

**Note de la rédaction** : Dans les numéros 170 et 181 des Études Toulaises, Gérard Howald évoque à plusieurs reprises les propositions de Lucien Lafarge en 1915, publiées en 1918. Il nous est apparu intéressant de publier à nouveau ce texte et surtout ces croquis d'un autre temps au cours duquel la conservation du patrimoine n'était pas le premier souci des édiles...

# VIEUX PAPIERS (1915/1918)

## Toul après la guerre, ses ressources naturelles, son avenir industriel et commercial. Démantèlement partiel, Extension de la ville

Par L. Lafarge, architecte, 1<sup>er</sup> adjoint de la Ville de Toul

### PRÉFACE DE L'AUTEUR

*C'est en temps de paix qu'il faut préparer la guerre : sur les points, hélas trop rares, où cette préparation put être bien faite, aux abords de Nancy, par exemple, où les idées de Gilbert et du général Langlois furent admises, elle sauva la capitale de la Lorraine que certaines autorités parlaient tout simplement d'ouvrir à l'ennemi.*

*Pourquoi ces mesures préventives se sont elles malheureusement localisées à quelques points. Que n'a-t-on écouté pour la défensive générale et l'armement certains de nos représentants de la Lorraine qui, avec tant d'autres de la France, voyaient juste et nous auraient épargné bien des malheurs.*

*Il serait inutile, après un an de guerre, alors qu'enfin on les écoute,*

*de récriminer à ce sujet ; laissons donc l'œuvre de salut qu'ils ont fini par déclencher, s'accomplir et, au cours de la guerre, songeant à son lendemain, disons-nous que le contraire de l'axiome par lequel je débute n'est pas moins vrai.*

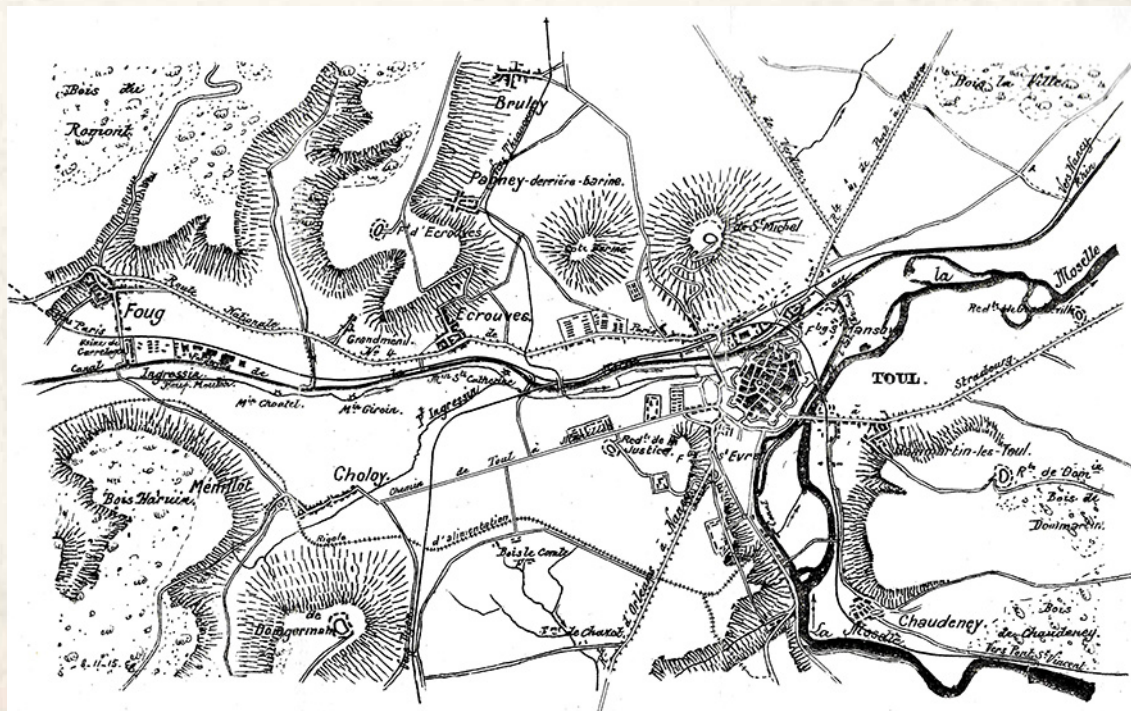
*C'est en temps de guerre qu'on doit préparer les travaux de la paix et c'est la tâche de chacun dans la sphère petite ou grande où ses concitoyens l'ont placé en lui en donnant en quelque sorte l'obligation et le mandat.*

*C'est pour cela que j'écris ces lignes, délégué pendant la période de guerre à l'administration municipale de la Ville de Toul et soucieux, aussitôt le cauchemar actuel suscité par les bandits teutons terminé heureusement quoique, hélas, au prix de cruels et de sanglants sacrifices, de voir notre chère ville de Toul et son arrondissement prendre, sagement orientés d'avance, le rang qu'ils méritent d'occuper par la vertu de travail de leurs habitants unie à l'esprit d'initiative qu'ils possèdent, avec les ressources infiniment favorables dont ils disposent.*

*Toul, ville de guerre dès sa fondation et toujours garrotté depuis l'époque romaine dans sa ceinture de pierres, n'a jamais pu, même aux époques où non loin de lui s'épandaient des industries enrichissant et accroissant leurs centres et leur bien être, essayer même de concurrencer ces heureux militants ; il était enchaîné, et bien, par les servitudes militaires : il*



Format 14\*21  
38 pages. 3 plans et  
deux clichés hors texte



ne pouvait bouger.

*Et cependant le génie ouvrier ne lui faisait pas défaut : on le vit bien quand un ancien et intelligent ouvrier chapelier Toullois, M. Manginot qui fut maire de la cité, vint fonder, en son enceinte, une florissante manufacture de chapeaux dont il organisa le mécanisme, éduqua la main-d'œuvre, femmes et hommes de la ville, recrutés dans des corps de métier alors insuffisamment lucratifs.*

*A ces ouvriers il assura pendant de longues années une vie de travail paisible et honorable, une vie de tranquillité dans le labeur journalier et les douceurs de la paix familiale.*

*Honneur donc à celui qui fut un de nos prédécesseurs à l'administration de la ville de Toul, mais dont malheureusement l'œuvre s'éteignit en même temps que lui et fatalement parce qu'il en était, seul, la cheville ouvrière et le corps qui animait tout. Rendons lui justice, il mérita la reconnaissance de ses administrés non moins que d'autres éminents administrateurs de la ville et à leur tête M. Deligny Édouard, qui firent tout le possible dans l'intérêt toullois, pour arracher la ville à la stagnation ou elle végète.*

*Je me suis donc proposé, certain, quand il le faudra, de l'approbation et surtout de l'appui de beaucoup, de tenter de rompre le faisceau qui depuis tant de siècles empêche notre vaillante cité de s'épanouir et de s'épanouir pour le bien être de ses habitants, à l'égal d'une ville libre.*

*Et pour bien montrer qu'elle est à même d'y arriver dès son fatal lacet rompu, je signalerai, après un résumé en quelques lignes de sa vie si glorieuse, mais aussi résignée qu'une vie de sacrifice, les ressources géographiques naturelles et de tous genres dont elle dispose et qui lui permettent, avec certitude, d'exiger à la fin de cette guerre, dès la paix conclue et pour le bien de ses habitants sa Place au Soleil.*

## TITRE 1

### Ressources naturelles

Aussitôt 1871 et la paix signée avec une Allemagne moins féroce que celle actuelle (le peuple germain progresse ainsi) Toul et ses environs devenaient une des parties essentielles du système de défense militaire de la nouvelle frontière, une des forteresses les plus importantes de toute sa ligne.

La construction des ouvrages militaires, forts, batteries, abris, routes stratégiques, casernes devant contenir de gros effectifs en faisant affluer vers la ville, depuis plus de trente ans, des centaines d'ouvriers, des milliers de militaires, transforma peu à peu l'antique cité toulloise aux rues tortueuses et étroites comptant peu de magasins de commerce avec sa banlieue de calmes jardins où les constructions n'existaient pas, en une cité toute différente.

Des chemins de fer nouveaux, des routes s'allongèrent en tous sens, alors que, graduellement, s'élevaient de nombreuses constructions et qu'un Toul extra-muros s'agrandissait de jour en jour. L'émulation s'en mêla et dans la ville, comme autour d'elle et surtout à l'ouest, nombre de magasins de commerce aux agréables et belles façades modernes se sont fondés, peuplant et surtout embellissant la vieille cité et ses abords.

Cette transformation notable augmenta dans la même proportion le commerce local qui alla s'agrandissant jusqu'aux hostilités et que d'aucuns redoutent, non pas seulement qu'il périlite, mais qu'il tombe tout à fait dès la guerre terminée, par suite, surtout, d'une forte diminution de la garnison.

C'est pour parer à cette éventualité plus ou moins redoutable que j'écris ces lignes. Il ne faut pas que les progrès réalisés en faveur de la ville et du pays toullois s'évanouissent livrant passage à la gêne, si un des facteurs nécessaires à leur prospérité diminue ou disparaît ; il faut que d'autres se créent, se développent et le remplacent. Car il ne faut pas qu'une ère de prospérité, d'activité commerciale soit passagère alors que le contraire peut avoir lieu.

Donc pour les temps récents aucune industrie, aucune

usine ; la manufacture Manginot étant disparue et la faïencerie de Belle-Vue très renommée, à juste titre, pour ses produits artistiques, produisant peu.

Aujourd'hui, les servitudes militaires devant tomber, Toul doit profiter de sa situation géographique exceptionnellement favorable à l'industrie et veut utiliser les moyens propices dont il dispose pour faire de sa région un centre d'activité, de commerce et de travail et conquérir la place que depuis longtemps il aurait dû occuper et que d'autres localités moins bien situées ont acquise.

Il est bien évident qu'en la situation présente l'inaction prolongée serait fatale, coupable ; l'action s'impose ; elle doit commencer sans délai, tout aussitôt la guerre finie ; les considérations militaires qui la gênaient ont disparu condamnées sans appel par les résultats et les enseignements de la guerre actuelle.

Ceci posé, examinons succinctement les moyens naturels mis, d'eux-mêmes, à la disposition des industriels, soucieux d'une installation bien comprise, parfaite, économique et assurés de l'aide des pouvoirs publics qui seront sollicités dans ce but, et qui ne devront pas marchander leur concours, agissant en même temps pour l'intérêt général.

Toul, desservi principalement par la ligne ferrée de Paris à Strasbourg, est une ville de 10 000 habitants en chiffres ronds, bâtie avant l'époque romaine et si anciennement que toutes les recherches historiques ne purent en préciser la date, même approximative.

Fortifiée dès le IV<sup>e</sup> siècle, son enceinte, bien que plusieurs fois élargie pour absorber des faubourgs qui la touchaient, ne s'est pas considérablement agrandie, et le Toul actuel est resté tel que l'avait tracé, sous Louis XIV, le génie de Vauban.

Il est regrettable de dire que malgré la guerre de 1870 qui eut dû modifier par ses leçons pratiques, les servitudes militaires édifiées à cette époque, si lointaine, autour de nos remparts et au détriment de la cité ; il est regrettable de dire que ces servitudes surannées, désuètes, et paralysantes existent encore.

Comme situation et par le choix qu'en firent aux temps les plus reculés les fondateurs de Toul : pasteurs, pêcheurs et chasseurs, la ville fut édifiée sur les bords de l'Ingressin près de son confluent avec la Moselle. Ils la posèrent ainsi exactement au pied du mont Saint-Michel, entre cette éminence et la rivière. Ayant sur les rives de la Moselle de belles prairies où pouvaient paître leurs troupeaux, alors que le mont transformé plus tard en vignoble par leur travail, leur assurait par le gibier qu'il abritait un substantiel et savoureux supplément de nourriture. Ils buvaient à même, alors et hygiéniquement l'eau de source si pure de l'Ingressin qu'ils avaient si judicieusement recherchée avant que d'y joindre quelques siècles plus tard, après que les Romains leur aient fait goûter le vin, les produits vinicoles du Saint-Michel, alors que d'autres tribus de même race, vivant de même façon et copiant les Leuquois (Leuque ou Leucorum était le nom romain du Toul actuel), suivaient dans les villages dont ils avaient posé les bases au pied de nos collines à l'ouest surtout, l'avancée civilisatrice de nos ancêtres Toullois pour se maintenir à leur niveau. N'est-ce donc pas cela qui par esprit d'atavisme a créé la profonde et belle sympathie qui unit les habitants de nos environs à ceux de notre ville ?

Peu à peu des voies de communication s'ouvrirent : des sentiers élargis qui ont subsisté et dont on se sert encore actuellement, des pistes comme on en établit encore aux pays de nouvelles colonisations, relièrent entre eux les petits centres et se greffèrent sur les voies romaines si solides qui les conduisaient à la capitale leuquoise assise sur la voie romaine de Langres à Metz, alors que la Moselle, grande et unique voie d'eau de cette époque pour notre pays, charriait jusque la ville les troncs énormes des chênes coupés dans les forêts en son aval et jetés à l'eau pour aller se faire débiter au port de Toul. On trouve encore par les eaux basses nombre de ces géants des forêts abattus depuis si

longtemps et coulés à fond, accidentellement, dans les trous de la Moselle alors qu'ils y flottaient.



FOUG. — La vallée de l'Ingressin vers Toul.

Négatif Morquin.

Ces voies rudimentaires de communication se sont agrandies avec les siècles et surtout depuis l'établissement des canaux et des chemins de fer. Aujourd'hui à ce sujet, la situation de la ville de Toul est tout à fait de premier ordre. Citons les principales voies routières qui s'y croisent, se prolongeant dans toutes les directions : routes nationales n° 4 de Paris à Strasbourg, n° 60 de Nancy à Orléans, routes départementales de Verdun à Épinal, de Toul à Pont-à-Mousson et Metz, de Toul à Saint-Mihiel et de nombreuses voies vicinales très importantes reliant directement les localités de la région.

Des voies d'eau navigables assurent à la ville une situation économique importante au point de vue du transport des marchandises encombrantes et de poids lourds. Le canal de la Marne au Rhin descendant la vallée du ruisseau l'Ingressin et se poursuivant dans celle de la Moselle, jusque Frouard, sur la rive gauche de cette rivière, passe immédiatement contre et au nord de la ville ; il reçoit à l'Est de la cité la branche Sud du canal de l'Est (Moselle canalisée) qui assure les communications et facilite les transactions avec le sud de la France. En descendant vers le Rhin, à Frouard à 20 kilomètres de Toul, on trouve l'embranchement du canal latéral à la Moselle desservant Pont-à-Mousson, Metz, Thionville, Trèves et au delà. A 80 kilomètres de Toul, près de Sarrebourg redevenu français, se fait la jonction du canal des houillères de la Sarre.

En remontant vers la Marne, près de Pagny-sur-Meuse à 17 kilomètres à l'Ouest de Toul, se détache la voie navigable dite Branche Nord du canal de l'Est, utilisant et desservant toute la vallée de la Meuse, Commercy, Saint-Mihiel, Verdun, Sedan, Mézières, Charleville, Givet et la Belgique.

A ces canaux pourront, dans un avenir prochain, s'en ajouter d'autres qui profiteront également à la région.

Il n'est pas téméraire de prévoir, en attendant la coûteuse canalisation de la Chiers, la construction de parties de canaux dont l'utilité est incontestable.

Une qui rendrait indiscutablement d'immenses services serait la canalisation de l'Orne depuis Conflans-Jarny-Droitaumont jusqu'à la Moselle dans les environs d'Hagondange entre Metz et Thionville. Cette voie desservirait l'important bassin de Briey si prospère déjà.

Et pour compléter l'œuvre, ne serait-il pas possible, sans grandes difficultés, de la poursuivre jusqu'à la Meuse canalisée, soit vers Saint-Mihiel en suivant la vallée de l'Yron et le passage de Spada, soit vers Commercy en utilisant les dépressions formées par le Rupt-de-Mad supérieur ?

De cet ensemble de moyens de transports économiques,

en tenant compte seulement de ceux établis jusqu'à ce jour, il n'en ressort pas moins et de façon très claire que des industries neuves s'établissant chez nous auraient toutes facilités de s'approvisionner en minerais, combustibles, matériaux divers de construction et toutes matières lourdes dont elles pourraient avoir besoin.

Tous ces produits sont à profusion dans nos environs et tout autour de Toul.

Comme bois de construction nos forêts de Lorraine et de la Haute-Marne fournissent le chêne et les Vosges voisines le sa pin. Et pour la pierre, alors que tout autour de Toul sont



CHAUDENEY. — Chemin de fer et Moselle canalisée.

Négatif Morquin.

ouvertes d'inépuisables carrières de moellons nous avons tout à portée la pierre de taille de Savonnières, de Commercy, d'Euville, de Lérerville. Quant aux autres matériaux tels que la chaux elle est toute proche à Xeuilley, Brin, Tronville, etc., le ciment Portland à Pagny-sur-Meuse, alors que la tuile, la brique de toutes sortes, d'excellente qualité, sont à notre disposition non moins loin à Jeandelaincourt, Pexonne, Bayon, Pont-à-Mousson, Pompey etc. Est-il nécessaire de rappeler les usines métallurgiques importantes et nombreuses de la région ; l'extraction du minerai à Liverdun, à Maron et à Neuves-Maisons aux portes de Toul ?

Nous sommes donc dans le centre même des approvisionnements ce qui facilite l'édification et l'exploitation des établissements industriels et au meilleur compte.

Au point de vue des chemins de fer la situation n'est pas moins favorable pour les transports que celle des voies routières ou navigables.

A la ligne principale de Paris à Strasbourg se greffent chez nous même d'importants embranchements.

Toul à Neufchâteau, Dijon, Marseille et l'Italie.  
Toul à Pont-St-Vincent et Mirecourt, Épinal, Vesoul,  
Toul à Colombey et Mirecourt, Belfort, la Suisse.  
Toul à Wassy et Troyes.

Non loin de Toul vers Paris, s'embranchent à Lérerville la ligne de Saint-Mihiel, Verdun, Sedan, Mézières Charleville, Givet et la Belgique.

A Frouard, vers Nancy : ligne de Pont-à-Mousson, Metz, de Longuyon-Ardenne) Longwy, Luxembourg et la Belgique.

Tous ces embranchements sont à double voie de type normal.

Un chemin de fer d'intérêt local, dont l'utilité était grande, car il a été réclamé depuis plus de 50 ans, celui de Toul à Thiaucourt, a été construit récemment ; mais des préoccupations stratégiques ont imposé pour cette ligne un tracé difficile et une réduction à 1m de la largeur de la voie.

Il sera, aussitôt la paix, certainement remis à la voie normale sans plus de dépenses que les réparations obligatoires imposées par suite des dégâts occasionnés par la guerre à cette

ligne, par les dévastations qui incombent à l'ennemi. La voie en ces conditions devrait avoir son raccordement direct avec la ligne de Paris à Strasbourg ; elle l'aura certainement dès la guerre terminée pour la satisfaction des régions que la ligne dessert et pour celle aussi de Toul et tous autres pays qui commercent avec elle.

Cela permettrait aussi le raccordement avec la ligne de Nancy, Conflans, Longuyon, Longwy etc., soit en utilisant le branchement existant : Thiaucourt à Onville, soit en poussant la ligne jusqu'à Conflans même, en l'établissant sur une partie du territoire du département de la Meuse. Certains travaux exécutés pour le ravitaillement des armées dans la région de Chambley, Conflans, Vigneulles, etc., pourront amener à envisager d'autres solutions.

Quoiqu'il en soit le résultat bon et certain est celui-ci : la ligne remaniée et complétée créera une nouvelle voie directe de la Belgique à la Suisse et à l'Italie, passant par Toul avec le parcours le plus réduit.

Cette idée n'est pas entièrement neuve et je suis heureux de donner ici copie d'une délibération prise par le conseil municipal de Toul le 17 janvier 1874 résumant celles prises en 1873 immédiatement après la guerre désastreuse de 1870-71. C'est rendre un hommage bien mérité à ceux qui avaient charge dans des conditions particulièrement difficiles, des intérêts de la ville, que de donner de la publicité aux efforts, non récompensés, qu'ils ont faits afin d'obtenir pour leur cité une compensation légitime, mais la sollicitant par des considérants les plus nobles, puisqu'ils visaient à assurer à la Patrie une ligne de chemin de fer hors des atteintes de l'ennemi.

Séance extraordinaire du 17 janvier 1874.

Étaient présents : MM. Deligny, maire, Manginot et Husson, adjoints, Wuillaume, Evrard-Noël, Jeanson, Thouvenin, Rampont, Alphonse Claude, Leclerc, Blocq, Aubry, Michon, Lefèvre, de Tinseau, conseillers municipaux.

« En présence du nouveau projet que par suite de la loi du 17 juin 1870 la compagnie de l'Est vient de soumettre à l'approbation du gouvernement et qui, d'Onville, aboutirait à Arnaville et d'autre part à Lérrouville, Meuse, la ville de Toul sentinelle avancée de la patrie, croit de son devoir et à l'honneur d'adresser à Messieurs les Ministres de la Guerre et des Travaux Publics, par l'organe de son conseil municipal le vœu et les considérations qui suivent :

Vu le vœu déjà émis sur le même objet en 1873 par le Conseil d'arrondissement et par le Conseil Municipal de Toul.

Considérant que l'intérêt de la défense nationale l'emporte sur toutes autres considérations et confiant dans les lumières et le patriotisme de la commission instituée près du ministère.

Considérant, en ce qui concerne la ligne de Longwy, Onville, Arnaville. 1° que cette ligne, bien que généralement plus éloignée de la frontière que dans le premier projet, est loin de présenter, au point de vue stratégique les garanties nécessaires, notamment à Arnaville enclavé comme l'a dit le général Guillemot, dans le territoire allemand et placé sous le feu du canon des hauteurs d'Arry qui commandent ce point de plus de 200 mètres. 2° que par conséquent à un moment donné, non seulement il serait impossible à nos troupes de s'en servir mais qu'en cas de surprise, par suite de l'embranchement d'Onville à Lérrouville, elle permettrait à l'ennemi d'éviter Toul et le transporterait en quelques heures à Châlons.

Considérant en ce qui concerne spécialement l'embranchement d'Onville à Lérrouville : 1° qu'à en juger par les grands travaux militaires qui se préparent à Toul ainsi que sa chaîne de collines et les souterrains de Foug et Pagny-sur-Meuse, vont devenir une barrière très importante en cas d'invasion. 2° que l'embranchement d'Onville à Lérrouville aurait pour effet contraire de permettre de tourner Toul aisément et de réduire ainsi à néant le système de défense dont s'occupe le génie

militaire, à moins de fortifier le col par lequel passerait la voie.

Vu d'ailleurs sur le danger que nous signalons, l'avis du comité des fortifications conçu en ces termes : cet état de choses créerait un danger pour la défense du pays, danger si réel, si évident qu'il semble que les chemins en question aient été faits exclusivement dans l'intérêt de l'ennemi.

Considérant que des divers projets étudiés, celui qui consiste à établir le point de jonction aux environs de Toul est assurément celui qui présente les avantages généraux les plus importants.

Attendu à ce sujet : 1° qu'Arnaville a aussi été proposé ; 2° mais que sous le rapport stratégique il le cède nécessairement à Toul et qu'aboutissant à cette ville, la ligne, tant par sa plus grande distance de la frontière qu'à cause de la proximité des forts, serait davantage à l'abri d'un coup de main ; 3° qu'il est de l'intérêt local et administratif que les localités extrêmes d'un arrondissement allongé comme le nôtre se relient avec le chef-lieu par une voie aussi courte que possible ; 4° que par conséquent le tracé par Arnaville, tout étant de beaucoup préférable à celui par Arnaville et Lérrouville, est loin d'avoir la valeur de celui que nous demandons.

Considérant en outre et toujours dans l'intérêt général que le tracé par Toul d'une très haute importance stratégique et commerciale : 1° sera le chemin le plus direct pour aller de la Belgique à la Suisse et dans le Midi lorsque la ligne de Colombey se reliera avec celle de Vézelize ou d'Épinal ; 2° et se trouvera à Toul, non seulement fortement appuyé mais au centre des deux plus grandes voies navigables de l'Europe : le canal de la Marne au Rhin et celui de la Meuse à la Saône.

Persuadé que le Gouvernement jugera qu'il serait injuste : 1° d'imposer à une ville le sacrifice de sa personne, de ses enfants et de ses biens en cas de malheur national ; 2° de l'assujettir en temps de paix aux étrointes d'une ceinture de murailles et au joug des servitudes militaires si préjudiciables à son développement, à celui de son commerce, de son industrie ; 3° et quand l'occasion se présente d'en tenir compte, de la priver d'un avantage qui lui revient, en quelque sorte de droit et auquel d'ailleurs le transit du Nord au Sud est intéressé comme économie de temps et de dépense.

Vu l'importance numérique, agricole et commerciale des populations de la Woëvre, c'est-à-dire de la partie nord de l'arrondissement de Toul, alors surtout que le chemin passerait par Thiaucourt ou se reliait avec ladite ville.

Attendu d'autre part la valeur forestière, minéralogique et industrielle de la partie sud que plus tard par suite de son prolongement la ligne de Toul-Colombey desservira complètement.

Par ces motifs :

Le Conseil Municipal exprime le vœu : 1° que, dans le département de Meurthe-et-Moselle, Toul soit choisi comme point essentiel et immédiat de raccordement avec la ligne de l'Est du chemin à construire en vertu de la loi du 17 juin 1873 ; 2° et qu'un tracé soit déterminé dans ce sens par la commission mixte des ministères de la Guerre et des Travaux Publics, la compagnie de l'Est entendue »

Comme on le voit d'après le bel exposé qu'en fit le conseil municipal d'éloges de cette époque, ce que nous demandons aujourd'hui à plus de 40 ans de distance, n'est que la continuation de ce qu'il sollicitait alors avec tant de dignité. Nos anciens nous ont tracé le travail qu'ils avaient ébauché en faveur du pays Toulinois ; il est de notre devoir absolu de le continuer. Avec d'autant plus de certitude d'aboutir à bien que Toul est maintenant dans une situation privilégiée en ce qui concerne les moyens de communications économiques et rapides, avec tout autour de lui les ressources que nous avons énumérées.

Cela ne suffirait pas encore si nous n'avions pour alimenter ces industries la main-d'œuvre nécessaire.

Elle ne fera pas défaut ; elle se présentera à Toul comme elle s'est présentée à Foug et dans de meilleures conditions peut-être.

Une grande partie en sera facilement recrutée dans les nombreuses localités voisines où la population essentiellement viticole ne trouve plus suffisamment de moyens d'existence dans la culture de la vigne souffrante et qui semble condamnée, et les trains ne manqueront certes pas pour la diriger vers Toul et la retourner, besogne accomplie, dans ses foyers. Cette façon de procéder qui s'opère efficacement ailleurs atteint un double but utile et moral.

1° Elle laisse dans les campagnes les ouvriers qui s'y plaisent et qui y possèdent presque tous une petite maison et quelques champs qu'ils aiment à cultiver et dont ils tirent profit : ressource appréciable que possèdent peu souvent ceux habitant les localités industrielles et qui perdent ainsi le goût du supplément du travail en dehors de l'atelier. Dans les jours de repos, le travail champêtre s'accomplit dans un air pur et fortifiant bien préférable à l'atmosphère parfois viciée du cabaret.

2° Il évite les trop grandes agglomérations souvent dangereuses au point de vue moral et toujours coûteuses et difficiles au point de vue économique.

Le surplus de la population ouvrière trouvera facilement logement avec dépendances, jardins et terrains dans les localités près des ateliers. En outre des constructions économiques, salubres s'édifieront aussi non loin d'eux sur les routes, toutes proches, parallèles à la vallée de l'Ingressin destinée aux usines.

Les localités actuelles se prolongeront ainsi, formant des agglomérations continues jouissant de conditions hygiéniques exceptionnelles.

On verra de Toul à Foug, de Toul à Choley, de grands boulevards naturels dont les moyens de communications commodes et peu coûteux seront examinés et traités aux chapitres suivants.

La situation générale ainsi exposée, il convient d'inviter les industriels à visiter personnellement la région. Ils verront que à l'ouest de Toul, dans toute la vallée de l'Ingressin, en bordure du canal de la Marne au Rhin existent des terrains se prêtant admirablement à l'installation d'usines pour toutes industries.

Les passages supérieurs construits, pour la ligne de Toul à Thiaucourt, au-dessus du canal de la Marne au Rhin et des voies ferrées de Paris à Strasbourg et de Toul à Neufchâteau, la voie elle-même, remise au type normal, depuis ces ouvrages jusqu'à la gare du canal de Toul-ville serviraient à l'établissement d'une ligne industrielle qui desservirait toute la vallée et se raccorderait côté Toul comme côté Foug à la ligne de Neufchâteau évitant ainsi toute gêne sur la ligne principale trop chargée surtout par le passage des express parisiens.

Le raccordement de la ligne de Thiaucourt à la gare de l'Est serait facilement utilisé aussi pour l'installation d'une voie parallèle à la route nationale de Paris à Strasbourg afin de desservir tous les bâtiments militaires, pour le cas où devenus disponibles ils seraient utilisés par l'industrie.

D'autres emplacements industriels entre chemin de fer et canal sont aussi disponibles à l'Est de la ville de Toul, entre la ligne de Paris à Strasbourg et le canal de la Marne au Rhin. Ils s'étendent depuis le faubourg de Saint-Mansuy, sur plusieurs kilomètres de longueur allant vers Fontenoy.

De beaux terrains aussi attendent leur utilisation industrielle entre la ligne de Toul à Pont-St-Vincent et la Moselle canalisée sur le territoire de la commune de Chaudeney aux portes de Toul.

Pour des industries utilisant presque exclusivement la voie d'eau elles pourraient s'installer au mieux dans la grande prairie qui, depuis la Porte Jeanne d'Arc, à l'est du faubourg St-Evre, est riveraine du canal de l'Est branche sud.

Les industriels intéressés, au cours de leurs visites, se

rendront compte de la situation favorable de la région de Toul qui a su être appréciée par ceux qui, pendant ces dernières années, ont construit les usines céramiques de Foug et les fonderies de Foug filiales de celles si importantes de Pont-à-Mousson dont l'éloge n'est plus à faire.

Que MM. les industriels veulent bien examiner sur place les avantages matériels de toutes sortes qui leur sont présentés ; ils reconnaîtront qu'ils sont réels, que la situation qui leur est exposée n'est pas surfaite, loin de là, qu'au contraire tout concourt à les avantager et à leur faciliter la tâche.

La création des usines devra et sera certainement aidée par toutes les administrations intéressées au développement commercial de cette partie de la Lorraine. Elles voudront bien consentir non seulement la réduction ou la suppression, tout au moins pendant un certain temps, des taxes diverses qui frappent l'industrie, mais aussi restreindre les formalités, souvent décourageantes, pour engager les industriels à s'installer, alors que les municipalités intéressées reconnaissantes de leurs efforts, favoriseront au mieux l'essor des nouveaux chantiers profitables à leurs concitoyens.

Les municipalités peuvent compter, j'en suis convaincu, sur le concours actif et le dévouement des élus, à quelque titre que ce soit, de l'arrondissement appuyés eux-mêmes par tous leurs collègues de la Lorraine.

## TITRE II

### Extension de la ville

Parallèlement à l'effort industriel et commercial, et pour le compléter, la ville de Toul en tant que superficie doit préparer aussi son développement. Elle doit s'étendre, s'épanouir au-delà de ses remparts désormais inutiles et abolis ; elle doit grandir dans l'aisance des vastes surfaces disponibles après la suppression de sa ceinture de murailles, dans les nouveaux espaces qui apporteront l'air, la lumière, la santé à la vieille cité comme aux quartiers neufs qu'on construira.

Dès aujourd'hui il faut prévoir son plan d'expansion, le tracé de nouvelles rues larges, aérées qui formeront les quartiers de l'avenir, destinés à recevoir dans des immeubles bien salubres, l'afflux de la population nouvelle.

Doit-on pour cela songer à la suppression totale des remparts ? Je ne le crois pas. A mon avis cette coûteuse opération, non utile sur certains points où la compensation n'existerait pas, correspondrait à un programme beaucoup trop vaste, et sans aucun profit véritable pour la ville. Dans ces mêmes parties, l'esthétique, les perspectives n'y gagneraient rien non plus ; on se heurterait à des ouvrages publics indispensables qui s'opposeraient à tout développement rationnel de la cité.

En effet, au nord, la ville est limitée par le canal de la Marne au Rhin ; à l'est et au sud, par la ligne de Toul à Pont-Saint-Vincent, la Moselle et la branche sud du canal de l'Est. Tous ces ouvrages lui font une clôture naturelle devant rester telle.

La partie ouest-sud comprise entre le canal de la Marne au Rhin au nord de la ville et la branche sud du canal de l'Est en passant vers Saint-Evre, est donc la seule qui puisse être ouverte pour réunir les quartiers intérieurs aux terrains de l'ouest et du sud où la construction ne peut être entravée quels que soient les besoins de l'avenir.

Au surplus, le développement de la ville de ce côté, aura comme premier avantage la réunion, la liaison des immeubles bâtis en grand nombre dans les quartiers de la gare, de la Justice et de Saint-Evre, qui, soudés les uns aux autres, formeront le noyau principal de la future agglomération.

L'extension d'une ville est une opération très délicate et complexe ; des questions nombreuses, importantes sont à examiner, à solutionner : techniques, administratives, fiscales, etc.

Dans le cadre modeste de cet ouvrage je ne ferai qu'indiquer les grandes lignes des diverses opérations dont l'exécution après étude approfondie assurera l'aboutissement du projet. (Une étude complète, très sérieuse, très serrée est à faire).

La zone d'extension bien déterminée comme il est dit plus haut, il importe de fixer par un plan la distribution des nouveaux quartiers, en tenant compte autant que possible des voies de communication déjà existantes, des immeubles édifiés et de la facilité qu'offrent les terrains à la construction. Mais on ne doit pas se laisser influencer par des considérations locales ou particulières qui seraient gênantes pour la bonne harmonie, les heureuses dispositions d'une conception nouvelle, bien comprise pour l'intérêt général. Il ne faut pas craindre de frapper d'alignement, de supprimer si c'est nécessaire certaines propriétés, terrains ou immeubles bâtis, si l'intérêt de l'avenir l'exige. Il importe dans un travail de cette ampleur de faire tous les efforts, tous les sacrifices nécessaires pour donner satisfaction aux commodités et aux besoins futurs.

Les moyens de transports, l'éclairage, la distribution des eaux, l'évacuation des eaux usées, l'enlèvement des déchets et ordures, etc, sont choses importantes à prévoir, à examiner et à fixer définitivement.

Les rues nouvelles seront larges, spacieuses ; elles distribueront copieusement l'air et la lumière dans les immeubles projetés et par leur tracé et les dégagements qu'elles leur fourniront elles répandront aussi dans la cité actuelle les bienfaits d'une hygiène et d'une salubrité inconnues.

Les îlots de maisons seront assez importants afin qu'à l'intérieur il se constitue, dans des espaces suffisants, vastes et libres, des réservoirs d'air pur. Toutes constructions équivoques, douteuses ou malsaines seront impitoyablement interdites.

La population laborieuse, si intéressante, doit trouver dans les nouveaux aménagements toute sécurité pour sa santé ; les mesures d'une hygiène pratique, bien comprise, seront rigoureusement appliquées et il appartiendra à la commission spéciale chargée d'étudier et de faire aboutir le projet d'agrandissement de la ville de Toul de s'entourer de tous les renseignements propres à lui faire concevoir des dispositions parfaites ; elle voudra imposer, exiger énergiquement l'application des mesures qu'elle aura édictées pour procurer à son œuvre d'édilité tous les avantages et commodités qu'on est aujourd'hui en droit d'exiger et qu'il serait impardonnable d'avoir négligés.

Les plans intercalés dans le texte présentent une disposition d'ensemble qui pourrait servir de base à l'étude des détails si multiples de la question.

Comme idée primordiale : j'ai pensé que l'avenue Victor-Hugo, qui relie actuellement la gare à la ville, devienne une voie spacieuse, une belle promenade d'un développement important, d'une perspective réelle de 1300 mètres et d'une superbe perspective visuelle qui se prolongera jusqu'aux coteaux de Dommartin, Chaudeney et Pierre-la-Treiche bordant la jolie vallée de la Moselle, au-delà du canal de l'Est son point d'aboutissement.

A la sortie de la gare, en descendant vers la ville, les nombreux voyageurs seront favorablement impressionnés par ce boulevard de grande envergure et de bel aspect et les amateurs de pittoresque pourront jouir gratuitement d'une vue charmante en gravissant, avant que d'aller vers Toul, l'ancien chemin de Bruley qui monte vers le Saint-Michel, en prolongement direct de l'avenue Victor-Hugo, au-dessus de la voie ferrée jusque près du fortin Peltier ; là, le panorama qu'ils découvriront, au-delà de l'avenue avec ses belles annexes de droite et de gauche, sera splendide.

Sur le côté gauche de cette grande voie, en descendant vers Toul, aboutiraient les voies actuelles de la ville prolongées : rue Thiers, cours Alsace-Lorraine, rues Chanzy, Jeanne d'Arc, Navarin et du Manège qui se poursuivraient au-delà, pour la

plupart, au milieu des constructions neuves et des promenades établies, embellissant la grande artère.

De plus une voie nouvelle serait créée en utilisant près de la gare du canal le ruisseau de l'Ingressin couvert et transformé en égout, dans la partie comprise entre l'avenue et les remparts actuels. Cette voie serait prolongée et aboutirait sur le chemin de ronde intérieur devant la caserne Teulié.

On créerait ainsi le débouché vers la gare réclamé depuis longtemps pour la partie nord de la ville par les rues Baron Louis, de la Boucherie et de l'Ingressin. Pour cette dernière rue une amélioration complète serait apportée à sa viabilité en démolissant les bâtiments de l'ancien abattoir d'une utilité non démontrée et en remaniant en même temps le mur du jardin du collège devant la caserne Teulié.

Une autre rue serait aussi à prévoir en prolongement du chemin de ronde extérieur actuel et déjà bordé d'immeubles importants ; elle serait établie entre le chantier de bois Picard et le monument ; elle se raccorderait à une avenue partant près de l'hospice civil. De ce point de départ, extrémité actuelle du cours Alsace-Lorraine, ce cours serait ainsi prolongé par une plantation d'arbres jusqu'à la caserne Teulié.

Ainsi nos remparts seraient démolis et leurs fossés comblés et aménagés au mieux, les parties solides servant à édifier les constructions, les autres étant réservées pour des promenades de la caserne Teulié à l'entrée de la ville, aujourd'hui Porte de France, et au canal Vauban aux abords des grands moulins et du canal de l'Est.

Une autre artère parallèle à l'avenue Victor-Hugo serait ouverte en utilisant partie de la route nationale n° 60 contournant les glacis ; elle aboutirait comme l'avenue Victor-Hugo prolongée à la route départementale de Verdun à Épinal voisine immédiate du canal de l'Est.

Ces deux voies principales limiteraient l'emprise à bâtir faite sur l'emplacement des remparts et glacis avec cependant un emprunt sur des propriétés particulières.

Cette emprise pourrait être divisée en îlots d'immeubles suivant les indications fournies par le plan.

La route de la Justice serait continuée jusqu'au cours Alsace-Lorraine. La route nationale n° 60, dite route de Blénod, serait prolongée jusque-là route de la Justice en direction directe vers la gare.

Le chemin de Crétenois se prolongerait en ville par la rue Chanzy. La rue Navarin serait poursuivie comme l'indique le plan dans les propriétés privées et ferait sa jonction avec le chemin de la Folie à l'extrémité sud du faubourg Saint-Evre. Cette rue se terminerait ainsi sur la perspective des plateaux de Saint-Georges et Gare-le-Col.

La route nationale n°4 qui aujourd'hui traverse la ville pourrait emprunter la presque totalité de l'avenue Victor Hugo et se continuer ensuite jusqu'au pont sur le canal ; son parcours serait ainsi entièrement tracé, par de grandes voies, sur le territoire de Toul.

La rue du Crétenois prolongée serait la continuation naturelle de la route nationale n°60.

Une amélioration des voies de communications entre la ville et le faubourg, Saint-Mansuy s'impose.

Déjà des pourparlers à ce sujet ont été engagés par la municipalité avec les services militaires intéressés ; la guerre les a forcément suspendus.

Le but visé était celui-ci : supprimer les inconvénients du pont tournant à la traversée du canal au faubourg Saint-Mansuy par la construction d'une nouvelle voie à passage normal au-dessus du canal.

A cet effet il avait été proposé une nouvelle route qui, contournant le bureau d'octroi de la porte de Metz conservé, franchissait par un pont supérieur le canal de la Marne au Rhin à la Canonnière et se raccordait à la route de la gare à Saint-Mansuy,

au point de rencontre de cette route avec la ligne ferrée de Toul à Pont-Saint-Vincent.

Quant à l'accès de la porte de Metz, il doit aussi être rendu plus facile, moins dangereux. Pour cela il suffirait de s'en tenir aux moyens que je préconisais déjà il y a 13 ans et que j'énonçais alors dans un article paru le 18 octobre 1902 dans le journal local "l'Écho Toulinois".

A cette époque je disais : " Je ne propose pas ici la transformation complète de la voûte de la porte de Metz. La démolition de cette construction qui ne manque pas de grandeur avec son cachet tout militaire, n'entre pas dans ma manière de voir, mais il existe un moyen peu coûteux d'améliorer sur ce point les communications existantes ».

« Entre la porte et la casemate de droite il y a dans le prolongement même de la rue du Ménin une large percée naturelle, ouverture d'une nouvelle voie qui franchirait le fossé du rempart, tout comme à la rue Jeanne d'Arc, au moyen d'un simple ponceau dont il suffirait de construire une culée, l'autre étant créée naturellement par le mur d'escarpe ». On pourrait aussi construire un remblai pour la nouvelle voie avec l'énorme butte de terre qui l'avoisine, ne servant plus à rien, et de placer au-dessous un aqueduc pour laisser circuler l'eau du fossé du rempart. Dans l'un ou l'autre cas les deux voies se ressouderaient vis-à-vis l'octroi ».

La création de nouveaux quartiers exigera de la commission spéciale nommée, la préparation de règlements administratifs très étudiés et applicables également à la ville actuelle.

La commission agira sagement en s'entourant de compétences réelles, en puisant ce qu'il convient dans les règlements déjà en application dans les villes qui ont exécuté une œuvre analogue. Son attention sera retenue par les précautions à prendre en vue de l'hygiène trop souvent négligée malheureusement.

Elle devra imposer certaines conditions pour la distribution intérieure des immeubles à bâtir ou à transformer : cube d'air par pièces, ventilation, escaliers, cuisines, W.C., etc. Dans les immeubles importants, exiger des escaliers ne desservant qu'un certain nombre de logements ou appartements ; éviter ainsi ce mode de construction qui fait de l'immeuble une caserne.

La commission pourra aussi s'intéresser à la construction des façades des nouvelles maisons en prévoyance de la beauté esthétique des rues projetées.

L'extension d'une ville est une œuvre de longue haleine et le problème financier posé à la commission sera assez facilement résolu. Il ne faut pas cependant se dissimuler qu'il y ait de grosses dépenses à faire et avant toutes choses il conviendra de traiter avec l'État la cession des terrains que l'abandon ou la suppression des remparts rendra disponibles et utilisables.

Une grande surface sera employée au tracé des avenues et rues ainsi qu'à l'aménagement des squares, jardins, promenades indispensables à l'agrément, à la beauté d'une ville ainsi qu'à sa santé et qui occuperont de préférence les emplacements qu'on aura remblayés, ceux où la construction d'immeubles exigerait des frais trop élevés.

La ville nécessairement aura à solder des travaux de voirie très importants qui comprendront notamment : égout, nivellements, empièvements, pavage des chaussées, établissement des trottoirs, exécution des squares, jardins, promenades, plantations, distribution des eaux, édification des urinoirs, W.C. etc. ; l'éclairage s'il ne crée pas une dépense immédiate doit être également prévu.

La vente d'environ 6 hectares de terrains à bâtir produira une ressource importante, supérieure aux frais de démolition des remparts, remblaiement des fossés, nivellement des surfaces, etc. Le surplus disponible couvrira une partie des dépenses d'édilité.

Ces dépenses forcément réparties sur un certain nombre

d'années ne pèseront pas trop lourdement sur le budget municipal qui profitera annuellement des plus-values sensibles dues principalement à la perception des droits d'octroi sur tous les matériaux ou produits utilisés par la construction des immeubles et autres.

L'opinion publique doit être unanime à soutenir tous ceux qui travaillent pour l'avenir de la ville ; son influence prépondérante, sa grande autorité doivent faciliter la tâche entreprise, briser les résistances routinières ou intéressées afin d'arriver à réaliser cette œuvre d'importance capitale pour l'honneur et la prospérité de la cité.

### TITRE III

#### Tramways

Le développement de l'industrie dans la région de Toul aura pour conséquence inévitable et immédiate la construction d'immeubles à destinations diverses : ateliers, entrepôts, habitations, etc., tous immeubles fréquentés journellement par de nombreux ouvriers et habitants.

Ces immeubles s'édifieront un peu partout et principalement sur les grandes voies de communication existantes, à circulation facile. Ils se multiplieront dès le début de l'œuvre de progrès en bordure de la route nationale n°4 de Paris à Strasbourg. Cette grande voie est déjà garnie de constructions sur plus de la moitié de la distance qui sépare Toul de Foug.

Le faubourg de la gare, la Faïencerie, les magasins de concentration, les casernes de la 78<sup>e</sup> brigade d'infanterie et celles bâties en 1913-14, le village d'Écrouves et son annexe Grandménil couvrent, avec de nombreux immeubles particuliers bâtis de chaque côté de la route, une grande partie des terrains riverains sur près de 5 kilomètres de longueur.

Les terrains de l'avenue de la gare de Toul sont à peu près entièrement bâtis ; le faubourg Saint-Evre y compris la Justice est aujourd'hui une agglomération importante, à laquelle s'ajoutent les casernes d'infanterie, du génie, de l'artillerie, les magasins de dépôt nombreux, l'hôpital militaire.

Par son plan d'extension la ville se trouvera en contact plus étroit avec toute la population qui habite actuellement en dehors de la fortification, la circulation deviendra active, intense.

En même temps et tout en conservant leur autonomie les communes d'Écrouves-Grandménil et Foug pourront être dans un avenir prochain considérées comme la continuité, comme la banlieue de Toul auquel elles seront unies par le grand boulevard créé naturellement par la route nationale n°4 qui en relie les points extrêmes.

Pour la même raison, un jour Choley et Ménillot seront en liaison analogue avec le groupe actuel de la Justice et Saint-Evre relié lui-même à la ville

A ce moment plus proche sans doute que d'aucuns ne le croient, la ville de Toul et ces agglomérations diverses constitueront un groupement important, d'une grande activité commerciale, dont les unités s'entendront pour le bien commun et qu'il conviendra de chercher à développer et qu'il faudra doter de toutes les commodités modernes indispensables à son avenir.

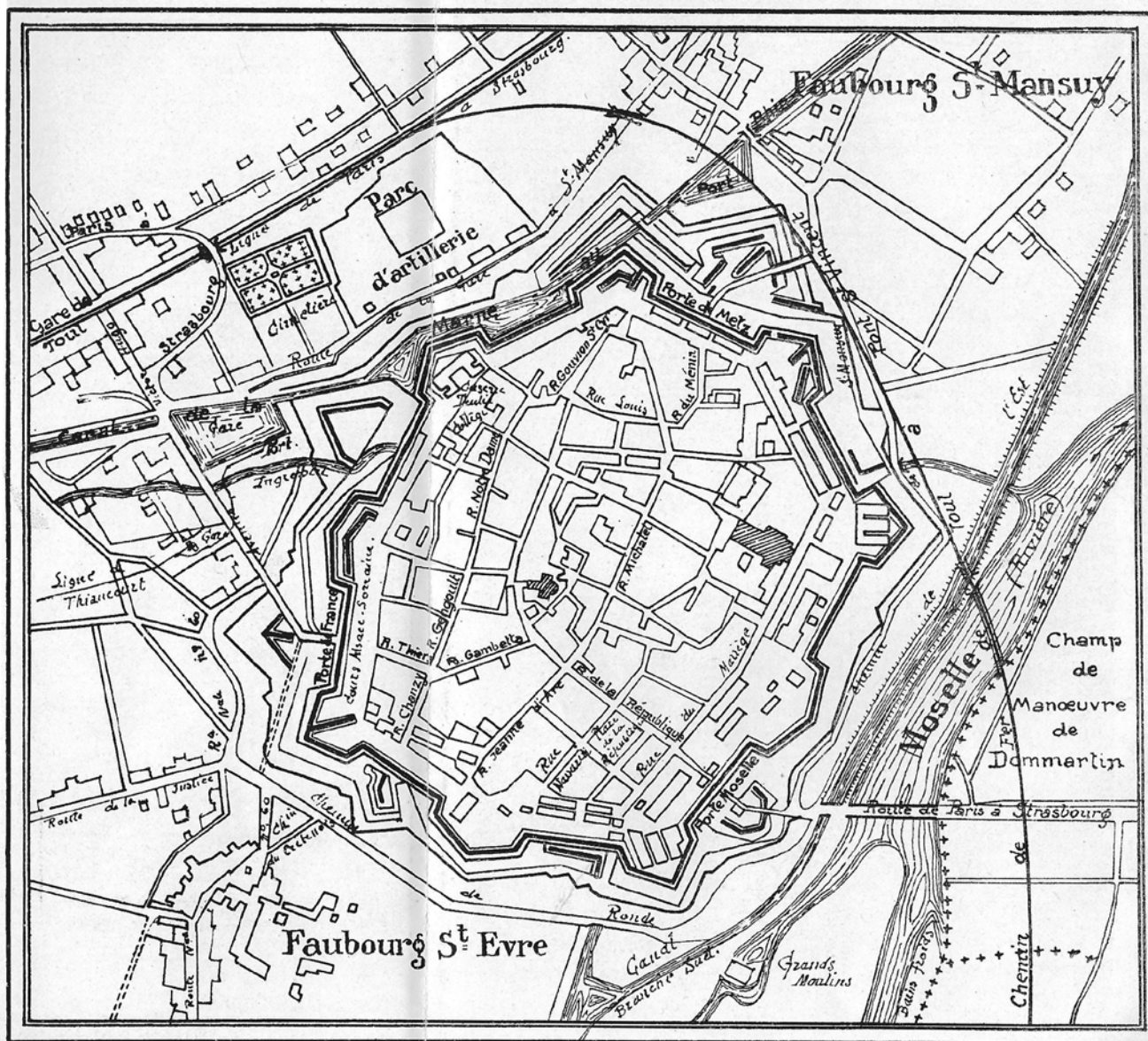
Parmi elles s'en trouve une surtout qui se place au premier rang : la rapidité économique des communications.

En 1902, sans escompter l'extension de la ville, soit en superficie, soit industriellement, -ce n'était pas l'heure- j'avais déjà soumis à l'opinion publique un avant-projet d'établissement de tramways et dans trois numéros du journal « l'Écho Toulinois » en date des 20-27 septembre et 18 octobre j'avais fait ressortir la possibilité, l'utilité de ce moyen de transport.

Ce qui à cette époque n'était qu'une prévision pouvant être ajournée deviendra une nécessité, un besoin absolu, dès que l'essor industriel et commercial se sera manifesté.

Il importe absolument pour la ville de Toul de posséder un moyen de liaison commode de toutes les fractions qui

## VILLE DE TOUL. — PLAN ACTUEL



composeront l'agglomération générale dont les besoins seront multiples.

Pour son commerce qui l'exige surtout, il faut que la population puisse facilement, économiquement se rendre sur les lieux d'achat ; il faut que pour quelques sous elle puisse se transporter sur tous les points de la région toulouise pour la meilleure satisfaction de tous ses besoins.

Les exigences de la vie sont nombreuses : enfants fréquentant les établissements scolaires, employés et ouvriers se rendant dans leurs bureaux et ateliers, habitants des centres nouveaux allant aux marchés ou, pour leurs affaires, dans les magasins et bureaux d'administrations diverses, enfin pour l'aisance de la vie courante, voire même pour aller aux réunions, aux fêtes civiles ou aux cérémonies religieuses des divers cultes ; il est plus qu'évident que les tramways seraient le véhicule aussi nécessaire qu'indispensable qui servirait non moins bien aux militaires de la banlieue pour descendre vers Toul ou retourner à leurs casernes.

Le tramway électrique pourrait seul répondre aux intérêts de la collectivité : il circule sans gêne dans les artères principales, s'arrête aux endroits convenables, est commode en toutes saisons et par dessus tout économique.

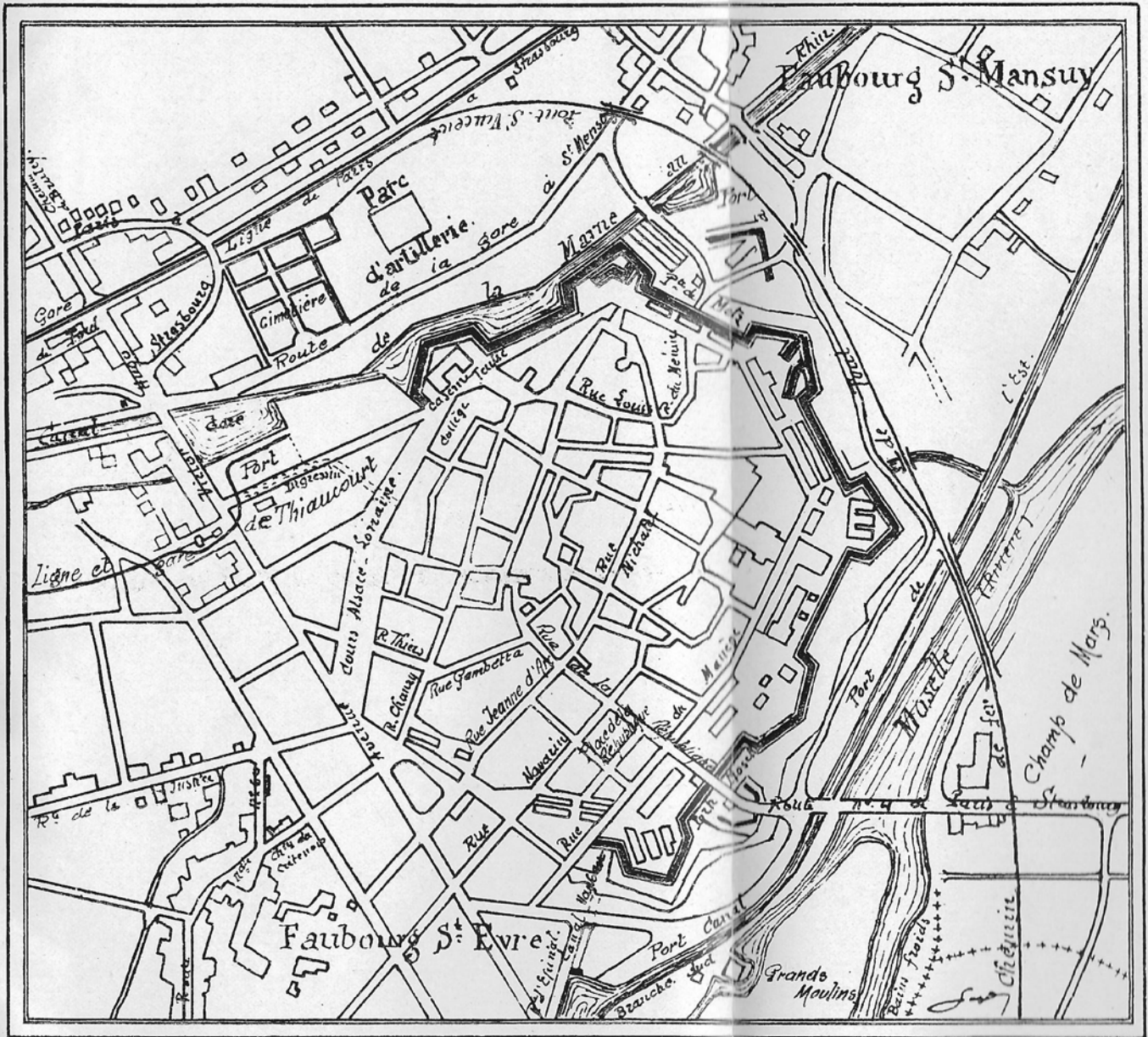
On peut dès à présent prévoir une ligne principale de Toul à Foug, puis plus tard des lignes secondaires qui deviendront importantes avec la création des usines et qui réuniront l'intérieur de la ville avec les nouveaux quartiers.

La ligne principale sera à grand rendement dès sa création notamment pour la partie comprise entre la ville et la gare et pour une autre partie qui comprendra le parcours de la gare à Écrouves-Grandménéil, le surplus devant aussi très rapidement devenir une ligne très fréquentée.

Il n'est pas douteux que parallèlement à la construction des tramways les maisons s'édifieront promptement sur tout le parcours de Toul à Foug. On verra ainsi la route nationale transformée en une grande rue bordée d'immeubles à usages divers qui en feront une promenade très goûtée des habitants.



## VILLE DE TOUL. — PLAN D'EXTENSION



Déterminer aujourd'hui exactement les diverses lignes secondaires serait prématuré ; elles ne seront établies qu'au fur et à mesure de l'extension de la ville. Cependant pour l'extérieur de la ville il faudra procéder le plus tôt possible à l'établissement des parties de voie qui seraient à même de desservir fructueusement les quartiers populeux existants et serviraient d'amorce aux lignes futures.

Le développement total des lignes atteindrait 12 kilomètres environ ; la ligne principale de Toul à Foug aurait seule, un parcours de 8 km 700.

L'électricité motrice serait fournie dans de bonnes conditions par les puissantes sociétés lorraines qui distribuent aujourd'hui dans la région l'éclairage communal et particulier.

Pour conclure, la création de ce réseau de tramways ne demanderait pas un bien gros capital quoiqu'il faut comprendre

l'installation de la voie, l'acquisition du matériel et la construction des bureaux, remises et ateliers. Dès la création des industries et l'édification au long des routes des habitations de leur personnel et des constructions particulières, la nécessité des tramways s'imposera d'elle-même et leur prix de revient mis en regard des recettes obligées qu'ils feront, montrera à leurs fondateurs qu'ils ont établi là une œuvre aussi utile pour le pays que rémunératrice pour eux-mêmes.

### CONCLUSION

La conclusion finale du petit exposé que je viens de faire tiendra en peu de lignes, la voici :

Une ville, un groupement important comme le

groupement toulouais ne doit pas, si grandes paraissent ses vicissitudes par suite des événements inéluctables qui se sont déroulés depuis la guerre et se déroulent encore, se laisser aller, si peu de temps que cela puisse être, à la dérive, et compter sur le hasard pour rétablir une situation prospère momentanément entravée. Il est urgent de modifier l'état de choses pour éviter la déchéance, pour maintenir, augmenter même, bien loin de reculer, la prospérité de la cité.

Sans être bien riche commercialement avant la guerre de 1870, la ville de Toul et ses habitants étaient aussi heureux que paisibles, ses rentiers du bon vieux temps, ses maîtres-ouvriers ou patrons, amis plutôt qu'exploiteurs de leur petit personnel et ses artisans laborieux et tranquilles qui aimaient leurs employeurs ainsi qu'on aime de bons chefs de famille, étaient parfaitement unis.

Avec les goûts simples qu'on avait à cette époque et qui poussaient à l'économie la grande misère et l'immoralité n'existaient pour ainsi dire pas ; le peu de cherté de la vie la rendait plus facile et presque chaque année les splendides récoltes du mont St-Michel, la vraie mine d'or pendant si longtemps de la ville de Toul, y apportaient un afflux d'or et d'argent qui fut l'origine, pour l'époque, de fortunes plus ou moins grandes mais qui en fait profitaient à tous.

Cette situation d'une existence calme quoiqu'un peu végétative commença à se troubler quelques années après la guerre de 1870, quand la viticulture locale peu à peu périclita et plus vite chez nous peut-être que dans les environs, nombre de nos vigneronniers ayant abandonné plus ou moins la culture du vignoble pour aller travailler dans les chantiers de constructions militaires.

Un remède cependant au point de vue de la prospérité commerciale de la ville surgit du résultat même de la fondation de ces établissements qui avaient bouleversé notre antique mode de vivre ; des garnisons de plus en plus fortes s'établissaient à Toul et dans nos environs ; elles atteignaient un chiffre de près de 30.000 hommes avant les dernières hostilités.

Un tel afflux de population flottante, surtout avec le nombre considérable des travailleurs préposés à la préparation des casernements, avait fait progresser à pas de géant le commerce local jadis si restreint.

Des établissements commerciaux de tous genres, des hôtels grandioses, confortables, des cafés splendides s'étaient fondés et avec eux des établissements de distractions honnêtes, cinémas, concerts et autres dont quelques-uns avaient même franchi les murs de notre enceinte.

Car ce grand progrès commercial ne se bornait pas à la ville même ; il s'étendait aux faubourgs infiniment améliorés de St-Mansuy et de St-Evre et aussi à la banlieue toulouaise peuplée d'une infinité de belles constructions qui depuis 1870 avaient surgi de terre, un peu au hasard, à l'ouest de Toul, de St-Mansuy à la Faïencerie, et de l'avenue de la gare, si rapidement bâtie, à St-Evre en passant par la route de la Justice qui peut rivaliser avec l'avenue Victor Hugo pour l'édification de ses constructions commerciales et autres.

Une si belle situation, avec un commerce si grandiose créé comme elle beaucoup par la nécessité de ces établissements,

peut-elle périlcliter ou faire faillite ainsi que semblent le dire des gens sans énergie : c'est impossible, ce serait méconnaître les vigueurs locales, les perspectives que l'avenir nous offre, notre situation privilégiée et les ressources topographiques naturelles que nous possédons et que j'ai énumérées précédemment.

Loin de périlcliter nous devons nous agrandir.

Si après la paix notre garnison est plus ou moins diminuée cette diminution sera compensée et bien au delà par l'établissement des industries qui se planteront sur notre sol où elles devront se développer comme partout ailleurs, et surtout dans nos pays frontières.

Nous étions malheureusement avant la guerre les tributaires des Allemands sur presque tous les points ; ils nous vendaient leurs produits qui, en beaucoup de cas, passaient avant les nôtres, et nous imposaient une énorme main-d'œuvre masculine et féminine acceptée malheureusement trop souvent au détriment de nos ouvriers, avec une confiance aveugle qui laissait champ libre, dans la belle France qu'ils s'approprièrent à dévaster et à anéantir, à ces fondateurs d'industries allemandes et aux travailleurs germains doublés d'espions.

Nous ne devons pas après la guerre ni employer ces misérables, ni user de leurs produits.

Le réveil industriel formidable, qui en ce moment galvanise si patriotiquement notre industrie ressuscitée, montre ce que la France est à même de faire quand elle le veut.

La terrible crise que nous traversons aura eu un triple résultat bienfaisant : 1° Secouer la torpeur de notre industrie qui vivait trop dans la terre à terre et comptait sur l'aide des étrangers dont elle méconnaissait les idées criminelles.

2° Sauver le pays des risques de la campagne par une énergie immense trouvée presque instantanément pour produire, guidée par nos ingénieurs enthousiasmés d'ardeur, un travail merveilleux et libérateur malgré si peu de préparation.

3° Montrer au pays que ce travail sauveur, éclos après des mois de guerre, dans le fracas des batailles, se continuera, et mieux encore, pour le bien de la France et des régions où il se produira, dans le calme de la paix.

Nous pouvons être et nous serons une de celles là, car chacun de nous, Toulouais, saura mettre sa pierre à l'édifice : les ouvriers en fournissant leur travail, les patrons, les industriels en édifiant leurs établissements études faites, les commerçants en prêtant au mieux leurs concours et les rentiers en aidant d'une partie de leurs capitaux à cette transformation de la vie active dans leur pays même, avec des certitudes de sécurité que les conseils d'administration, dans lesquels ils pourront avoir accès, leur fourniront, ce qu'ils ont été loin de trouver dans des entreprises étrangères, dont beaucoup dirigées contre la France, où va sombrer encore tant d'épargne française.

J'ai exposé simplement et franchement la situation, le bon sens et l'esprit d'action de notre race lorraine appuyés par les pouvoirs publics feront le succès.

Toul, 20 Septembres 1915.

L. LAFARGE



**Les Quatre Saisons**  
FLEURISTE

2 rue des Anciens Combattants d'Afrique du Nord  
54200 TOUL (face au Théâtre du Moulin)  
[www.fleuriste-toul.com](http://www.fleuriste-toul.com) Tél 03 83 64 58 73

