TOUTE UNE REGION EN FETE POUR L'INAUGURATION

Le train vient d'arriver à Thiaucourt... Encore quelques discours, un banquet, un bal et un feu d'artifice et il en sera fini de l'inauguration...!

Un tel événement ne pouvait passer inaperçu. Aussi le préfet demanda aux communes de faire un nouvel effort pour l'inauguration. La commune de Thiaucourt disposant de faibles revenus avait voté, pour cette occasion, une somme de mille francs, puis un complément de deux cents francs; mais cela s'était révélé insuffisant. Le préfet obtint du département une subvention de mille cinq cents francs, et l'inauguration put se dérouler avec faste le dimanche 3 juillet 1910. Pour la circonstance, Jules Poitte dessina une affiche sur laquelle on distinguait deux femmes trinquant au vin de Toul, au succès de la voie départementale de Toul à Thiaucourt.

Le samedi, veille de l'inauguration, la ville de Toul s'était parée d'arcs de triomphe, de trophées, de drapeaux et d'écussons, le tout aux couleurs nationales. Et des couleurs, on en avait bien besoin car le temps était si maussade, qu'il inspira le journaliste de la Moselle qui écrivit:

"...la note sombre d'un ciel nuageux, déteignant sur le décor, lui donne un air de gravité recueillie, qui en renforce l'imposante beauté"...!

Le même jour, à cinq heures de l'après-midi, Cochery, Ministre des Finances, qui devait présider les festivités, arriva en gare de Toul. Au même moment, -"une pluie diluvienne s'abattit sur la ville, noyant les lampions, alourdissant les drapeaux et changeant en boue épaisse la place de la République."- disait le journaliste de l'Est Républicain, d'une écriture plus prosaïque.

Après la réception dans le Salon d'Honneur de la gare actuelle, le Ministre, profitant d'une accalmie, monta dans un landau et, précédé des artilleurs à cheval et suivi des autorités militaires et civiles, gagna la sous-préfecture, où il prit un peu de repos avant de participer au banquet offert par le Comité Républicain Démocratique de l'arrondissement.

Le soir, tous les élus de la région se réclamant de la gauche républicaine, furent donc conviés à un festin. Avant d'honorer le repas préparé par le restaurateur du Soleil d'Or, le préfet ouvrit la série des toasts et dit à l'adresse du Ministre:

-"...nous saluons en vous, Monsieur le Ministre, l'hérédité au bien public..." (Cochery était fils de sénateur).

Ce fut ensuite au tour de Badot, Président du Comité Républicain, de prendre la parole:

-"...mon âge me permit d'acclamer en 1848, la naissance de la République, et malheureusement aussi d'assister à sa courte destinée, que d'impopulaires mesures fiscales contribuèrent à livrer au guet-apens de l'homme néfaste du 2 décembre 1852... (Napoléon III)".

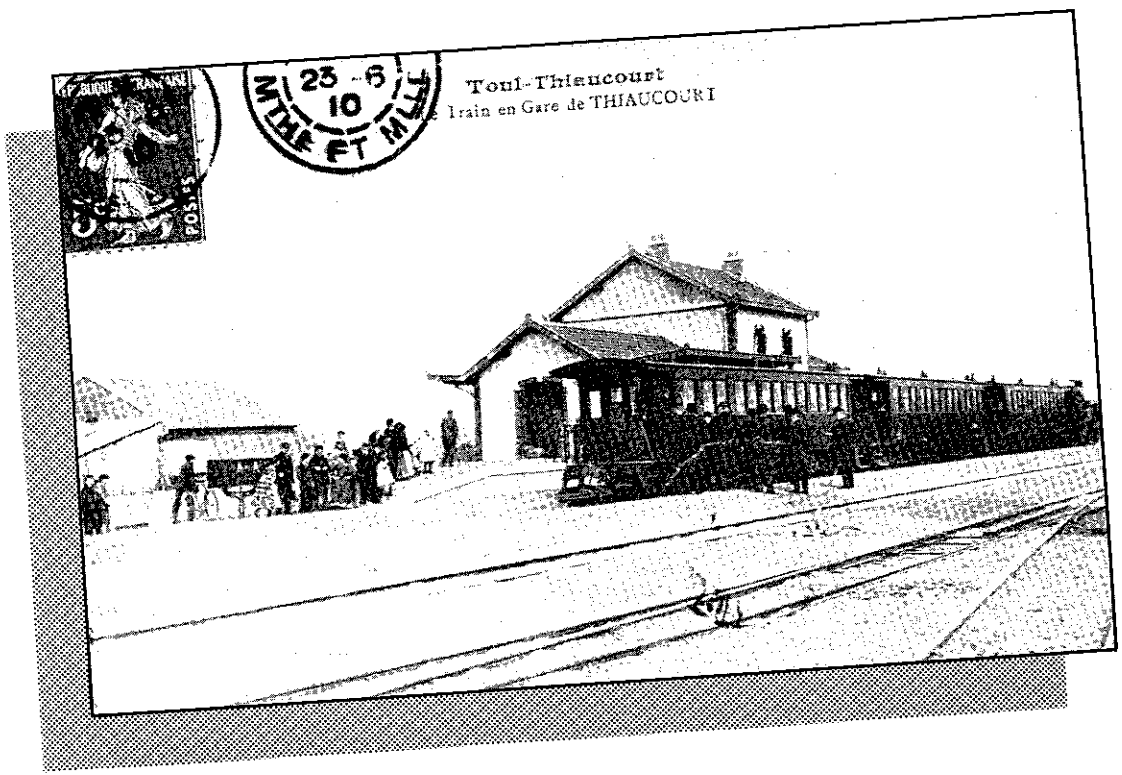
Le député de Saint-Dié leva son verre:

-"...en espérant qu'un jour le drapeau républicain flotterait sur toute la région de l'Est..."

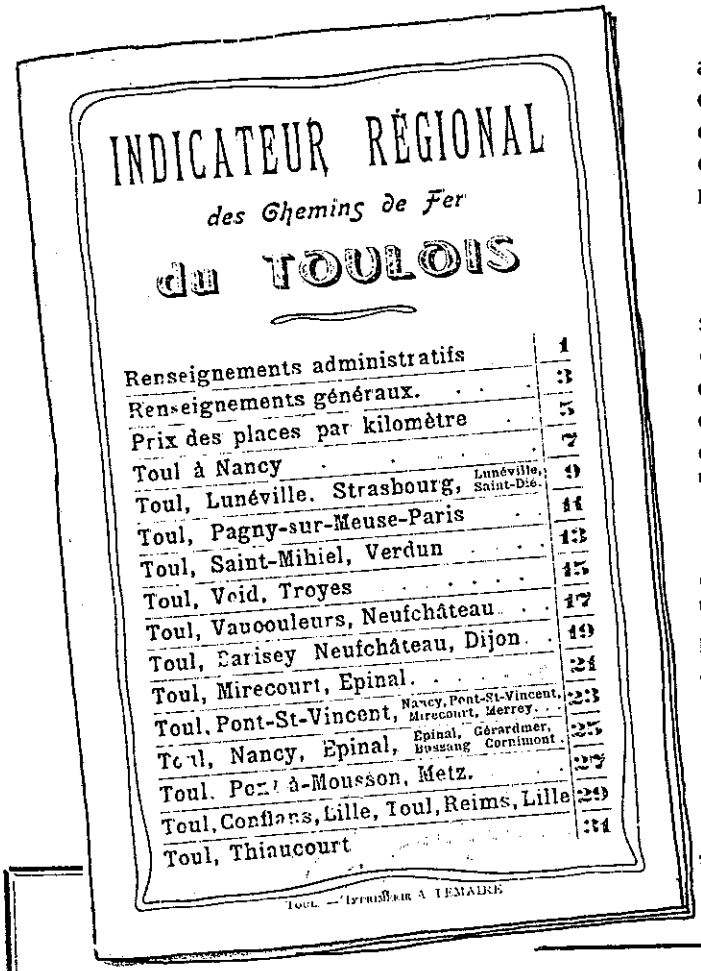
Albert Denis, quant à lui, affirma:

-"...que l'antique cité de Toul était digne de recevoir le Ministre, car elle n'avait pas cessé, depuis quarante ans, d'être fidèle à la République".

Plus incisif, le député de Briey, Albert Lebrun, futur Président de la République, proclama qu'il voyait...



La gare à Thiaucourt. Cette ville a compté jusqu'à quatre gares et pourtant aujourd'hui auncun train ne s'y arrête plus.



INDICATEUR RÉGIONAL

des Chemins de Fer

du TOULOIS

Renseignements administratifs 1
Renseignements généraux. 3
Prix des places par kilomètre 5
Toul à Nancy 7
Toul, Lunéville, Strasbourg, Lunéville, Saint-Dié 9
Toul, Pagny-sur-Meuse-Paris 11
Toul, Saint-Mihiel, Verdun 13
Toul, Void, Troyes 15
Toul, Vaucouleurs, Neufchâteau 17
Toul, Sarisey Neufchâteau, Dijon 19
Toul, Mirecourt, Epinal 21
Toul, Pont-St-Vincent, Nancy, Pont-St-Vincent, Mirecourt, Merrey 23
Toul, Nancy, Epinal, Epinal, Gérardmer, Bussang Cornimont 25
Toul, Pont-à-Mousson, Metz 27
Toul, Conflans, Lille, Toul, Reims, Lille 29
Toul, Thiaucourt 31

TOUL — Imprimerie A. LEMAIRE

-"...dans Toul la cité guerrière avec ses vieux remparts, souvenirs glorieux d'un autre âge, avec sa jeune et puissante couronne de forts, qui fait d'elle aujourd'hui, au seuil même de la patrie, une robuste et vigilante sentinelle..."

Le docteur Chapuis rappela qu'en 1870, le premier bataillon français qui soit entré dans Toul, avait reçu l'ordre de se défier de la population et de son esprit frondeur puisque "communard", et se félicita de la victoire républicaine du docteur Grandjean à Briey, sur le "ploutocrate comte de Wendel".

Enfin, le ministre termina la série des toasts par ces remerciements à son "collègue et ami Chapuis, dont l'action républicaine a été si féconde pendant ces vingt dernières années, et qui a fait de cette ville la forteresse, où s'est brisé l'assaut boulangiste et puis l'assaut nationaliste."

MINS DE FER ECONOMIQUES

Ligne de Toul à Thiaucourt

Prix des Billets

Place entière 1re cl.	Place entière 2e cl.	Aller et retour 1re cl.	Aller et retour 2e cl.		Dist. kil.	1re 2e cl. matin	1re 2e cl. soir	1re 2e cl. soir
				TOUL (Economiques)	0	7 32	midi 40	5 34
0 35	0 20	0 55	0 30	Ecrouves (arrêt facultatif) F	5	7 39	midi 48	5 41
0 55	0 30	0 95	0 50	Pagney-derrière-Barine	5	7 45	midi 54	5 47
0 70	0 35	1 10	0 55	Bruley	6	7 52	1 1	5 54
1 »»	0 55	1 60	0 90	Lucey	9	7 59	1 13	6 1
1 15	0 60	1 85	0 95	Lagney	10	8 4	1 18	6 6
1 60	0 85	2 55	1 35	Ménil-la-Tour-Sanzey	14	8 18	1 33	6 21
1 70	0 95	2 70	1 50	Royaumeix-Andilly	16	8 23	1 39	6 26
2 15	1 15	3 45	1 85	Manoncourt (halte)	19	8 31	1 48	6 34
2 60	1 40	4 15	2 25	Domèvre-Tremblecourt	23	8 42	2 »	6 45
2 70	1 50	4 30	2 40	Manonville-Minorville	24	8 51	2 9	6 54
3 05	1 65	4 90	2 65	Noviant-Lironville	27	8 59	2 18	7 1
3 40	1 85	5 45	2 95	Bernécourt-Mandres-Grosrouv	30	9 07	2 28	7 9
3 85	2 10	6 15	3 35	Flirey	34	9 16	2 39	7 18
4 20	2 30	6 70	3 70	Mort-Mare (arrêt facultatif) F	37	9 24	2 48	7 26
4 55	2 45	7 30	3 90	Essey-et-Maizerais	40	9 31	3 1	7 33
4 75	2 60	7 60	4 15	Pannes-Euvezin (halte)	42	9 37	3 7	7 39
4 85	2 65	7 75	4 25	Le Fer-à-Cheval (arrêt fac.) F	43	9 42	3 12	7 44
5 20	2 85	8 30	4 55	THIAUCOURT	46	9 48	3 18	7 50

	1re 2e cl. matin	1re 2e cl. matin	1re 2e cl. soir
THIAUCOURT	5 20	10 13	4 43
Le Fer-à-Cheval (arrêt fac.) F	5 26	10 19	4 51
Pannes-Euvezin halte)	5 32	10 25	4 57
Essey-et-Maizerais	5 38	10 31	5 3
Mort-Mare (arrêt facultatif) F	5 45	10 38	5 10
Flirey	5 54	10 47	5 19
Bernécourt-Mandres-Grosrouv	6 2	10 56	5 28
Noviant-Lironville	6 10	11 5	5 36
Manonville-Minorville	6 21	11 17	5 47
Domèvre-Tremblecourt	6 26	11 22	5 52
Manoncourt (halte)	6 37	11 33	6 3
Royaumeix-Andilly	6 45	11 42	6 12
Ménil-la-Tour-Sanzey	6 50	11 51	6 23
Lagney	7 »	midi 1	6 33
Lucey	7 5	midi 6	6 38
Bruley	7 12	midi 13	6 45
Pagney-derrière-Barine	7 19	midi 20	6 52
Ecrouves (arrêt facultatif) F	7 25	midi 26	6 58
TOUL (Economiques)	7 31	midi 32	7 4

F. — Aux point marqués d une lettre F, les trains n'arrêteront que s'il y a des Voyageurs à monter ou à descendre MM. les Voyageurs qui désirent prendre le train à ces arrêts, devront à partir du moment où le train est en vue, faire signe au mécanicien de s'arrêter en élevant le bras en l'air Ce signal devra être fait en se tenant sur le quai à côté du poteau indicateur de l'arrêt.

Le repas put alors commencer aux accords de la musique du 156ème Régiment.

L'inauguration

Le dimanche matin, jour de l'inauguration, le ministre et les invités, se rendirent, en un long cortège, à la gare du Toul-Thiaucourt. Après les discours de circonstance, les personnalités prirent place dans les wagons tirés par une locomotive recouverte de multiples drapeaux.

Jusqu'au terminus, le convoi s'arrêta dans chaque gare et le même cérémonial se répéta:

Arrêt du train, descente des autorités, remise d'un bouquet de fleurs au ministre par de charmantes jeunes filles, (à Ménil-la-Tour, c'est un homme qui offrit les fleurs!), discours du maire, brève réponse du ministre, présentation du conseil municipal, revue des troupes ou des pompiers, (lorsqu'il y en avait), acclamations de la foule, retour aux wagons et départ du train.

Heureusement, quelques incidents apportèrent une note humoristique au protocole prévu.

A Manonville, le maire intervertit les feuillets de son discours, si bien qu'il répéta deux fois certains passages de son allocution. S'en apercevant, il laissa échapper:

-"ben m..., v'là qu'je recommence..."

A Pannes-Euvezin, au contraire, le maire, victime d'un trou de mémoire, dit:

-"mais je ne retrouve plus mon boniment".

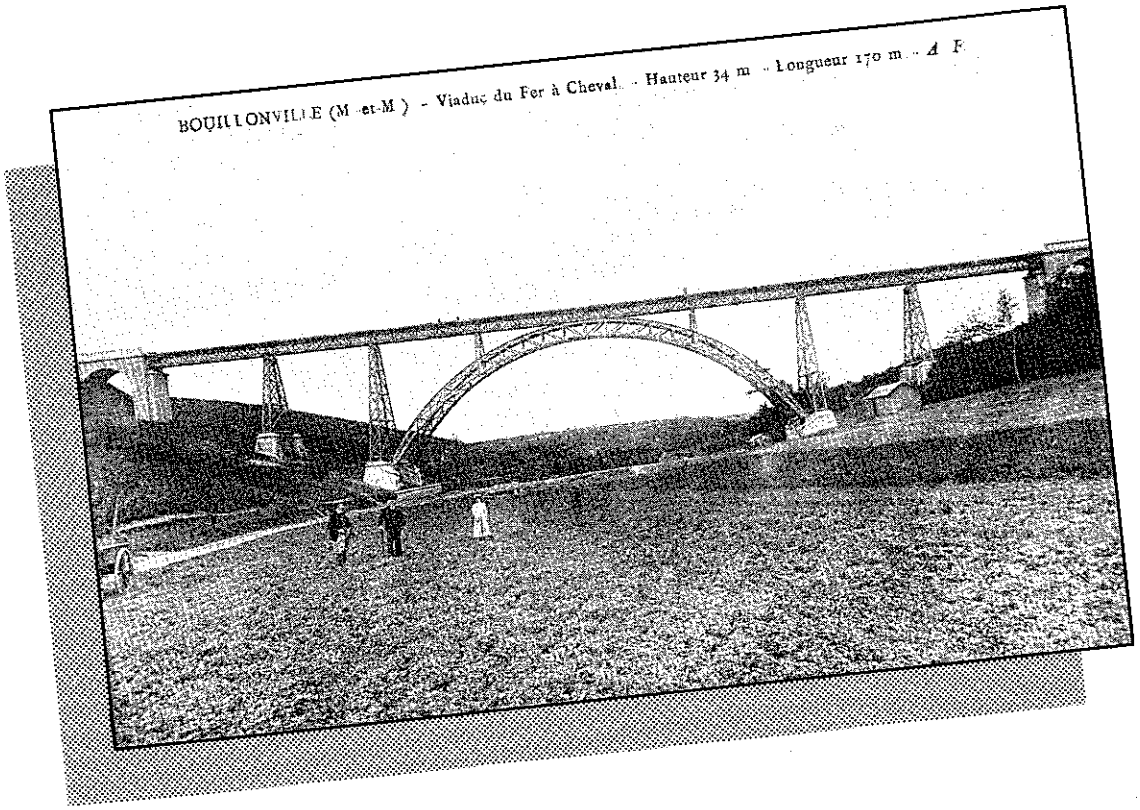
Quelques paroles rassurantes du ministre replacèrent le maire "sur rails", et lui permirent de terminer le "boniment", que sans doute, le maître d'école avait aidé à rédiger. A Flirey, c'est le garde-champêtre, qui fut l'objet de la curiosité de tous. Il avait en effet, enfilé une tenue aussi antique que solennelle.

A Thiaucourt, la ville était aussi bien décorée que celle de Toul, avec en prime le soleil, qui se décidait enfin à paraître. Les forestiers, les pompiers et les douaniers avaient été réquisitionnés pour former une haie d'honneur au cortège ministériel. Après les discours, les fleurs, les embrassades et la revue des troupes, les passagers du train inaugural partagèrent un repas à l'Hôtel de Ville. Ces agapes furent suivies d'un grand bal. A quatre heures, Cochery prit congé "à regret" de ses hôtes... Il lui fallait, avant de regagner la capitale, visiter le musée de Gravelotte.

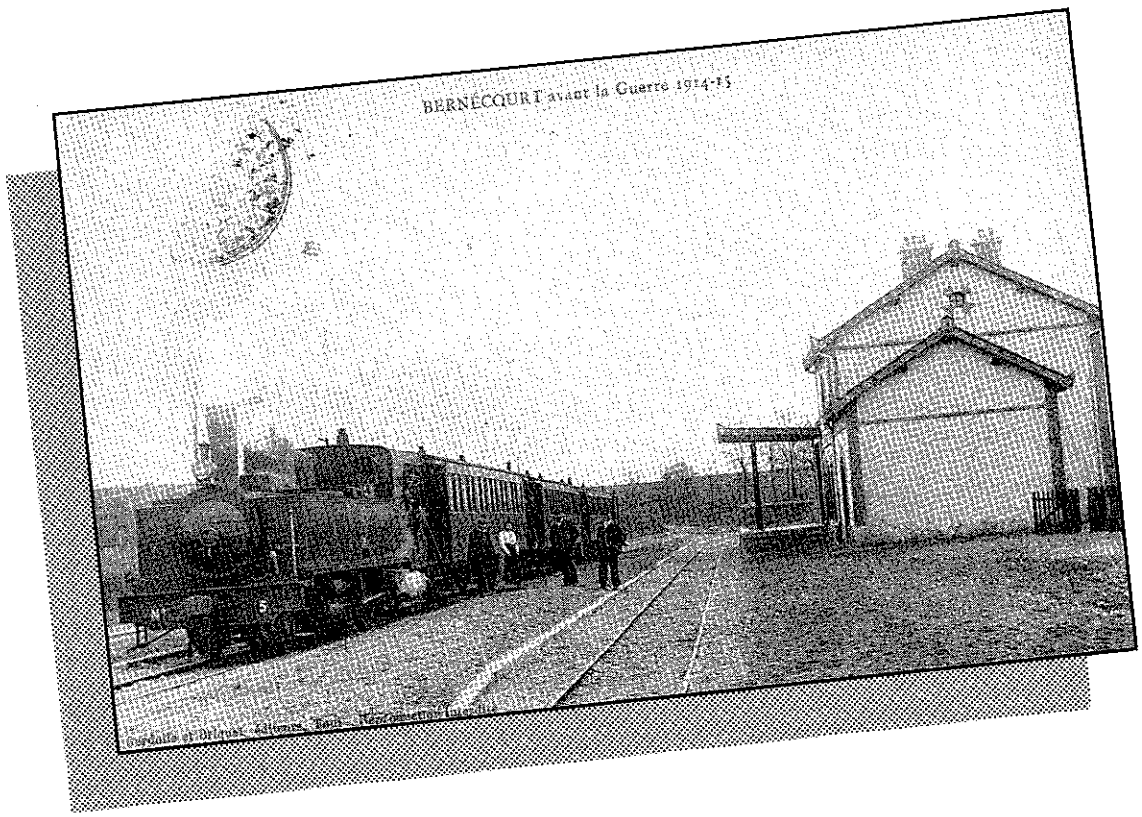
La fête se termina par une retraite aux flambeaux et un feu d'artifice.

Le trafic

Contre toute attente, les résultats du premier trimestre, s'avèrent très prometteurs. Les recettes moyennes avoisinent 2.700 francs par kilomètre et par an, et l'ingénieur Dubois prédit que "si la garantie du Département joue, ce ne sera que pour la première année, et dans une faible proportion", et ce, malgré le trafic minimum des dimanches et jours de fêtes. En effet, la direction de la société générale des chemins de fer économiques avait, dès le 24 mars 1910, demandé que "les dispositions de



Le plus bel ouvrage d'art du TOUL-THIAUCOURT



La gare de Bernécourt, où le photographe a juste le temps d'opérer et le train repart...

l'arrêté ministériel du 17 avril 1908, fixant les conditions de service des gares les dimanches et jours de fêtes, soient appliquées, dès son ouverture à l'exploitation".

La proximité du port de France à Toul, représentait un atout économique, qui n'échappa pas à la S.G.C.F.E. Aussi, elle demanda et obtint l'autorisation de construire une ligne d'accès au port. Les travaux commencèrent en 1909, par le dépavage de l'avenue Victor Hugo. Cette avenue avait ainsi le "privilège", d'être traversée par deux voies de chemins de fer, l'autre étant la voie de 60, qui reliait le parc d'artillerie aux établissements militaires du camp retranché de Toul.

Plus tard, la compagnie des chemins de fer de l'Est, apporta sa contribution, en édifiant un embranchement, partant de la grande gare de Toul, pour rejoindre le "Thiaucourt", sur le territoire d'Ecrouves -aujourd'hui, derrière le polygone du 15°R.G.A- A noter qu'actuellement, on reconstruit cette voie!

Une fosse permettait le transbordement des wagons sur des chariots.

Jusqu'à l'ouverture de la ligne, les dépêches arrivaient dans les villages par la malle-poste. Avec la mise en exploitation du Toul-Thiaucourt, le service des postes, expédia le courrier par le train. Mais ce nouveau mode de transport engendrait un retard de deux à trois heures dans la distribution des lettres.

Plusieurs maires adressèrent une pétition au préfet. Pour remédier à cette situation, on imagina la création d'une voiture à pétrole sur rails, qui pourrait contenir une vingtaine de voyageurs. La société exploitante se retranchant derrière la convention qui ne prévoyait un quatrième train, que si la recette au kilomètre annuel atteignait quatre mille cinq cents francs, accepta la voiture à pétrole, mais à condition, que le Département en supporte les frais. La déclaration de guerre a vraisemblablement fait échouer ce projet.

Le Thiaucourt au service de l'armée

En 1913, le Ministre de la Guerre, ordonne l'agrandissement des bâtiments militaires, de la Justice et d'Ecrouves, et la construction de casernes et d'ouvrages militaires à la ferme de Sébastopol, à Ecrouves, au Bois-la-Ville, à Dommartin et au glacis nord de la place de Toul. Pour permettre l'acheminement des matériaux, sur les lieux des travaux, plusieurs voies d'accès furent posées à partir de la ligne du Toul-Thiaucourt. Ce sont plus de vingt mille tonnes de matériaux par mois, qui transitèrent, aussi, par le "tortillard". Pour faire face à cette demande, la société d'exploitation dut louer des wagons à la société concessionnaire de la ligne à voie métrique de Lunéville à Blâmont et au département de Seine-et-Oise.

Le Thiaucourt "Voie Sacrée"

Dès le début des hostilités de la Grande Guerre, le "Toul-Thiaucourt" contribue à l'effort de guerre par le transport de troupes et de matériel sur le front. Cet effort va s'intensifier à partir du 21 septembre 1914, lorsque les Allemands, profitant du vide laissé en Woëvre par le retrait de la deuxième armée française, vont tenter une offensive dans le but d'isoler la forteresse de Verdun. Ce sera alors la Bataille de Flirey qui durera jusqu'au 28 septembre. Des milliers de soldats et des tonnes de matériel vont emprunter le "tortillard" pour "monter au front". René Nouveau dans "Glanes et Grapilles", n'hésite pas à parler de la "Voie Sacrée de Flirey et Mort-Mare". La manoeuvre allemande échouera et fixera le front, pour la région, de Seicheprey au nord de Pont-à-Mousson.

En 1917, les Américains établiront, à Ménil-la-Tour, d'immenses entrepôts de matériels. La gare de Ménil-la-Tour devenait ainsi un important centre de triage, d'autant qu'une ramification de la voie de 60 y passait, et vraisemblablement aussi, un embranchement de la voie, qui avait été construite pendant la guerre. Cette ligne se détachait de

celle de Nancy-Toul, pour se diriger vers le nord, puis vers Pagny-sur-Meuse, en passant par Trondes. De cette commune une autre voie ferrée gagnait le Mont-Sec.

Le Toul-Thiaucourt contribua assurément à la victoire de 1918. Ainsi, ce chemin de fer, objet de la suspicion des militaires, donnait raison à Petitbien et à Chapuis, qui avaient perçu le rôle que pourrait jouer ce train en cas de guerre.

Reconstruction de la partie détruite de la voie ferrée

Dès la fin de la guerre, il fut question de reconstruire la partie détruite de la voie ferrée de Toul à Thiaucourt. Lucien Lafarge, maire de Toul de 1919 à 1925, souhaitait la mise de la ligne à voie normale. Il l'avait écrit dès 1915, et envisageait même la construction d'un tramway reliant les faubourgs de Toul, la ville et Foug.

Pour le Toul-Thiaucourt, la proposition de Lafarge fut repoussée, car c'est toute la ligne qu'il aurait fallu reconstruire. La voie métrique fut donc maintenue.

De Noviant à Thiaucourt, les bâtiments des gares avaient énormément souffert des bombardements et la voie avait été déposée par les Allemands, et emmenée outre-Rhin.

Des considérations stratégiques n'intervenant plus, avec le recul de la frontière, le tracé fut modifié de façon à éviter la reconstruction des viaducs de Flirey et Bouillonville.

A partir de Flirey, où l'on construisit une nouvelle gare, la ligne fut déviée vers l'ouest par le bois de la Hazelle. Elle traversait la route nationale n°58, pénétrait dans le bois de Dialet et rejoignait l'ancien tracé au nord du chemin rural de Remenauville à Seicheprey, jusqu'au pont de la Madine.

Alors qu'en 1905 la voie ferrée devait être établie sur les crêtes, tout du moins dans la région de Bouillonville, en 1921 elle plongea dans la vallée du Rupt-de-Mad jusqu'à Thiaucourt. Une nouvelle gare avait été érigée dans la ville basse.

Le pont de Bernécourt avait pu être relevé en remplaçant les parties métalliques du pont touchées par l'explosion.

On substitua une travée métallique à la maçonnerie du pont d'Essey-et-Maizerais. Deux autres ouvrages furent réalisés sur la déviation du Rupt-de-Mad des travées de huit mètres cinquante et de dix-neuf mètres cinquante, et un pont entre Bernécourt et Bouillonville, de trente mètres d'ouverture.

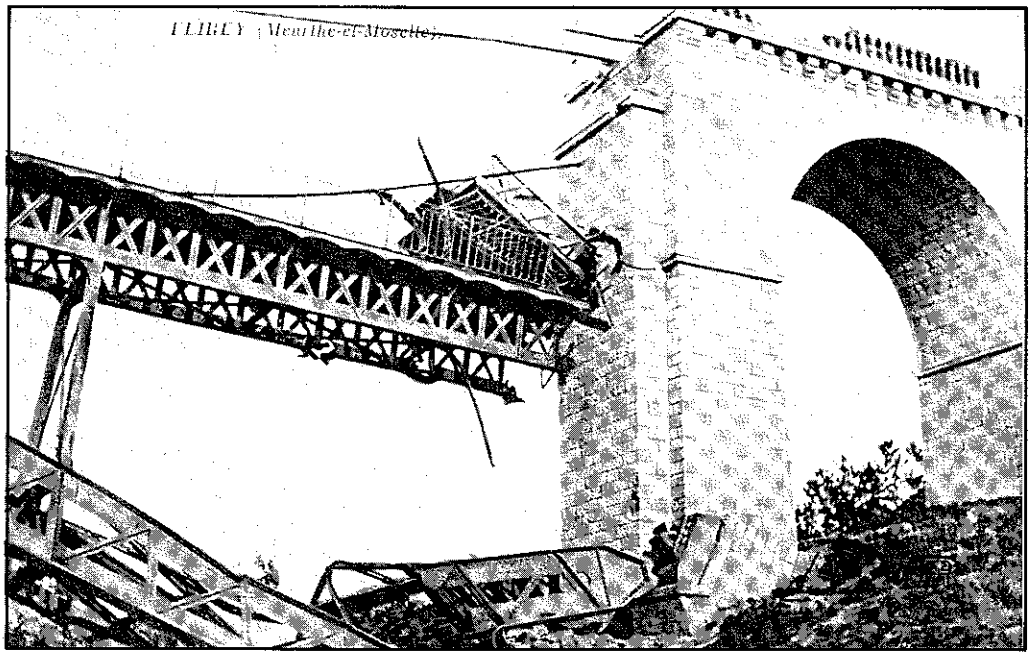
Les dommages de guerre se montaient à 4.887.318 francs.

La ligne fut de nouveau ouverte dans sa totalité en 1921. Certaines sources affirment même qu'elle fonctionna dès 1920.

VERS LE DECLIN

En 1919, avant que la ligne ne fût reconstruite jusqu'à Thiaucourt, la S.G.C.F.E avait été contrainte de supprimer un train. Après 1921, on ne le rétablit pas, constatant que le trafic n'avait pas retrouvé une activité semblable à celle d'avant la guerre.

A la même époque, les tarifs augmentèrent de 100% par rapport à ceux de 1910. Le personnel put alors recevoir les mêmes allocations de cherté de la vie et de charges de famille que les agents des grandes compagnies. En 1925, la convention de 1904 et le cahier des charges sont abrogés. Une nouvelle convention est signée: la société d'exploitation devient alors salariée du Département. Elle devra verser la totalité des recettes et on lui remboursera les frais d'exploitation.



Le pont de Flirey, comme les viaducs de Bernécourt et de Bouillonville furent détruits par les Français dès le début des hostilités de 1914. Certains avancent que ceci fut la conséquence d'un ordre mal interprêté.

C'est dans cette vallée qu'était jeté le viaduc de Bouillonville.

En 1938, la création de la voie ferrée de Lérouville à Metz, qui desservait, entre autres, Essey-et-Maizerais et Thiaucourt, porte un nouveau coup au chemin de fer départemental. Un avenant à la convention nous apprend que le Département et la S.G.C.F.E. "sont d'accord pour suspendre provisoirement la section de Thiaucourt à Essey-et-Maizerais". Il était toujours possible de se rendre de Thiaucourt à Toul, mais à condition de changer de correspondance à Essey-et-Maizerais et de prendre le "tortillard" jusqu'à Toul.

Le provisoire devint définitif quand la fermeture de la ligne de Thiaucourt à Manonville fut prononcée ; Manonville et Thiaucourt furent alors desservis par un service d'autobus. Le "Toul-Thiaucourt" devint ainsi le "Toul-Manonville", mais on continuait bien sûr à le nommer le "Thiaucourt".

En 1939, on supprima encore une portion de voie ferrée de Ménil-la-Tour à Manonville.

La mort du Toul-Thiaucourt

La guerre de 1939 allait sonner le glas du "Toul-Thiaucourt." Pendant les "cinq jours de Toul", le 18 juin 1940, le colonel Marcouire, commandant le 227° Régiment d'Infanterie, donna l'ordre au lieutenant Wilm de faire sauter les ponts de Toul. Est-ce cette nuit-là que les deux ponts du Thiaucourt, enjambant le canal de la Marne-au-Rhin et la voie du chemin de fer, sautèrent? Probablement. Le "Thiaucourt" devenait ainsi inutilisable.

En mars 1942, le Journal Officiel publia ce décret:

"Nous, Maréchal de France, Chef de l'Etat Français, le Conseil des Ministres entendu, décrétons:

article 1er: Le chemin de fer d'intérêt local de Thiaucourt à Toul est définitivement fermé à l'exploitation, et déclassé.

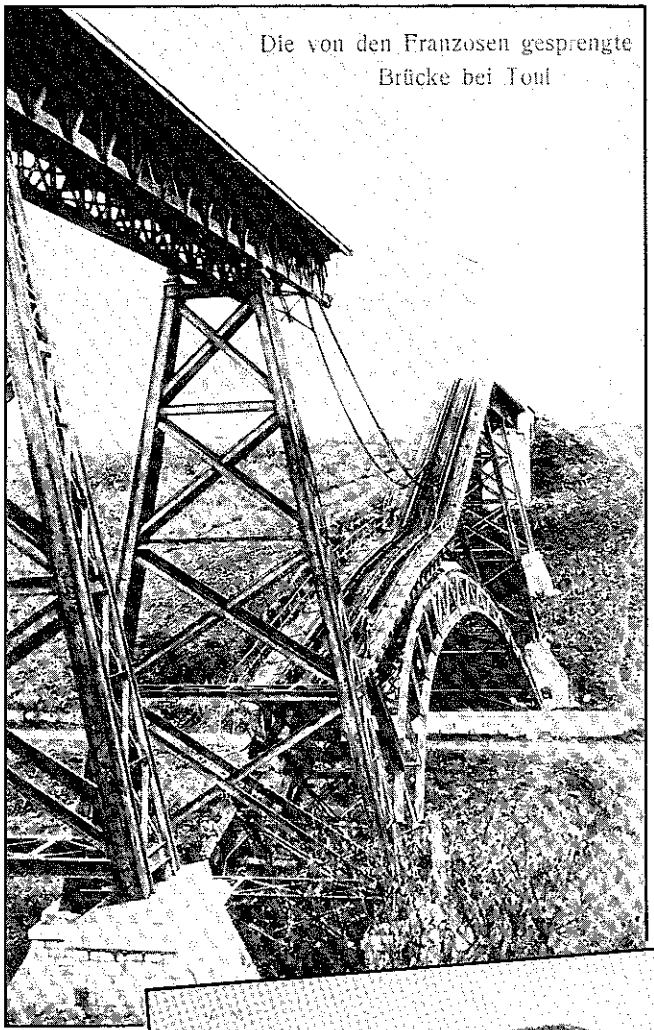
article 2: Le département de Meurthe-et-Moselle est remis en possession pleine et entière de tous les biens immeubles dépendant dudit chemin de fer et lui appartenant."

Quant aux rails, comme en 1914, les Allemands vont les démonter et les emmener outre-Rhin, soit plus de deux mille tonnes d'acier en comptant les tabliers des ponts de Toul, de Bernécourt et de la Madine.

René Nouveau a écrit que les derniers employés du Toul-Thiaucourt furent mutés dans la Meuse à Robert-Espagne, près de Trois-Fontaines. Plusieurs d'entre eux furent arrêtés par la Gestapo et fusillés en 1944.

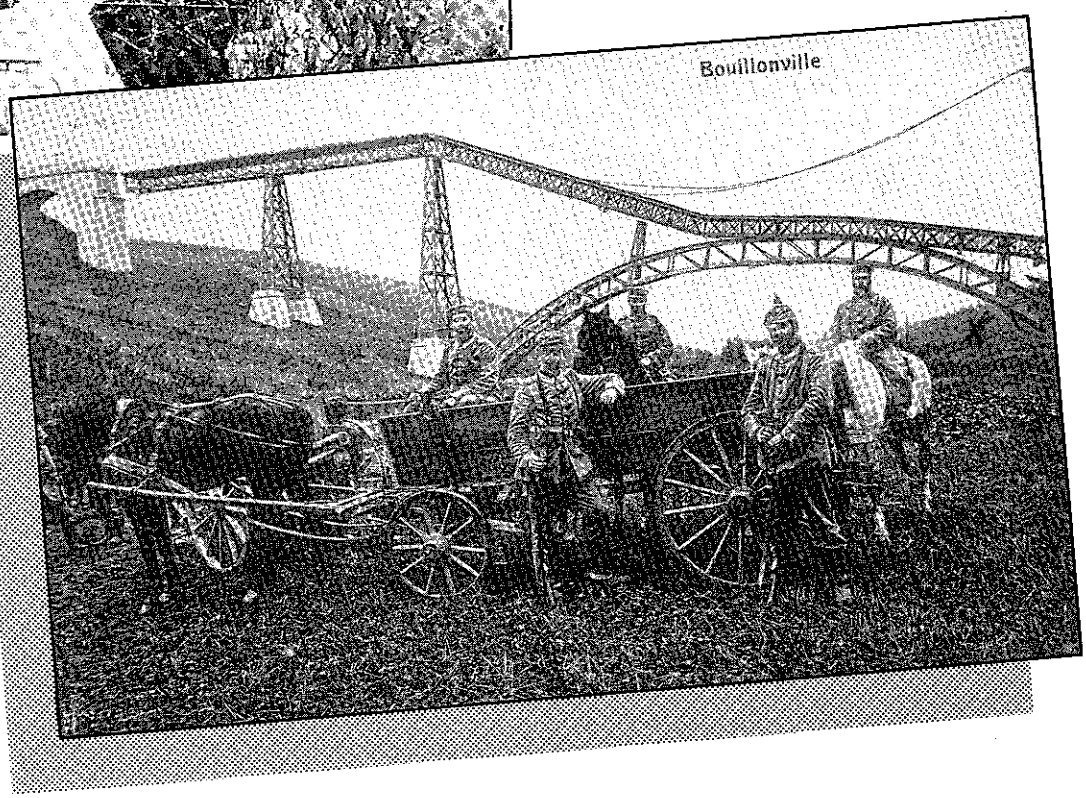
Nostalgie pour le "petit train"

Que reste-t-il aujourd'hui de ce chemin de fer? Quelques cartes postales, deux ou trois articles dans des revues spécialisées, quelques mètres de rails sauvés et coupés en segments de trente centimètres pour servir de poids et haltères à un habitant d'une ancienne gare (il m'en a offert un morceau!), les maçonneries des ponts de Toul et d'Essey-et-Maizerais, de pauvres blocs de béton, vestiges des viaducs de Flirey et Bouillonville, mais aussi, des kilomètres et des kilomètres de remblais intacts, et, surtout, toutes les gares, à l'exception de celle de Toul, celle de Pagney, se fond parmi d'autres constructions. La gare de Bruley, peut-être la plus authentique, a subi peu de transformations. Elle garde toujours sa toiture d'origine avec ses tuiles et ornements bien particuliers. La gare de Lucey revit, grâce à sa reconversion en restaurant. A Lagney, le propriétaire a soigné l'environnement; à Ménil-la-Tour comme à Manonville, les gares éloignées des habitations, semblent attendre désespérément l'arrivée du train. A Royaumeix, Essey-et-Maizerais ou Domèvre, les gares du "Thiaucourt" abritent l'Office National des Forêts. La station de Manoncourt est la plus triste: voici quelques années,



un éleveur de Ménil-la-Tour a construit une porcherie autour de la gare, elle a retrouvé ainsi une raison d'être. Malheureusement, aujourd'hui la gare et les bâtiments sont laissés à l'abandon. A l'automne, lorsque je l'ai "visitée", quelle ne fut pas ma surprise de voir, autour de la gare et dans le champ attenant, des chars, des canons, des radars, des automitrailleuses et de nombreux soldats. J'étais tombé en pleine manoeuvre militaire...

La gare de Noviant sert aujourd'hui d'habitation et les propriétaires y effectuent des réparations. La station de Pannes, loin de toute agglomération et à l'écart même de la route, semble sortir d'un western. Un "John Wayne" surgissant à cheval ne dénoterait pas dans ce décor étonnant. A Thiaucourt, les gares sont toujours là. La première, située dans la partie haute de la commune, est habitée. Le "dépôt du Thiaucourt" a été attribué à l'Equipement. Quant à la seconde gare, elle a été aménagée en appartement et vestiaires pour le club de football.



Le viaduc de Bouillonville. A son emplacement on a édifié un cimetière militaire.

L'ancien dépôt, enfin, est devenu une salle municipale.

De l'ancienne gare du "Thiaucourt" à Toul, il ne reste rien. Elle a été rasée. A sa place, s'élève une station-essence. Les ateliers de réparations et la maison des cheminots abritent actuellement les bureaux de l'Equipement.

Existe-t-il encore des locomotives du "Thiaucourt"? Le musée du Chemin de Fer à Mulhouse n'en possède pas. René Nouveau citait le témoignage d'un Toulois qui en avait découvert une en Bretagne, peu de temps après la guerre. Elle portait l'inscription suivante: "Chemins de Fer Economiques Toul-Thiaucourt".

Mais ce qui demeurera encore longtemps dans les esprits de ceux qui l'empruntèrent, c'est une certaine nostalgie. C'est cette dame de Ménil-la-Tour qui se souvient: elle le prenait régulièrement, avec ses parents, pour se rendre à la foire de Toul, au marché, aux Magasins Réunis ou encore chez le médecin. C'est ce monsieur de Pagney qui, tous les lundis matin montait dans le petit train pour se rendre au collège de Toul. Comme René Nouveau, il lui arrivait de s'évader de la classe en percevant le "teuf-teuf" du "tortillard" qui quittait la gare de Toul. C'est Simone qui, avec le "caté", allait en pèlerinage à Bruley et, si le soir, le "tortillard" avait quelques difficultés à repartir, c'est que des mains "innocentes" s'étaient ingéniées à tourner la roue du frein à vis. Quand l'employé du train arrivait pour desserrer ce frein, les coupables ingénues levaient les yeux au ciel en signe de compassion.

C'est Yvette qui, avec la chorale se rendant à Bruley, montait toujours dans le wagon de tête, car la lenteur du train était telle, qu'elle et ses amies avaient le temps de descendre de la voiture, de cueillir des mirabelles, et de rattraper le wagon de queue. Cet exploit s'explique peut-être par des travaux effectués sur la voie!

C'est encore Jean qui me raconta qu'un jour de 1917 il projeta, avec son camarade, de faire dérailler le "Thiaucourt". Pour mener à bien cette entreprise, les deux saboteurs choisirent le poste d'aiguillage d'Ecrouves où ils coincèrent des pierres entre les rails. Dissimulés près des étangs, aujourd'hui stade d'Ecrouves, Jean et son ami attendaient l'arrivée du train. La ponctualité était une des qualités du Toul-Thiaucourt, tout du moins pendant les quinze premiers kilomètres, ensuite, ça se gâtait. Le train déboula donc à Ecrouves à l'heure prévue et, sans la vigilance du mécanicien de la locomotive qui aperçut le danger, le Tortillard nous jouait la Bataille du Rail. La machine stoppa net, les deux naufrageurs tentèrent bien un repli sur leurs arrières, mais les forces de l'ordre, plus rapides, les capturèrent. En ces temps de guerre, ils étaient passibles du peloton d'exécution. Magnanimes, les autorités commuèrent leur peine en amende, elles avaient certainement pris en compte l'âge des prévenus: cinq et six ans.

Oui, beaucoup de nostalgie, exagérée peut-être, mais comment pourrait-il en être autrement lorsqu'on évoque sa jeunesse? Pour ma part, ma "jeunesse" fait que je n'ai pas connu le Thiaucourt. Et pourtant, pour rédiger ces quelques pages, je l'ai cherché. Quelles belles balades j'ai découvertes entre Toul et Thiaucourt!

A pied, à bicyclette et même parfois en voiture, il est aisé de retrouver et de suivre le remblai. Il faudra encore quelques décennies, voire des siècles, pour effacer toute trace du Toul-Thiaucourt et ce n'est pas cette dame d'un village de la Woëvre qui me démentira. Un dimanche après-midi, toujours en quête d'informations, je traversai une commune desservie autrefois par le Thiaucourt. Je vis une dame assise sur un banc. Je m'approchai pour la questionner. Je n'avais pas vu qu'elle était assoupie et la réveillai. Méfiante au départ, elle devint intarissable lorsque je prononçai le mot magique

"le Thiaucourt". Toute sa jeunesse lui revint à l'esprit.

Le train départemental faisait partie de son environnement. Il passait à quelques centaines de mètres derrière la maison de ses parents qu'elle occupe encore aujourd'hui.

Elle se souvient que, dès le début de la guerre de 1914, des trains chargés de matériel défilaient en une ronde incessante qui ne semblait jamais vouloir s'arrêter. Elle me raconta aussi le jour où elle prit le tortillard pour se rendre à Domèvre afin de passer le certificat d'études. Finalement, avec beaucoup d'émotion, elle évoqua son voyage de noces, à... Toul! Pas bien fortunés, les jeunes mariés s'étaient tout de même offert des "Premières classes". Elle esquissa un sourire chargé de malice au souvenir de l'horloge franc-comtoise héritée d'une tante, qu'elle et son mari eurent toutes les peines du monde à rapporter de Thiaucourt.

La dame m'entraîna un peu à l'écart de sa maison. En contre-bas, la plaine s'offrait à nos yeux...!

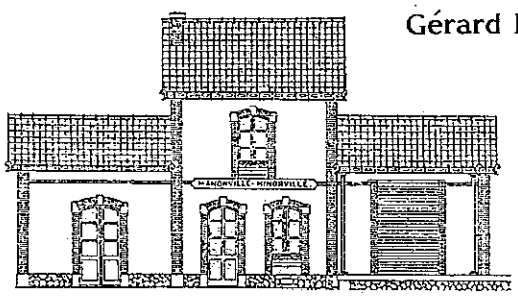
Çà et là, les champs de tournesols, aux grosses inflorescences jaunes tournées vers le soleil, semblaient renvoyer ses rayons. Derrière les hélianthes dorés, des prés où paissaient quelques vaches et, en toile de fond, la forêt, une forêt dense. Mais ce qui me frappa surtout, c'était l'absence de tournesols au-delà d'une certaine limite, ils paraissaient contenus par je ne sais quelle barrière invisible, la vieille dame me le fit remarquer. De sa main, elle traça une ligne droite et me dit: "Vous voyez les tournesols? Et bien, derrière, il y a le remblai. C'est là que le "Thiaucourt" passait." Ses yeux devinrent plus bleus,... "Il arrivait de Domèvre et filait sur Bernécourt". Elle ponctuait ses explications par de forts moulinets du poignet droit et je vis qu'elle tenait dans sa main un dentier!* Elle l'utilisait un peu comme un instituteur une règle!

Cette brave dame, que j'avais surprise dans sa sieste, me confia son âge: bientôt 80 ans.

Comme le Thiaucourt, pensais-je!

*anecdote authentique

Gérard HOWALD

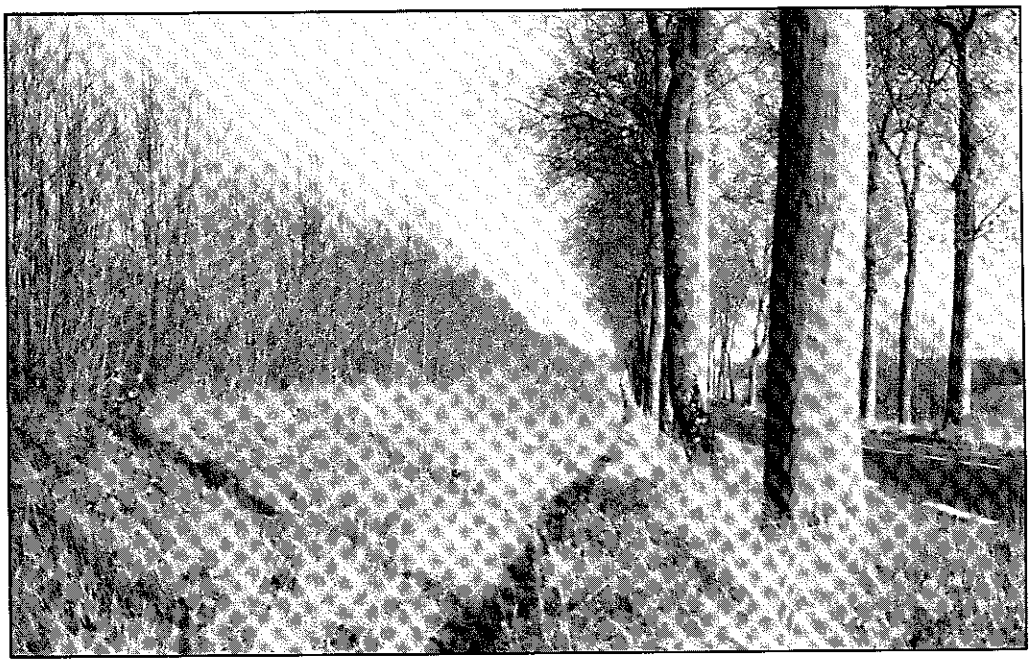


SOURCES

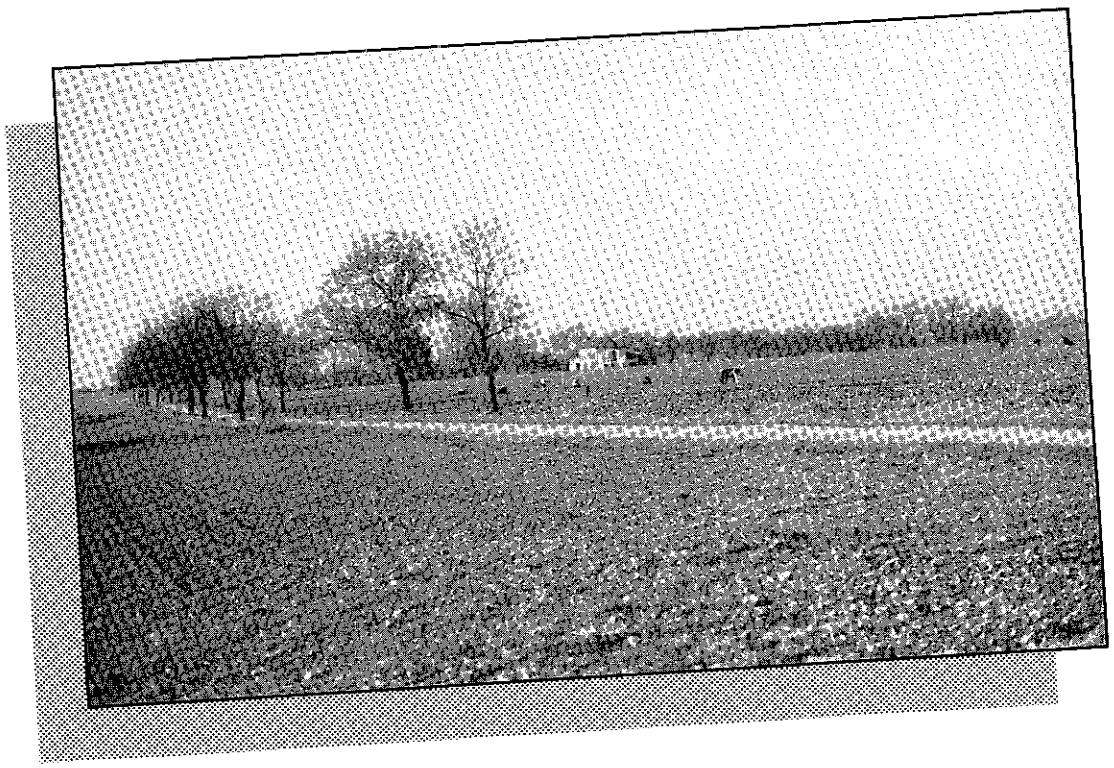
Archives départementales de M.et M. Série 5 S 334 à 344
Rapport de la commission nommée par le conseil municipal de la ville de Toul pour examiner la question relative à l'emplacement qu'il conviendrait à donner à la station du chemin de fer de Paris à Strasbourg et la gare du canal de la Marne au Rhin.
(Imprimerie V.Bastien Toul 1846)

Bibliographie:

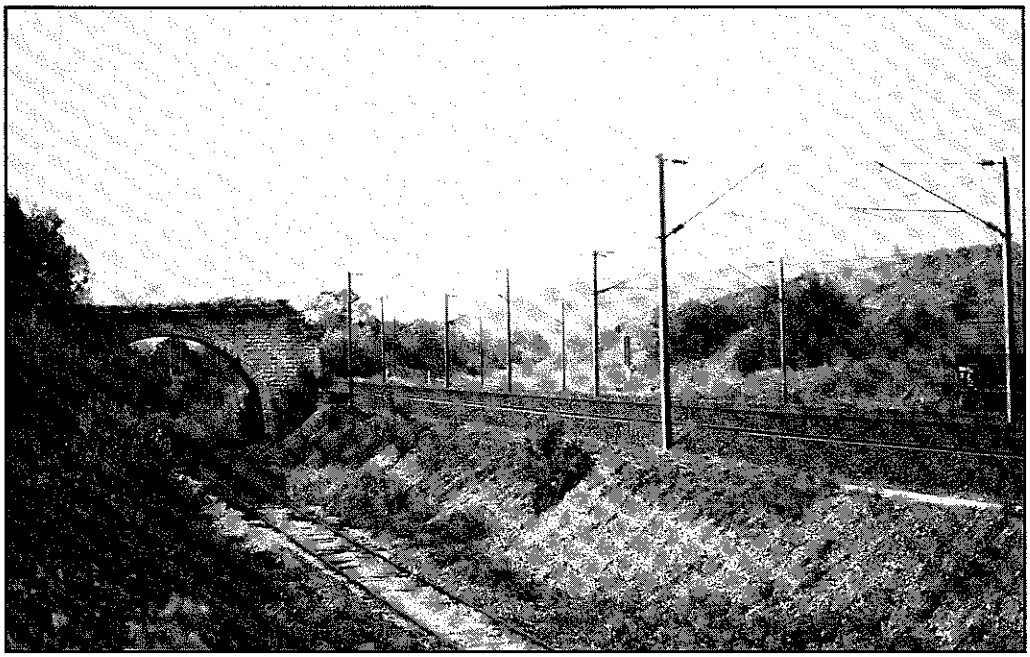
-Echo Toulois 1872 à 1895, 1903 à 1906
-Etudes Touloises n°49, 51
-Le journal de la Moselle de 1894 à 1913
-La Vie du Rail n°855, 1962
-La Vie du Rail mars 1973
-Voie étroite n°79 juin 1983
-Voie Etroite n°89 avril 1985
-Lafarge Lucien. Toul après la guerre. Toul 1915
-Lumeaux L. Le chemin de fer de Toul à Thiaucourt. Malzeville, 1910.
-Nouveau René. Glanes et Grapilles. Malzeville, 1977.
-Ordioni Pierre. Les cinq jours de Toul. Paris, 1967.
-Petitbien Joseph Théodore. Le chemin de fer de Toul à Thiaucourt. TOUL
-Cartes postales Coll.Aimé Richard
-Photographies de l'auteur



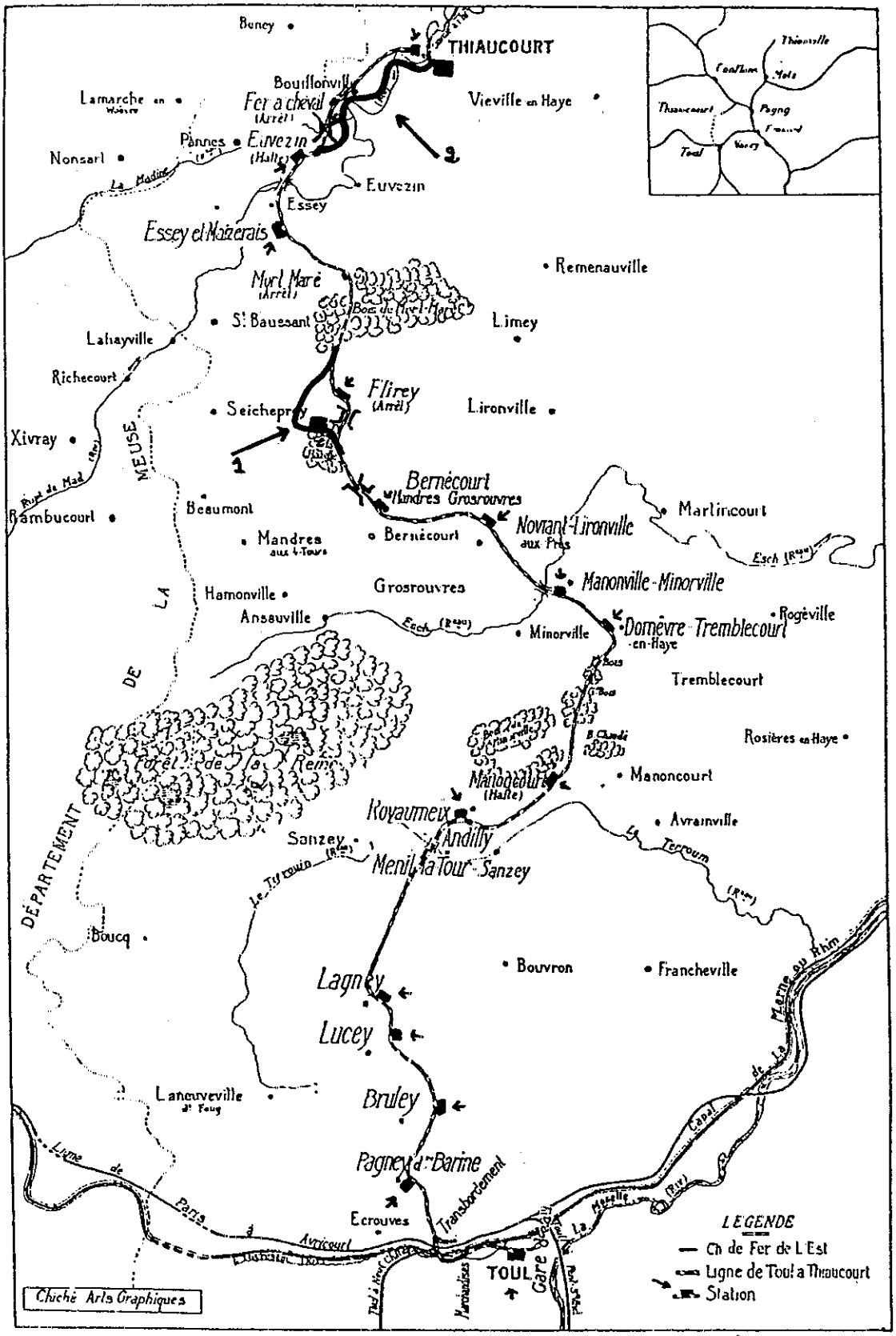
A gauche de la route, "des kilomètres et des kilomètres de remblais", entre Toul et Thiaucourt.



La gare de Pannes-Euvezin qui n'en finit pas d'attendre le tortillard.



Une voûte en maçonnerie reliait à Toul les deux ponts enjambant l'un le canal, l'autre la voie ferrée de la compagnie des chemins de fer de l'est.

Ce qui subsiste du pont qui enjambait le canal à TOUL.

Le Tortillard: 1910-1940: chemin de fer de Toul à Thiaucourt