur l'Esse est constitué d'une poutre droite de 32,15 mètres de longueur.

A Bernécourt

Un viaduc traverse un vallon sans eau. Sa portée est de 63,60 mètres. Il se compose d'une poutre droite de 6,35 mètres de hauteur, pesant 310 tonnes.

A Flirey

Viaduc de 250 tonnes. Son tablier a 68,50 mètres de longueur, porté par un grand arc sur deux culées en maçonnerie. L'ouverture de l'arc est de 65,80 mètres.

Un pont et un viaduc en maçonnerie franchissent, respectivement, le Rupt-de-Mad et la Madine.

A Bouillonville

Un viaduc domine la vallée du Fer-à-Cheval. Il se compose d'une poutre métallique de 132 mètres de longueur, supportée par un arc, quatre pylônes et deux culées en pierre. L'arc a une flèche de 17 mètres et la hauteur totale est de 25 mètres par rapport au fond de la vallée. La partie métallique pèse 442 tonnes.

