

4600³

35 Jéru 1865

Rectification de la route impériale n° 20

Memoire de M. M. les architectes de la Ville

[Signature]



RECTIFICATION

DE LA ROUTE IMPERIALE N. 20.

Les travaux d'entretien de la route impériale n. 20, qui ont été exécutés pendant l'année 1887, ont été terminés le 31 décembre 1887. Les travaux ont été exécutés conformément aux plans et devis approuvés par le Conseil général de la Seine-et-Oise, le 27 mars 1887. Les travaux ont été exécutés par le service des ponts et chaussées de la Seine-et-Oise, sous la direction de M. le Préfet de la Seine-et-Oise, et sous le contrôle de M. le Ministre des Travaux publics.

Le service des ponts et chaussées de la Seine-et-Oise a l'honneur de porter à la connaissance de M. le Préfet de la Seine-et-Oise, que les travaux d'entretien de la route impériale n. 20, qui ont été exécutés pendant l'année 1887, ont été terminés le 31 décembre 1887. Les travaux ont été exécutés conformément aux plans et devis approuvés par le Conseil général de la Seine-et-Oise, le 27 mars 1887. Les travaux ont été exécutés par le service des ponts et chaussées de la Seine-et-Oise, sous la direction de M. le Préfet de la Seine-et-Oise, et sous le contrôle de M. le Ministre des Travaux publics.

Le service des ponts et chaussées de la Seine-et-Oise a l'honneur de porter à la connaissance de M. le Préfet de la Seine-et-Oise, que les travaux d'entretien de la route impériale n. 20, qui ont été exécutés pendant l'année 1887, ont été terminés le 31 décembre 1887. Les travaux ont été exécutés conformément aux plans et devis approuvés par le Conseil général de la Seine-et-Oise, le 27 mars 1887. Les travaux ont été exécutés par le service des ponts et chaussées de la Seine-et-Oise, sous la direction de M. le Préfet de la Seine-et-Oise, et sous le contrôle de M. le Ministre des Travaux publics.

362708

février 1865

VILLE DE TOULOUSE.

RECTIFICATION

DE LA ROUTE IMPÉRIALE N° 20.



Une enquête d'utilité publique est ouverte sur le projet présenté, à la date du 21 janvier dernier, par MM. les Ingénieurs du service ordinaire du département, pour la rectification de la route impériale n° 20, dans la traverse de Toulouse.

Ce projet, peu différent de celui qui a été récemment soumis à l'enquête, est composé de deux rues (dites *Longitudinale* et *Transversale*), dont une partie seulement servirait de rectification à la traverse de la route impériale.

La rue Longitudinale, ouverte du *nord* au *sud*, aurait son point de départ sur le boulevard Napoléon, et aboutirait à l'angle *est* de la place Rouaix.

La rue Transversale, percée de l'*est* à l'*ouest*, mettrait en communication la place du Pont-Neuf et le faubourg Saint-Etienne.

La partie de ces deux rues que l'on veut utiliser pour la rectification de la route impériale n° 20, serait comprise : pour la rue Longitudinale, du boulevard Napoléon à la rue Transversale; et, pour cette dernière, de la rue Longitudinale à la place du Pont. —

La longueur de cette traverse de route ainsi rectifiée serait de 1,300 mètres environ, mesurés de l'axe du boulevard Napoléon à l'entrée est du Pont-Neuf.

Les soussignés ont fait ressortir dans leurs précédents Mémoires les vices inhérents à l'établissement des deux rues Longitudinale et Transversale. LES OPINIONS QU'ILS ONT ÉMISES, COMME LES FAITS QU'ILS ONT EXPOSÉS, ne pouvaient trouver de contradicteurs et sont définitivement acquis à la discussion. Leur tâche se borne donc aujourd'hui à apprécier les conséquences de la légère modification que le projet actuel apporte au tracé de la rue Transversale.

Dans le projet présenté par M. l'ingénieur Maguès, projet tombé sous le coup d'une désapprobation unanime et reconnu inadmissible dans une de ses parties par Son Excellence le Ministre des travaux publics, la rue Transversale, partant de la place du Pont, aboutissait vers le milieu de la face *ouest* du Marché-Couvert qu'elle contournait par quatre changements de direction successifs ; elle se dirigeait ensuite de la face *est* du Marché vers la rue du Faubourg-Saint-Etienne.

Dans le projet aujourd'hui soumis à l'enquête, la rue Transversale, partant de la place du Pont, gagnerait le côté *nord* du Marché-Couvert, qu'elle longerait jusqu'à la rue des Tourneurs, pour se diriger ensuite vers un carrefour projeté au débouché de la rue du Faubourg-Saint-Etienne.

Ce dernier tracé est également défectueux. La vue seule des plans le démontre. Aussi les soussignés, jugeant inutile de reproduire leurs critiques au point de vue des exigences de l'art et protestant contre la destruction d'une partie assez notable de l'hôtel d'Assézat, l'un des spécimens les plus remarquables de la renaissance architecturale italienne dans le Midi de la France, se bornent à examiner la question au point de vue de l'enquête, c'est-à-dire au point de vue spécial de la grande voirie.

La rue Transversale présenterait, dans les parties où elle se trouve

coupée par la rue des Changes et la rue des Tourneurs, de tels obstacles, de tels dangers pour la circulation, qu'il semble impossible que MM. les Ingénieurs en aient calculé d'avance toute l'étendue. En effet, à l'heure où cesse la vente sur les places du Capitole et des Carmes (marchés de *première main*, aussi avantageux pour le consommateur que pour le producteur), il se formerait dans la rue des Changes et la rue des Tourneurs deux courants opposés de marchands qui viendraient approvisionner le *Marché-Couvert* de leurs denrées invendues. Ces deux courants contraires s'arrêteraient ou plutôt se heurteraient devant cet édifice, station naturelle et forcée pour le déchargement et le dépôt des marchandises. A cet inévitable encombrement quotidien, se joindrait, les jours du marché aux grains, c'est-à-dire trois fois par semaine, un troisième courant de charrettes, piétons, vendeurs, acheteurs qui, débouchant du Pont-Neuf, se dirigerait vers la Halle-aux-Grains, placée au faubourg Saint-Etienne. Aux effets produits par ces trois courants, si l'on ajoute le mouvement local déjà si considérable dans la rue des Changes et la rue des Tourneurs; si, à toutes ces causes d'affluence désordonnée, on joint en outre le grand courant de *va et vient* que créerait la route impériale, on est forcé de reconnaître que ces deux premiers points d'intersection de la rue Transversale seraient des passages souvent fermés, infranchissables et toujours très périlleux.

On retrouverait presque les mêmes obstacles et les mêmes dangers :

1° Au point où les deux rues Longitudinale et Transversale se rencontreraient et se couperaient à peu près à angle droit sans élargissement de voie ;

2° En face de la rue de la Bourse et de la rue des Paradoux, point qui servirait de débouché au mouvement des six rues des Marchands, des Paradoux, du Pont, de l'Echarpe, de la Bourse et de la rue Transversale.

En résumé, la rue Transversale, successivement coupée presque

à angle droit, sans place, sans carrefour, sans élargissement de voie, par la rue Longitudinale, la rue des Tourneurs, la rue des Changes, les rues de la Bourse et des Paradoux, accumulerait, sur une longueur de 260 mètres seulement, une telle série d'obstacles et de dangers, que cette portion de traverse de route impériale semblerait une sorte de piège tendu à la sûreté publique.

La dépense qu'entraînerait l'établissement de la partie des rues Longitudinale et Transversale, proposée pour la rectification de la route impériale n° 20 dans la traverse de Toulouse (du boulevard Napoléon à la place du Pont), s'élèverait, d'après MM. les Ingénieurs, à 6,540,000 francs. — Il importe d'ajouter que la réalisation de l'ensemble du tracé grèverait le budget communal d'une somme de *douze à quinze millions*.

Passant à l'examen des pièces qui composent le dossier du projet soumis à l'enquête, les soussignés croient utile de signaler dans le rapport de M. l'ingénieur en chef Bergis, quelques passages qui précisent d'une manière exacte les conditions à remplir pour la rectification de la route impériale que l'on projette.

Dans l'exposé des motifs, M. l'ingénieur en chef dit d'abord : que le projet des rues Longitudinale et Transversale, dressé par M. Maguès, « ayant été transmis à l'administration supérieure, « après avoir été soumis à une enquête dans les formes « prescrites pour les voies communales, a paru TOUT A FAIT INCOMPLET « et INSUFFISANT, et en outre INADMISSIBLE DANS UNE DE SES PARTIES pour « une traverse de route impériale. » — Les soussignés sont heureux de retrouver leurs propres critiques dans les appréciations éclairées de l'administration supérieure et de voir ainsi leur opposition dans la dernière enquête si pleinement justifiée par une autorité décisive.

Avant d'exposer les dispositions générales de l'avant-projet qu'il présente, M. l'ingénieur en chef Bergis juge indispensable « de re- « chercher, en se plaçant au point de vue exclusif de la grande voi-

« rie, les conditions fondamentales auxquelles doit satisfaire le système des traverses de routes impériales dans Toulouse, afin de « desservir de la manière la plus *convenable* et la plus *économique* « la circulation générale. » — C'est à ce point de vue que la question lui semble devoir être envisagée même dans l'intérêt de la circulation locale.

M. l'Ingénieur en chef s'exprime ainsi :

« Dans l'état actuel des choses, la traverse qui fait partie de la « route impériale n° 20 est la seule qui relie, en pénétrant dans « l'intérieur de Toulouse, les grandes artères de communication de « la rive droite et de la rive gauche.

« Cette traverse, en ne considérant que sa direction générale, « satisfait aux besoins de la grande voirie en ce qui touche le mouvement qui s'effectue entre Toulouse et les routes impériales « n°s 20, 88, 112 et la gare des Chemins de fer du Midi. Elle a, « en effet, son origine sur les boulevards, à très peu près au centre du grand mouvement, au croisement des allées et de l'avenue « Louis-Napoléon. Elle passe par la rue de ce nom, la place du « Capitole, *incontestablement la plus importante de Toulouse sous « tous les rapports*, et elle se dirige ensuite *aussi directement que « possible vers le pont de la Garonne*, en desservant les rues principales dans lesquelles s'opèrent le mouvement local et le commerce « général. »

Mais l'insuffisance de largeur et les déficiences extrêmement graves que présente cette route dans quelques-unes de ses parties ayant été depuis longtemps reconnues, MM. les Ingénieurs du département « présentèrent, conformément aux instructions de Son « Excellence le Ministre des travaux publics (du 17 janvier 1860), « un avant-projet régulier ayant pour objet l'amélioration ou la rectification de ces parties, de manière à *satisfaire strictement* aux « besoins de la circulation générale et de la sûreté publique. »

Suivant cet avant-projet, la dépense eût été de 700,000 fr., en

donnant 10 mètres de largeur à la rue des Balances et à la rue Chaude. Cette dépense se serait élevée à 1,400,000 fr., si l'on eût suivi la rue des Balances et la rue Peyrolières.

Examinant ensuite le premier système de tracé présenté par la ville sous le nom de *rue de l'Impératrice*, système qui entraînait une dépense de 4,275,000 fr., dont le tiers devait être donné par l'Etat à titre de subvention, M. l'ingénieur en chef Bergis fait remarquer : « que le Conseil d'Etat, dans l'examen qu'il eut à faire de
« ce projet après l'enquête d'utilité publique, *trouva que la dépense*
« *était trop élevée*, et, sans repousser la rectification de la route
« n° 20, observa qu'il conviendrait de *rechercher une combinaison*
« *moins coûteuse* pour satisfaire aux exigences de la circulation. »

Passant à l'examen du deuxième système proposé par la ville, système qui consistait à élargir les rues Saint-Etienne, Croix-Baragnon, etc., en leur donnant une largeur minimum de 9^m,70, *jugée suffisante* par MM. les Ingénieurs, le rapport ajoute : « que l'admi-
« nistration supérieure a repoussé cet avant-projet, comme présentant
« un caractère d'intérêt purement municipal, par une décision en
« date du 16 mai 1864, basée en outre sur cette considération que
« la route impériale n° 20 DEVAIT SE DIRIGER VERS LE CAPITOLE, tandis
« que la route impériale n° 143 devait être déviée vers le pont de la
« Garonne ; *ce qui est en tout conforme* au système dont l'initiative
« est due aux Ingénieurs de l'Etat et qui a été exposé plus haut. »

Dans le troisième et dernier système proposé par la ville et modifié par MM. les Ingénieurs, le tracé des rues Longitudinale et Transversale (actuellement soumis à l'enquête) résoudrait d'une manière satisfaisante la rectification de la traverse de la route impériale n° 20 ; mais, suivant M. l'Ingénieur en chef, « *il aurait l'inconvénient de*
« *concentrer les mouvements de toute nature sur une ligne intérieure*
« *qui viendra rencontrer à angle droit la rue Transversale aux abords*
« *de la Halle*, ABORDS QUI SERONT INCONTESTABLEMENT ENCOMBRÉS PRESQUE
« TOUJOURS PAR LA CIRCULATION PUREMENT LOCALE. »

M. l'Ingénieur en chef dit, en outre, que « *le montant considérable de la dépense d'exécution de ce système ne lui paraît pas être en rapport avec ses avantages, au point de vue des intérêts de la grande voirie.* »

Ainsi, il ressort de ce qui précède :

Que la traverse de la route impériale passant par la rue des Balances et la rue Chaude, rectifiées d'après les indications données en 1860 par MM. les Ingénieurs, satisferait aux besoins de la grande voirie, tout en desservant la place du Capitole ainsi que les rues principales où se concentrent le mouvement et le commerce; et que l'exécution de ce projet n'entraînerait qu'une dépense de SEPT CENT MILLE FRANCS;

Que, conformément aux règles de l'art, les tracés proposés pour la rectification de la route impériale n° 20, dans la traverse de Toulouse, doivent être *aussi directs que possible*;

Que, d'après l'avis du Conseil d'Etat, ils doivent entraîner dans leur exécution une dépense *inférieure* à 4,275,000 francs;

Qu'enfin, d'après les instructions de Son Excellence le Ministre des travaux publics, ils doivent se *diriger vers la place du Capitole*, point le plus important de Toulouse sous tous les rapports.

Or, le tracé des rues Longitudinale et Transversale actuellement soumis à l'enquête, N'EST PAS DIRECT, coûterait en exécution PRÈS DE SEPT MILLIONS et passerait à CENT TRENTE MÈTRES environ de la place du Capitole.

Ce projet est donc contraire à la fois *aux règles de l'art, à l'avis du Conseil d'Etat et aux instructions ministérielles.*

De plus, d'après M. l'Ingénieur en chef Bergis, ce projet aurait le double inconvénient de concentrer les mouvements de toute nature aux abords de la Halle, *abords qui seront incontestablement encombrés presque toujours par la circulation purement locale*, et d'occasionner une dépense qui *ne serait pas en rapport avec ses avantages, au point de vue de la grande voirie.*

Un tel projet réunit donc TOUT CE QUI PEUT RENDRE IMPOSSIBLE l'approbation de l'administration supérieure.

Les soussignés, connaissant complètement aujourd'hui les conditions exigées pour la rectification de la route impériale n° 20 dans la traverse de Toulouse, considèrent comme un devoir de présenter un projet conforme au programme tracé à la fois par le Conseil d'Etat, par Son Excellence le Ministre des travaux publics et par MM. les Ingénieurs.

Projet proposé.

Le tracé proposé par les soussignés, partant du boulevard Napoléon et formant le prolongement de la route impériale n° 88 (rue du Faubourg-Matabiau), suivrait la rue Matabiau, aboutirait en ligne droite à la place du Capitole, longerait les côtés *est* et *sud* de cette place, et, à partir de ce point, se conformerait aux tracés proposés en 1860 par MM. les Ingénieurs, en suivant soit la rue des Balances, la rue Chaude et les quais, soit la rue des Balances, la rue Peyrolières et la place du Pont.

Ce tracé, qui se trouve indiqué par une teinte bleue sur les plans ci-joints, a le mérite d'être aussi direct que possible, de se diriger vers la place du Capitole et de ne coûter que 850,000 francs (rue Chaude) et 1,550,000 fr. (rue Peyrolières), c'est-à-dire de remplir largement toutes les conditions indiquées par l'administration supérieure.

D'après ce projet, la route impériale rectifiée n'aurait qu'une longueur de 1,221 mètres, mesurés de l'axe du boulevard Napoléon à l'entrée *est* du Pont-Neuf, en passant dans la rue Chaude; et de 1,167 mètres en passant dans la rue Peyrolières. Elle aurait donc, dans le premier cas, 79 mètres, et, dans le second, 133 mètres de moins que le tracé soumis à l'enquête et dont la longueur, comme il a été dit plus haut, est de 1,300 mètres.

En adoptant, comme terme de comparaison, les bases d'évaluation établies par MM. les Ingénieurs, bien qu'elles semblent au-dessous de la vérité, la dépense occasionnée par l'exécution de ce projet pourrait être déterminée ainsi qu'il suit :

RUE MATABIAU	SURFACE.	PRIX DU MÈTRE	MONTANT PARTIEL.	TOTAL.
Des Boulevards à la petite rue Matabiau....	337 ^m 50	175 ^f 00	59,062 50	150,000 00
De la petite rue Matabiau à la rue du Salé...	42 00	250 00	10,500 00	
De la rue du Salé à la rue Rivals.....	158 77	100 00	15,877 00	
De la rue Rivals à la place du Capitole....	279 37	120 00	33,524 40	
Déplacements d'industries et imprévus....			31,036 10	
Rectification de la rue des Balances et de la rue Chaude, d'après les évaluations de MM. les Ingénieurs.....				700,000 00
Montant total de la dépense.....				850,000 00

Somme à laquelle il faudrait, d'après les évaluations faites par MM. les Ingénieurs, ajouter 700,000 francs, si l'on adoptait le tracé qui suivrait la rue Peyrolières et la place du Pont, ce qui, dans cette dernière hypothèse, élèverait la dépense à 1,550,000 fr.

Quelques défauts graves ont été signalés par MM. les Ingénieurs sur les pentes et contre-pentes de la traverse actuelle, séparées par des cassis, parmi lesquels sont cités, comme particulièrement dangereux, ceux qui traversent la route entre la rue Cujas et la rue de la Daurade, et celui qui se trouve placé au bas de la pente de 0^m,063 par mètre, qui raccorde la rue Peyrolières avec la place du Pont. Mais ces défauts n'existent pas dans la rectification proposée par MM. les Ingénieurs en passant par la rue Chaude; car, d'après ces messieurs, le profil en long suivant cette rue et les quais, SERAIT IRRÉPROCHABLE si l'on adoucissait la rampe d'accès du Pont, ce qui, à leur avis, ne présente aucune difficulté.

Quant à la variante passant dans la rue Peyrolières, les soussignés pensent que, sans atteindre la limite maximum des déblais et remblais portés dans les projets des rues Transversale et Longitudinale, on pourrait amoindrir considérablement ou faire disparaître les pentes et contrepentes qui existent dans la rue Peyrolières.

Quant aux cassis, les soussignés croient ne pas devoir insister sur les moyens qu'il conviendrait de prendre pour les supprimer. Le voisinage du lit de la Garonne et des aqueducs déjà existants présentent en effet des moyens de suppression suffisants et peu dispendieux.

Avantages du projet présenté.

Les soussignés considèrent comme attachés à l'adoption de leur projet les avantages suivants :

La brièveté de parcours de la route par le tracé le plus direct ;

L'économie de plus de CINQ MILLIONS sur la dépense qu'entraînerait l'exécution du projet soumis à l'enquête ;

Le maintien, dans les rues actuelles, du commerce, de l'industrie et du mouvement de la population, conséquemment le respect de tous les droits acquis ;

L'amélioration de la voirie urbaine : 1° par la rectification désirée et nécessaire de la rue des Balances, si informe et en même temps si fréquentée ; 2° par l'élargissement de la rue Chaude ou de la rue Peyrolières ; 3° par le parachèvement des alignements approuvés pour la rue Matabiau et exécutés déjà en grande partie ;

La possibilité d'exécuter ce projet partiellement et par tronçons, dont chacun rendrait à la circulation un service immédiat ;

L'inutilité d'une compagnie qui, dans son avidité et ses ruineuses exigences, se réservera toujours toutes les parties lucratives d'un projet et toutes les chances de bénéfice, en laissant à la ville toutes les parties onéreuses, toutes les charges et toutes les chances de perte,

comme le démontrent du reste péremptoirement une épreuve récente et le projet de traité dont les soussignés ont signalé, dans leurs précédents mémoires, l'une des plus exorbitantes conditions;

Les bénéfices de l'entreprise réservés à la ville et le bénéfice du travail exclusivement réservé aux ouvriers de la localité, qui contribuent, par l'impôt et les droits d'octroi, à la richesse du trésor communal;

La réduction dans le chiffre de la dépense qui, avec l'économie de plus de *cinq millions* sur les frais qu'entraînerait l'adoption du projet soumis à l'enquête, permettrait à la commune de parachever par elle-même notre magnifique ligne de boulevards, nos édifices publics, nos plans d'alignement, tout en rendant la circulation plus facile dans les rues du Pont, Croix-Baragnon, Saint-Rome, Saint-Etienne, de la Bourse, des Changes, etc., etc.;

La faculté d'opérer graduellement et en choisissant, d'après l'urgence, les améliorations à réaliser; sage mesure d'où résulterait : 1^o la continuité dans les travaux, par suite la *continuité des secours accordés à la classe ouvrière*, service le plus grand que puisse lui rendre une administration paternelle; 2^o la réserve de ressources financières pour l'avenir, réserve qui ménagerait les moyens de faire face à toutes les éventualités, sans recourir ni à de nouveaux emprunts, ni à la surcharge des centimes additionnels;

Enfin, une dernière et grave considération qu'il importe de mentionner parce qu'elle a déjà vivement ému les propriétaires, si nombreux à Toulouse, qui vivent exclusivement du revenu de leurs terres, c'est que les grands travaux *exécutés d'urgence par les compagnies* bénéficient surtout aux ouvriers étrangers dont elles appellent la concurrence, en même temps qu'ils provoquent la *migration dans les villes des travailleurs des champs*. Un tel résultat serait nuisible aux intérêts de notre population ouvrière et désastreux pour l'agriculture qui, dans notre département, souffre déjà beaucoup de l'insuffisance des bras. — Les propositions précédemment formulées par les soussi-

gnés éloigneraient ce double danger, puisqu'elles rendraient entièrement superflu le recours à des auxiliaires étrangers.

Par tous ces motifs :

Les soussignés persistent de plus fort dans les *dires et énoncés de faits* contenus dans leurs deux précédents mémoires, auxquels ils se réfèrent, et demandent :

1^o Le rejet des avant-projets présentés, les 8 et 24 janvier 1865, par MM. les Ingénieurs du département pour la rectification de la route impériale n^o 20 dans la traverse de Toulouse, parce que ces avant-projets, élevant aujourd'hui à près de SEPT MILLIONS une dépense qui, d'après les appréciations antérieures des mêmes Ingénieurs, pourrait être réduite à SEPT CENT MILLE FRANCS, deviennent à la fois onéreux pour l'Etat et ruineux pour la ville, au double point de vue de l'établissement et de l'entretien;

2^o L'adoption d'un projet plus direct, plus économique et desservant la place du Capitole, c'est-à-dire d'un projet conforme aux RÈGLES DE L'ART, à l'AVIS du Conseil d'Etat et AUX INSTRUCTIONS de Son Excellence le Ministre des travaux publics;

3^o L'exécution des projets qui seront adoptés par l'Etat ou par la commune, afin de laisser le travail à nos ouvriers et, à la ville comme aux propriétaires, les plus values et bénéfices légitimes auxquels ils ont droit.

Toulouse, le 25 février 1865.

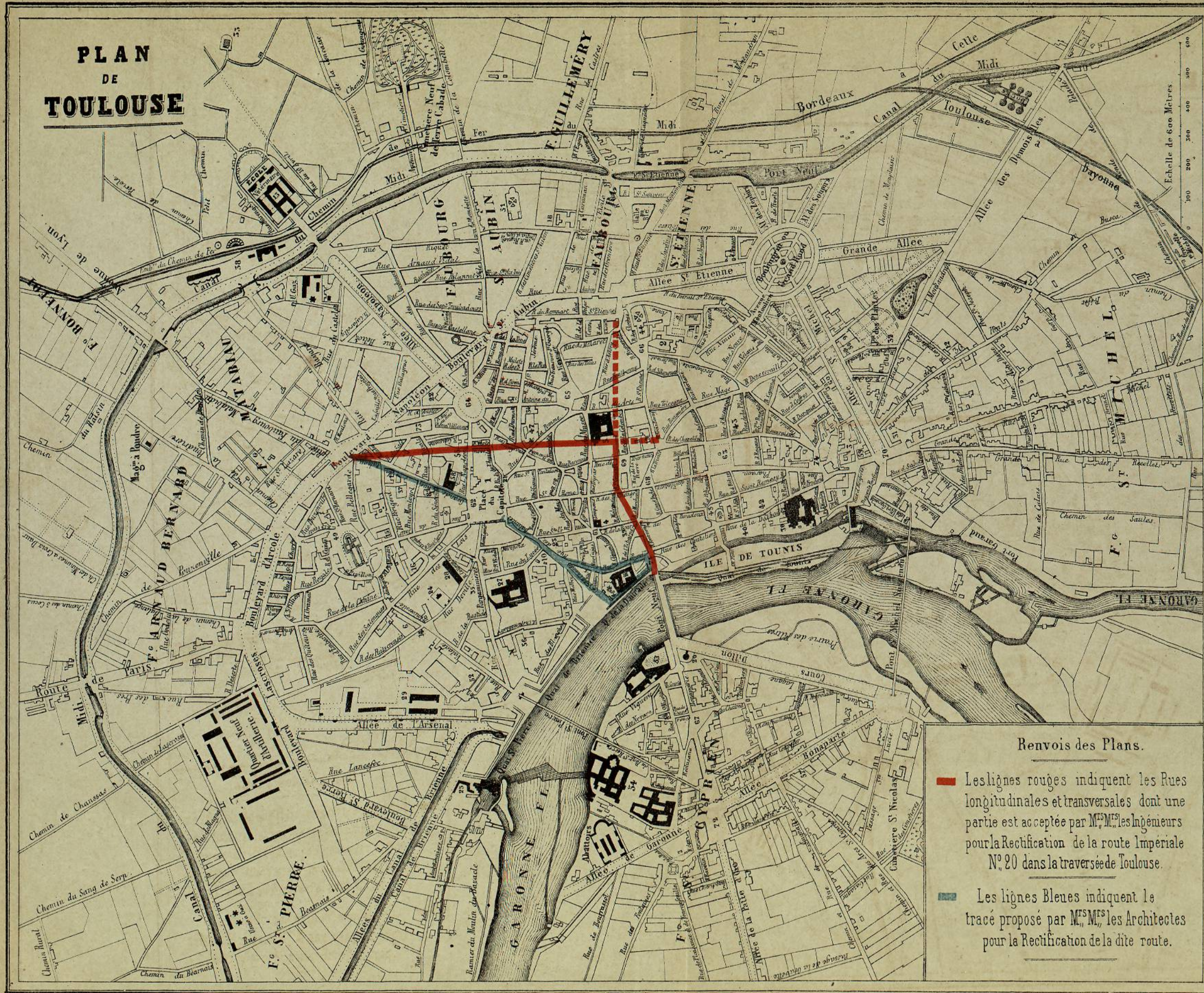
BONNAL, *architecte*; D. VILLENEUVE, *architecte*;
F. DELOR FILS, *architecte*; A. LAFFON, *architecte*;
D. PETIT, *architecte*; MAZÈRES, *architecte*;
DELORT, *architecte*; MONTREUIL, *architecte*;
LÉOPOL PETIT, *architecte*; LAFFON, *architecte*;
TOURRIÉ, *architecte*.



PLAN DE TOULOUSE

NORD

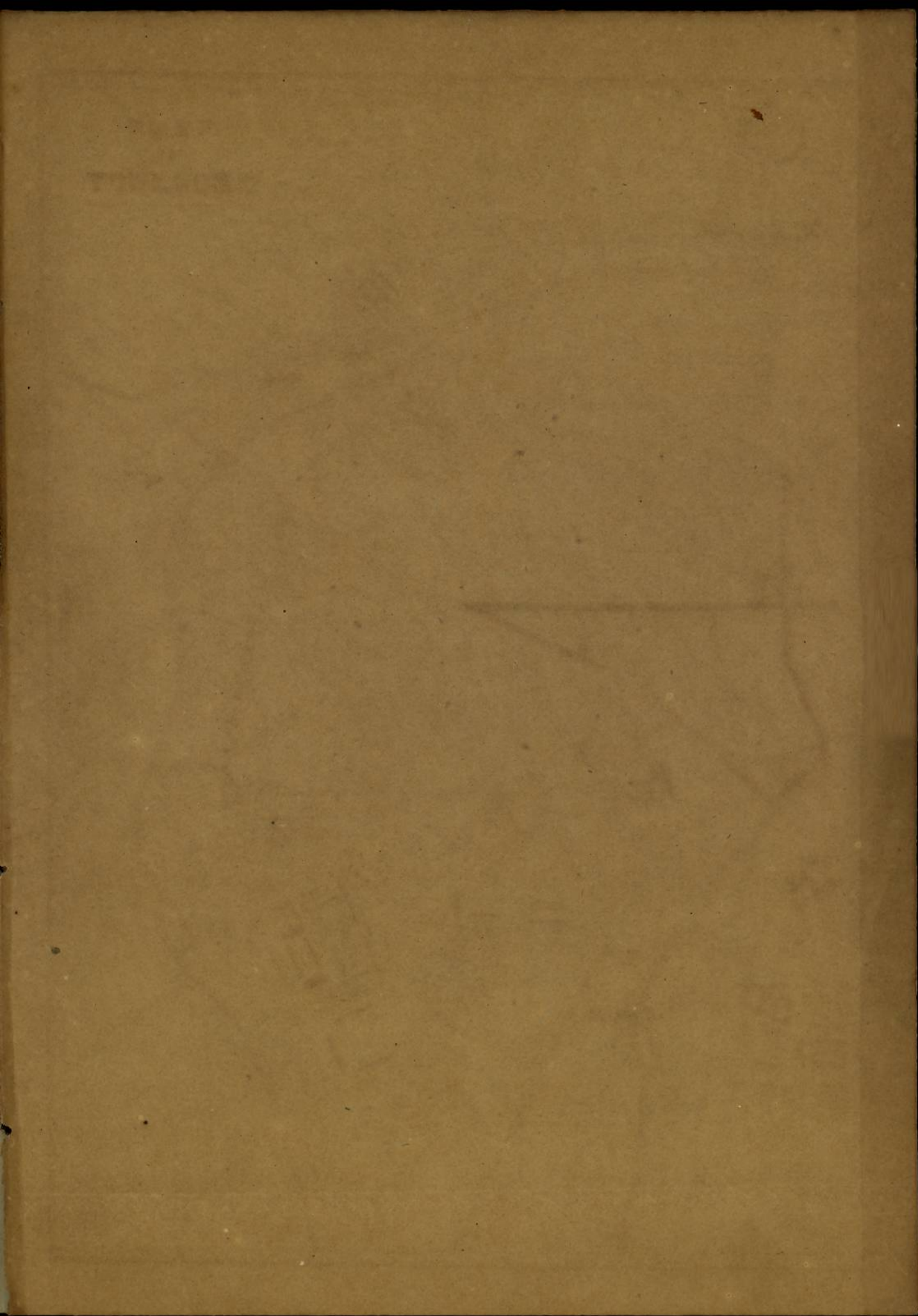
SUD



Renvois des Plans.

- Les lignes rouges indiquent les Rues longitudinales et transversales dont une partie est acceptée par M^{rs} M^{rs} les Ingénieurs pour la Rectification de la route Impériale N° 20 dans la traversée de Toulouse.
- Les lignes Bleues indiquent le tracé proposé par M^{rs} M^{rs} les Architectes pour la Rectification de la dite route.





00914