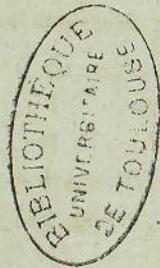


2^{de} Mars 1864

4600⁴

Avec Projeter = Rapport de Mr. Caze



1870

THE REGISTER FOR THE YEAR 1870

EXTRACT

REGISTER FOR THE YEAR 1870

CONTENTS

THE REGISTER FOR THE YEAR 1870

CONTENTS

THE REGISTER FOR THE YEAR 1870

THE REGISTER FOR THE YEAR 1870

THE REGISTER FOR THE YEAR 1870

362 763

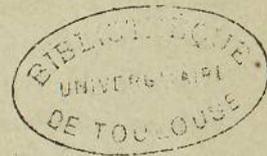
VILLE DE TOULOUSE.

EXTRAIT

DU

REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL.

Séance du 24 mars 1863.



Le Conseil municipal extraordinairement réuni dans le lieu de ses séances en vertu de l'autorisation de M. le Préfet du 22 du même mois;

PRÉSENTS :

M. CAZAUX, Adjoint au Maire, *président*;

MM. Niel, Caze, G^{al} Reveu, Fourcade, C^{te} de Roquette-Buisson, Marmier, Desbarreaux-Bernard, Fort, Boisselet, Daram, Salles, Sol, Calvet, Lignières, Massol, Broustet, Ozenne, Débax, Sabatié, Raspaud, Destrem, Lézat, Sarrère, Filhol, *secrétaire*;

M. le C^{te} de Campaigno, Maire, député au Corps Législatif, absent;

MM. Petit, Amilhau, Martin et Bories excusés.

M. CAZE, président d'une Commission composée de MM. Fort, Débax, Marmier, Martin, G^{al} Reveu, Lignières, Fourcade, Niel et Raspaud, fait le rapport suivant sur le résultat de l'enquête relative au projet présenté par messieurs les Ingénieurs des ponts-et-chaus-

sées pour la rectification de la route impériale n° 20, dans la traverse de Toulouse :

MESSIEURS,

Le Conseil municipal, en séance du 26 août dernier, prenait une délibération relative à l'ouverture de deux rues principales et à l'amélioration de rues accessoires; il fixait le chiffre de la dépense présumée, à laquelle était appelé le concours de l'Etat; il invitait enfin M. le Maire à se pourvoir auprès de l'autorité supérieure pour faire approuver sa décision, et obtenir le décret déclaratif d'utilité publique à l'effet d'acquérir les immeubles nécessaires à l'exécution du projet adopté.

A la suite de cette délibération, et conformément aux lois de la matière, une enquête publique fut ouverte, et dans sa séance du 19 novembre dernier le Conseil, consulté sur le résultat de cette mesure d'instruction administrative, tout en émettant l'avis que les oppositions étaient mal fondées, mit pourtant à profit quelques-unes des observations critiques qui s'étaient produites, et apporta certaines modifications au projet adopté le 26 août précédent.

Vous savez, Messieurs, que ce projet impliquait la suppression de la traverse actuelle de la route impériale n° 20, traverse qui se trouverait remplacée par les parties principales des deux grandes artères à ouvrir sous la dénomination provisoire de rues Longitudinale et Transversale.

Ce déplacement ne pouvait être accepté par l'autorité supérieure et réalisé avant qu'il n'eût été préalablement procédé à une enquête spéciale dans les formes prescrites par l'ordonnance du 18 février 1834.

Cette enquête elle-même a dû s'ouvrir sur un avant-projet destiné à faire connaître le tracé général de la ligne des travaux, les dispositions principales des ouvrages les plus importants, et l'appréciation sommaire des dépenses.

Telle est l'opération de nature complexe qui a été confiée à mes-

sieurs les Ingénieurs des ponts-et-chaussées par monsieur le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

L'avant-projet, conçu et formulé dans les conditions prescrites, a été soumis, à son tour, à la formalité des enquêtes.

Le Conseil municipal est en ce moment appelé à faire connaître son avis sur le résultat de ces opérations.

Cette tâche ne peut être ni longue ni difficile : je me hâte de dire, et vous apprendrez avec satisfaction, que messieurs les Ingénieurs reconnaissent d'abord l'urgente nécessité d'une rectification de la route impériale n° 20 dans sa traverse au milieu de la ville, et que, sauf certaines modifications, ils acceptent, comme pouvant remplacer très-convenablement la traverse actuelle, l'ouverture des rues proposées dans votre délibération des 26 août et 19 novembre derniers.

Chacun de vous, Messieurs, a pu prendre connaissance des lumineux rapports rédigés, l'un par monsieur l'Ingénieur du service ordinaire, l'autre par monsieur l'Ingénieur en chef.

Nous n'avons donc pas à les replacer sous vos yeux, sauf à puiser tout-à-l'heure dans ces documents des observations qui serviront de réponse à des critiques formulées dans l'enquête.

Ne croyez pas, en effet, Messieurs, que le travail si consciencieux des ingénieurs délégués par le Ministre ait échappé aux sévérités de la censure. Moins heureux que nous, ces hommes compétents, dont naguère on invoquait le concours, ont trouvé de plus nombreux contradicteurs :

Mille six cent onze opposants s'étaient inscrits sur les cahiers de la première enquête : quatre mille quatre cent quatre-vingt-cinq, intervenant dans la seconde, repoussent le projet des ingénieurs, contre mille deux cent soixante-dix-sept qui l'approuvent. Comme dans la précédente enquête, il est à remarquer que le plus grand nombre des interventions se sont produites sous forme d'opinion collective par des formules uniformes, au bas desquelles les signatures étaient apposées. Si l'on s'en rapporte à des documents puisés à bonne source, des moyens de succès peu parlementaires auraient

été mis en usage pour obtenir des adhésions et grossir ainsi le nombre des opposants.

Ces procédés, quelque regrettables qu'ils soient, ne peuvent nous surprendre : on sait que dans toute entreprise d'une grande importance il y a toujours, malheureusement, des intérêts, des amours-propres blessés; et que, par l'effet d'une propagande active, il peut se produire un mouvement d'idées artificiel et factice qui ne saurait être confondu avec la manifestation vraie de l'opinion publique.

Ne faut-il pas reconnaître également que si, du côté de la critique, il y a d'ordinaire surexcitation et entrainement, l'approbation a des allures moins bruyantes et plus calmes? On laisse volontiers aux organes officiels, représentants légaux des communs intérêts, la charge d'une responsabilité qu'on ne recherche pas à plaisir.

On s'explique ainsi la différence notable dans les chiffres par lesquels se traduisent le nombre des adhésions et celui des oppositions; l'explication devient plus naturelle encore si l'on observe que, dans des matières analogues à celle qui nous occupe, les oppositions à toute mesure d'innovation ou de réforme s'augmentent des divergences d'avis sur les combinaisons multiples que peuvent recevoir les travaux, et de toutes les formules de contre-projets.

C'est là, Messieurs, vous ne l'avez pas oublié, le résultat général que mit en lumière le dépouillement de la première enquête, dont la dernière n'est, à bien dire, qu'une nouvelle édition un peu augmentée.

En lisant le rapport si impartial de la Commission d'enquête, vous avez pu remarquer en effet qu'il mentionne, en les combattant, la plupart des contre-projets opposés une première fois au projet municipal. Il signale les causes qui ne permettent pas de s'arrêter aux contre-projets nouveaux. Nous ne pouvons que nous en référer, à cet égard, aux observations si décisives présentées par les membres de la Commission. Il en est un qui devait et qui a plus particulièrement fixé leur attention, parce qu'il se rattache en partie à l'une des rectifications de traverse de la route n° 20 étudiées par messieurs les Ingénieurs : c'est une ligne qui, partant du boulevard,

suivrait la rue Matabiau jusqu'à la place du Capitole, d'où elle pénétrerait dans la rue des Balances pour arriver à la place du Pont, soit par la rue Peyrolières, soit par la rue Chaude.

Ce n'est autre chose que la traverse actuelle, sauf la substitution éventuelle de la rue Chaude à la rue Peyrolières, et le remplacement de la rue et place Louis-Napoléon par la rue Matabiau.

C'est, comme on le voit, une légère variante d'une direction reconnue défectueuse, et signalée comme telle par messieurs les Ingénieurs. Ecoutez leur langage :

« Depuis longtemps l'Etat entretient comme traverse la rue des
« Balances et la rue Peyrolières. La première est loin assurément
« de constituer une bonne traverse, car elle est très-irrégulière,
« et vis-à-vis la rue Mirepoix elle présente un étranglement qui
« réduit sa largeur à 6 mètres. La rue Peyrolières est encore plus
« mauvaise. Sa largeur varie de 5 à 7 mètres, et ne dépasse pas
« six sur les trois quarts de son parcours; le croisement des voi-
« tures y est impossible sur quelques points. En outre, le profil en
« long est détestable : il offre une succession de pentes et de contre-
« pentes séparées par des cassis.....

« En réalité, dit monsieur l'Ingénieur ordinaire (page 4 de son
« rapport), depuis le Capitole jusqu'au Pont, la voie est si défec-
« tueuse, l'on y rencontre tant d'obstacles, qu'on peut dire qu'il y a
« une véritable lacune entre ces deux points.

« Il est vrai que la déviation par la rue Chaude amoindrirait les
« inconvénients puisqu'on éviterait les déclivités profondes de la
« rue Peyrolières.

« Aussi les études qui furent faites en 1860 établirent que, si l'on
« voulait procéder par voie de rectification de la traverse actuelle,
« le moyen le plus économique de résoudre le problème consiste-
« rait à abandonner la rue Peyrolières pour suivre la rue Chaude et
« le quai de la Daurade, en donnant au passage dans cette direction
« 10 mètres au moins de largeur. La dépense était évaluée à
« 700,000 fr. »

Telle est donc la voie nouvelle qui, réunie à la rue Matabiau, est

proposée comme la traverse préférable et vivement préconisée, pour me servir des termes du rapport de la Commission.

Ce contre-projet est effectivement présenté et développé dans un Mémoire qui a reçu une grande publicité. Il est revêtu de 11 signatures. En ajoutant à ce nombre celui de 4105 signatures recueillies dans plusieurs cahiers des enquêtes, on arrive au total de 4116 partisans du contre-projet.

Si, en pareille matière, la majorité numérique fait loi, nous n'avons plus qu'à nous incliner humblement et proclamer que les rues Chaude, des Balances et Matabiau, élargies à 10 mètres, formeront une traverse de route irréprochable.

Dans ce cas, les 11 sont parfaitement autorisés à écrire dans leur Mémoire que le *projet présenté par M. l'ingénieur Maguès* est tombé *sous le coup d'une désapprobation unanime*. Qu'est-ce, en effet, qu'une minorité de 1277 suffrages contre l'écrasante majorité de 4000 et plusieurs centaines de voix ?

Eh ! ne pensez pas, Messieurs, qu'il soit permis de discuter la valeur de ces suffrages ! Non. Ce droit nous est formellement dénié par les milliers de signataires dont les protestations identiques au fond, quoique diverses par la forme, se terminent par cette phrase stéréotypée en quelque sorte dans les dix à douze cahiers où les noms sont inscrits :

« Les soussignés, puisant leur confiance dans le sentiment qui
« les inspire, espèrent que leurs vœux seront pris en sérieuse con-
« sidération, et qu'ils ne verront pas se renouveler le spectacle
« étrange d'un rapporteur qui, méconnaissant à la fois le droit de
« pétition et le principe même du vote universel, conteste la valeur
« morale des suffrages qu'il est prompt à solliciter et jaloux d'ob-
« tenir. »

J'ai peine à croire, Messieurs, que vous compreniez ainsi votre mandat et celui de vos rapporteurs. Sans vous exagérer à vous-mêmes l'importance de vos prérogatives, vous penserez sans doute que vous n'êtes pas réunis pour assister à un simple dépouillement de scrutin et vous livrer à une opération d'arithmétique.

Votre tâche, moins restreinte et plus digne, consiste, non à compter, mais à peser les suffrages en appréciant les motifs qui leur ont servi de base. C'est aussi le droit de votre rapporteur, c'est son devoir, auquel il demeurera fidèle sans se croire coupable d'attentat contre la constitution du pays.

Voilà pourquoi je n'hésite pas à dire que les auteurs du contre-projet dont je m'occupe ne se sont pas rendu compte des éléments de la question qu'il s'agit de résoudre. Ils paraissent avoir oublié que, lorsqu'en 1860 des études furent faites pour la rectification de la traverse si défectueuse de la route impériale n° 20, l'administration des ponts-et-chaussées et l'autorité municipale reconnurent que, pour concilier avec les exigences de la grande voirie l'intérêt de la viabilité communale, il conviendrait de donner à une nouvelle traverse substituée à l'ancienne une direction qui, la faisant pénétrer plus profondément dans le centre de la cité, se prêterait aux améliorations de la voie publique depuis longtemps sollicitées.

C'est dans ce but, et pour rechercher la combinaison la plus favorable à ce double intérêt, que des études faites et renouvelées sortirent successivement les projets de la rue de l'Impératrice et de la ligne rectifiée de la place du Pont au faubourg Saint-Etienne. En rappelant ces circonstances dans nos rapports des mois d'août et novembre derniers, nous disions aussi les causes qui avaient dû faire renoncer à l'exécution de ces projets. Nous n'avons pas à y revenir.

Ces précédents de la question sont également expliqués d'une manière complète dans les rapports de messieurs les Ingénieurs sur lesquels l'enquête était ouverte; ils résument leur opinion dans les termes suivants qu'on a pu lire à la page 28 du rapport de monsieur l'Ingénieur ordinaire, approuvé par monsieur l'Ingénieur en chef.

Après avoir reconnu que la traverse est excessivement défectueuse, que l'accroissement progressif et très-sensible de la circulation donne même à la rectification un caractère d'urgence de plus en plus prononcé, monsieur l'Ingénieur ajoute :

« Plusieurs combinaisons ont été poposées pour cela.

« La première, étudiée en 1860, consistait à dévier la route par
« la rue Chaude, en portant sa largeur à 10 mètres. Cette solution
« *fort modeste*, et la plus économique qu'on pût concevoir, exi-
« geait pourtant une dépense de 700,000 fr.

« Presque aussitôt la Ville proposa de placer la traverse dans une
« rue monumentale dite de l'Impératrice..... Une pareille disposi-
« tion était évidemment préférable au tracé par la rue Chaude,
« et l'Administration supérieure, l'adoptant en principe, avait décidé
« que l'Etat contribuerait pour 1,425,000 fr. quand elle a été reje-
« tée par le Conseil d'Etat comme trop coûteuse.

« La Ville indiqua alors comme traverse l'ensemble des rues qui
« relie le Pont au faubourg Saint-Etienne en les élargissant d'une
« manière convenable. Mais monsieur le Ministre a trouvé que cette
« disposition, d'un caractère *trop exclusivement municipal*, ne
« répondait pas aux besoins de la route n° 20, qui doit tendre vers
« le Capitole et vers la Gare du chemin de fer du Midi.

« Enfin la Ville propose aujourd'hui de placer la traverse dans
« les deux nouvelles rues dites Longitudinale et Transversale qu'elle
« vient de projeter. »

Ces observations montrent bien quels sont les éléments et la portée du problème à résoudre; c'est une sorte d'accord dont il faut rechercher les bases, une conciliation entre les intérêts de l'Etat et ceux de la Ville : l'Etat, — auquel incombe la charge de la grande voirie et qui reconnaît par suite la nécessité de rectifier la traverse de la route impériale n° 20 : la ville, — qui veut profiter de cette circonstance pour obtenir une assiette nouvelle en vue de ses projets d'amélioration de la voie publique. Or, l'intérêt de l'Etat est de réunir par le trajet le plus court les deux points extrêmes de la traverse à l'entrée et à la sortie de la ville ; — l'intérêt municipal est de faire pénétrer le plus possible la traverse au cœur de la cité et aux centres du plus grand mouvement.

C'est donc, il faut bien le redire, encore dans une combinaison propre à concilier ces intérêts que se trouvera la solution du problème.

Pour atteindre ce but, la Ville a proposé un premier projet : celui de la rue de l'Impératrice; puis un second : l'ensemble rectifié des rues actuelles entre la place du Pont et le faubourg Saint-Etienne. Celui-ci a été rejeté, on vient de le voir, comme *trop exclusivement municipal*.

Certes on ne fera pas ce reproche au contre-projet exposé dans le Mémoire imprimé mentionné plus haut et appuyé par 4,105 adhérents !

Quand l'Etat reconnaît lui-même qu'il y a convenance à déplacer la traverse actuelle, et fait rechercher par ses ingénieurs les moyens d'associer dans ce but ses subventions aux ressources de la Ville pour faire rentrer la traverse dans un système amélioré de viabilité publique, il est assez bizarre que les auteurs et adhérents de la traverse par la rue Chaude prennent en mains, pour ainsi dire, la cause de l'administration des ponts-et-chaussées, qui n'a pas besoin de défenseurs officieux.

Que les opposants se montrent économes des deniers de l'Etat en lui recommandant, pour la traverse, la direction la plus courte et la plus économique, je le veux bien; mais que, du moins, ils n'aient pas la prétention de stipuler les intérêts de la Ville.

A la vérité, ils font ressortir de leur contre-projet, au profit du trésor municipal, une économie de plus de cinq millions sur la dépense qu'entraînerait l'exécution du projet soumis à l'enquête. Ne croyez pas cependant que les contribuables pour lesquels on témoigne tant d'intérêt, aient beaucoup à se réjouir de cette économie; car, si la page 10 du Mémoire imprimé fait briller à leurs yeux l'espérance d'un dégrèvement, la page 11 fait tomber toutes les illusions. On y lit en effet : « La réduction dans le chiffre de la dépense
« avec l'économie de plus de cinq millions permettrait à la com-
« mune 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-Ba-
« ragnon, Saint-Rome, Saint-Etienne, de la Bourse, des Changes,
« etc., etc. »

Cette phrase, écrite dans le Mémoire des 11, se trouve à peu près identiquement reproduite dans les cahiers manuscrits des 4,105.

Qu'en pensez-vous, Messieurs : n'y a-t-il pas là un magnifique programme qui promet à notre cité la transformation la plus radicale, et ce prodige accompli avec une somme de cinq millions?....

Qu'il serait bien accueilli parmi nous l'entrepreneur habile et dévoué qui viendrait offrir de réaliser cette merveille!

C'en est assez, me semble-t-il, pour démontrer que le plus grand nombre des opposants n'ont pas exactement mesuré la portée de leurs votes, dont la conséquence ne tend à rien moins qu'à nous faire rétrograder au point de départ et à tout remettre en question.

Quelle est, en effet, depuis 1860 la préoccupation du Conseil? — C'est de rechercher, de concert avec l'autorité supérieure, une combinaison favorable aux exigences conciliées de la grande voirie et de la viabilité urbaine. Les tentatives si longuement et si péniblement faites pour atteindre ce but paraissent au moment d'aboutir : eh bien! la rupture de cet accord si désirable serait l'effet immédiat du vote que nous combattons. Lorsque ceux qui le proposent adressaient, le 10 du mois de décembre dernier, à messieurs les Ministres de l'intérieur et des travaux publics un Mémoire où se trouvaient énumérés une série de faits affirmés par eux à l'appui de leurs griefs contre la délibération prise, le mois d'août précédent, par le Conseil municipal, ils ont pu écrire en l'absence de tout contradicteur : « *Ces faits exposés publiquement sont DEMEURÉS INCONTESTÉS* » « *parce qu'ils étaient INCONTESTABLES, et ils sont définitivement* » « *acquis à l'opinion publique.* »

C'est aussi avec un empressement satisfait qu'ils ont cru devoir citer dans leur dernier Mémoire le passage suivant, extrait du rapport de monsieur l'Ingénieur en chef, sur l'ouverture projetée des rues Longitudinale et Transversale : « *Ce projet, après avoir été* » « *soumis à une enquête dans les formes prescrites pour les voies* » « *communales, a paru tout-à-fait incomplet et insuffisant, et* » « *en outre inadmissible dans une de ses parties, pour une tra-* » « *verse de route impériale.* »

Les auteurs du Mémoire accompagnent cette citation isolée d'une observation ainsi conçue : « *Les soussignés sont heureux de re-
« trouver leur propre critique dans les appréciations éclairées
« de l'Administration supérieure, et de voir ainsi leur opposi-
« tion dans la dernière enquête si pleinement justifiée par une
« autorité décisive.* »

Monsieur l'Ingénieur en chef a dû probablement être fort surpris en voyant la singulière interprétation qui avait été donnée au passage extrait de son rapport. Oui, sans doute, une partie de la rue Transversale, — le passage au marché couvert — est déclarée inadmissible; mais si, dans son ensemble, le projet était incomplet et insuffisant, c'est parce qu'il n'avait pas subi l'épreuve des formalités prescrites par l'ordonnance du 18 février 1834, ainsi que nous l'avons dit au début de ce rapport. Pourtant il était bien facile aux auteurs du Mémoire de reconnaître l'erreur de leur interprétation en continuant la lecture du rapport de monsieur l'Ingénieur en chef.

L'Administration supérieure, dont ils proclament l'autorité décisive, a si peu justifié leur opposition qu'elle a prescrit l'examen du projet au point de vue de la traverse, et que les ingénieurs du service ordinaire en proposent l'adoption, sauf à modifier le passage du marché couvert. Quand on peut signaler de semblables méprises, n'est-on pas autorisé à dire qu'il faut peser les suffrages avant de les compter? C'est le droit qu'ont exercé les membres de la Commission d'enquête : après avoir réfuté les objections, ils expriment un avis favorable en principe à l'exécution d'un projet qui, selon le rapport de monsieur l'Ingénieur en chef dont les opposants invoquent l'appui, doit « *satisfaire à toutes les exigences de la
« viabilité en ce qui touche la longueur du parcours, la dis-
« position du plan, et surtout celle des profils en long et en
« travers, qui présentent incontestablement de très-grands
« avantages sur celles de la traverse actuelle supposée rectifiée
« suivant le système des ingénieurs.* » C'est donc, non le rejet, mais l'admission du projet municipal qui est proposée par messieurs

les Ingénieurs, sauf la modification qui consiste à porter à 15 mètres la largeur de la rue latérale au côté *nord* du marché, en reliant cette rue à la place d'Assézat, d'une part, et à la rue Transversale de l'autre, par deux lignes directes sans contourner le marché couvert.

A défaut de l'élargissement proposé, la suppression de ce marché semble préférable à messieurs les Ingénieurs. Cette combinaison, il faut bien le dire, aurait aussi l'assentiment de la Commission d'enquête, si la décision antérieure du Conseil municipal ne faisait obstacle.

En exprimant cette pensée, les honorables membres de la Commission et ceux des opposants qui l'ont partagée, n'ont point peut-être connu les motifs qui déterminèrent le Conseil municipal à fonder sur la place de la Pierre un marché couvert.

On sait que les marchés tenus sur les places publiques durent seulement quelques heures dans la matinée, et que, par l'effet de cette limitation, dont personne ne songe à contester l'opportunité, un grand nombre de ménages peuvent être privés de leurs approvisionnements. On jugea donc qu'à raison de l'importance croissante de notre ville et de l'affluence des étrangers, il serait utile de créer des marchés couverts où la vente des denrées alimentaires serait permanente.

Il était question d'en établir plusieurs pour desservir différents quartiers de la ville; mais on crut prudent de faire un premier essai et d'attendre ensuite les leçons de l'expérience.

La résolution ainsi prise pour l'établissement d'un marché unique, on peut affirmer, sans crainte de démenti, qu'il n'y avait pas de doute possible sur l'emplacement.

Nous ne dirons pas qu'il y eut des droits acquis pour les rues des Changes, des Tourneurs et autres circonvoisines, malgré la possession immémoriale d'un marché sur la place de la Pierre, sans méconnaître d'ailleurs qu'il faut tenir compte dans une certaine mesure de ces intérêts relatifs lorsque des considérations d'utilité générale n'en commandent pas le sacrifice.

Mais, indépendamment de ces raisons secondaires, il suffit de jeter les yeux sur la carte de Toulouse pour reconnaître qu'un marché unique ne pouvait être placé ailleurs que là où il se construit en ce moment. C'est, en effet, le point le plus central. Nul ne songerait assurément à doter de cet établissement mercantile la place du Capitole. Serait-ce la place du Marché-au-Bois, la place Saint-George, la place des Carmes? Les quartiers voisins de ces places pourraient y trouver leur commodité et leur satisfaction; mais elles sont toutes à distance notable du centre de la cité, et la préférence accordée à l'une serait la négation arbitraire de tout avantage pour les autres. Il n'y a eu dans le choix de la place de la Pierre ni injustice ni faveur. C'est la force des choses, les nécessités de sa situation qui lui ont valu ce privilège aux yeux des uns, cette servitude, onéreuse peut-être, aux yeux des autres.

Le Conseil municipal n'a eu qu'à consacrer le fait résultant de la disposition des lieux, des habitudes, des besoins, des intérêts de la population.

Messieurs, c'est aujourd'hui le cinquième anniversaire de la délibération du 24 mars 1860 portant qu'un marché couvert serait construit sur la place de la Pierre. Dans ce court espace de temps, les dispositions relatives du quartier, les besoins, les habitudes, les intérêts de la population sont-ils tellement modifiés qu'il faille tout changer? et lorsque l'établissement n'est pas même encore terminé, que l'expérience n'est pas faite, est-il opportun d'abattre ce que nous venons d'édifier à grands frais, foulant ainsi aux pieds, par l'effet d'une inconstance et d'une versatilité dont la supposition seule me semble injurieuse, les motifs impérieux et les considérations puissantes qui avaient inspiré notre décision? Non, Messieurs; ce n'est pas vous qui renverserez de vos mains l'œuvre commencée avec l'assentiment de la population tout entière, l'œuvre qui se termine à peine, alors que les causes qui l'ont fait entreprendre subsistent dans toute leur force et feraient, n'en doutez pas, succéder les regrets et les plaintes, un autre sentiment peut-être, au succès des oppositions dont elle est aujourd'hui l'objet.

La Commission d'enquête a bien compris que la conservation du marché couvert sur la place de la Pierre était pour le Conseil municipal une condition essentielle de toute mesure ultérieure : aussi a-t-elle écarté cette hypothèse en faisant même loyalement observer que ce déplacement serait loin de produire dans la dépense l'économie qui semblerait ressortir des calculs faits par messieurs les Ingénieurs.

L'élargissement de la rue Saint-Géraud (côté *nord* du marché couvert) n'a pas trouvé de contradicteur au sein de la Commission d'enquête ; mais elle n'a pu donner son assentiment à la direction des rues adjacentes en dehors de l'axe de cette place. Les raisons de leur dissentiment nous paraissent décisives ; vous les connaissez, et nous n'avons pas à les reproduire devant vous.

Une combinaison a été proposée comme mesure de conciliation entre les intérêts de la grande voirie et ceux de la viabilité municipale. Cette combinaison consiste à pratiquer le système des pans coupés qui, dans les motifs de votre délibération du mois de novembre dernier, étaient présentés comme pouvant former le débouché de la rue partant de la place d'Assézat pour aboutir à la partie *ouest* du marché, puis à établir une place quadrangulaire à l'autre extrémité.

Ces modifications combinées feraient ainsi disparaître l'inconvénient signalé dans les rapports de messieurs les Ingénieurs relatifs au passage trop étroit pour une traverse de route impériale, et assureraient la sécurité et la facilité de la circulation.

Les avantages promis par cette mesure de conciliation sont trop bien justifiés dans le rapport de la Commission d'enquête pour que nous ayons besoin de les reproduire ici.

Vous y avez vu avec satisfaction que messieurs les Ingénieurs ont donné leur assentiment à la modification qui serait ainsi faite à leur projet. En m'exprimant de la sorte, je me permets de pressentir votre opinion. Vous êtes en effet, à votre tour, consultés sur les enquêtes ; et si l'avis de la Commission qui en a résumé l'ensemble obtenait votre assentiment, il y aurait une modification analogue que

devraient subir vos délibérations des mois d'août et de novembre derniers.

Considéré en lui-même, le projet que nous pouvons désormais appeler projet de conciliation (en le qualifiant ainsi, j'ai la confiance que je ne prononce pas une parole vaine et hasardée), ce projet, disais-je, serait irréprochable s'il ne présentait une irrégularité regrettable par la différence dans la dimension des deux rues latérales au marché; mais elle sera peu sensible et bien rachetée par l'ouverture de la place à la partie *est*.

L'avantage manifeste qu'il offre sous tous les rapports, c'est, indépendamment de l'espace plus grand laissé entre la rue et le Musée, la suppression de la rue de la Colombe, qui continuerait d'exister d'après le tracé primitif de messieurs les Ingénieurs.

Une seule objection pourrait vous arrêter : c'est l'accroissement de la dépense.

Une première observation doit être faite à cet égard : c'est que l'accroissement résultera surtout de l'extension de largeur donnée à la rue Saint-Géraud. Qu'on adopte le tracé primitif de messieurs les Ingénieurs ou le système mixte de conciliation, le chiffre de l'augmentation sera le même.

Reste l'excédant de dépense qu'entraîneront les pans coupés et la place quadrangulaire. Si l'on tient compte, d'une part, de l'infériorité de valeur des parties d'immeubles à occuper dans la rue directe sur l'axe du marché, et, d'autre part, de la dépense qu'entraînerait l'élargissement ou la rectification rendue nécessaire de la rue de la Colombe, on arrive à une compensation, autant qu'il est permis d'en juger par l'étude des calculs produits dans le dossier de messieurs les Ingénieurs.

Mais enfin, quelle que soit la ligne adoptée, il est incontestable que, comparée au plan admis dans votre délibération des mois d'août et de novembre derniers, il en ressortira toujours une élévation de dépense dont il serait en ce moment difficile de fixer le chiffre exact sans craindre de commettre quelque erreur, puisque des éléments positifs nous manquent à cet égard.

Nous ferons seulement observer que cet accroissement de dépenses tient aux nécessités de destination que doit recevoir la rue Transversale, puisqu'elle sera traverse de route impériale; et que, par conséquent, il devra paraître juste que le trésor de l'Etat participe à cet excédant de dépenses dans une large proportion.

Ceci m'amène naturellement à vous entretenir d'une dépêche de monsieur le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, à la date du 3 février dernier, et communiquée par monsieur le Préfet auquel elle était adressée. On lit dans cette dépêche le passage suivant :

« Vous voudrez bien, en me transmettant les pièces de cette « instruction, y joindre une délibération du Conseil municipal fai-
« sant connaître son avis sur la rectification projetée ainsi que ses
« intentions au sujet du concours de la ville de Toulouse dans la
« dépense de l'opération. »

Le moment est-il venu de répondre à la question qui nous est faite? Il est permis d'en douter.

Messieurs les Ingénieurs devaient également s'occuper des éléments propres à déterminer la proportion dans les parts contributives de la dépense. Cette appréciation impliquait pour eux le mandat de fixer tout d'abord le chiffre de la dépense qui incomberait à l'Etat dans l'hypothèse d'une simple rectification de la traverse actuelle.

Or, en tenant compte de l'augmentation de valeur dans les immeubles survenue depuis 1860, époque où les estimations furent faites, la dépense restreinte aux travaux rigoureusement nécessaires pour la viabilité de la traverse actuelle serait d'un million.

« Nous ne prétendons pas cependant, dit monsieur l'Ingénieur « ordinaire (page 26 de son rapport), que cette somme soit une
« limite infranchissable; nous la regardons, au contraire, comme un
« minimum. Si elle correspond, en effet, aux avantages que la
« grande voirie retirera de l'opération, il faut bien reconnaître que
« les améliorations projetées par la Ville intéressent la chose publi-
« que à d'autres titres qui peuvent mériter de l'Etat un concours
« plus efficace. »

De son côté, monsieur l'Ingénieur en chef ne croit pas pouvoir émettre encore un avis définitif à ce sujet, le montant de la subvention que l'autorité supérieure jugera équitable d'accorder à la ville de Toulouse pour l'exécution des rues Longitudinale et Transversale ne pouvant, dit-il, « être déterminé en pleine connaissance de cause « que lorsque le projet de ces rues aura été soumis à une enquête « publique dans les formes prescrites par l'ordonnance du 18 février 1864. »

Si, pour compléter le dossier de l'enquête qui doit être mis sous les yeux de monsieur l'Ingénieur en chef, l'avis du Conseil municipal était nécessaire, il suffirait, ce me semble, de rappeler les circonstances et les considérations sous l'influence desquelles fut prise votre délibération du mois d'août 1864.

L'exécution des travaux projetés devait, dans leur ensemble, s'élever à une somme de 9 millions 30,000 fr., et nous faisons entrer dans nos prévisions une somme de 3 millions que nous étions autorisés à considérer comme le chiffre de la subvention accordée par l'Etat.

C'était donc à concurrence des deux tiers que la Ville devait supporter la dépense. Mais il est à remarquer que l'ensemble des travaux comprenait, indépendamment des rues à ouvrir pour remplacer la traverse actuelle de la route impériale n° 20, le redressement ou rectification de diverses parties de la voie publique et autres travaux.

Dans la délibération du 26 août, les travaux d'ouverture de rues pour la nouvelle traverse de route étaient présumés pouvoir entraîner une dépense de 5 millions : d'où la conséquence que, si la subvention de l'Etat devait être de 3 millions, c'était, au point de vue de l'ensemble général des travaux à entreprendre, le tiers de la dépense totale ; c'était plus de la moitié relativement aux 5 millions affectés à l'établissement de la traverse.

Si les exigences de la grande voirie appellent spécialement les fonds de l'Etat, il y a dans les travaux d'utilité publique exécutés par de grandes villes un caractère d'intérêt général que signalait

dans son rapport monsieur l'Ingénieur, et que le Gouvernement ne méconnaît pas.

Par ces divers motifs, il a paru à votre Commission que la part de la Ville dans l'exécution des travaux relatifs à l'ouverture de la traverse nouvelle de la route impériale n° 20, serait équitablement fixée à la moitié de la dépense.

Aux raisons d'équité se réunissent de justes causes de confiance dans une haute intervention pour nous donner la certitude que les ressources seront élevées au niveau des besoins et des sacrifices.

Cette confiance, nous la puissions dans le souvenir des paroles qui terminaient l'exposé de monsieur le Maire lorsque, le 8 août 1864, ce magistrat présentait au Conseil les projets d'ensemble pour nos travaux d'utilité publique.

« Par quels moyens, disait monsieur le Maire, seront complétés
« les 9 millions nécessaires à l'exécution des travaux projetés? Ceci
« m'amène à vous parler encore de l'audience dans laquelle l'Em-
« pereur a bien voulu permettre de l'entretenir des intérêts que je
« représente comme Maire de Toulouse.

« J'ai saisi alors l'occasion de rappeler à Sa Majesté la promesse
« qui m'avait été faite d'une subvention de 2 millions pour nos
« premiers projets, le système d'économie introduit postérieurement
« à cette promesse dans les finances de l'Etat, et les conséquences
« qu'il avait eues pour notre trésor municipal privé tout-à-coup
« d'une ressource considérable.

« L'Empereur a bien voulu accueillir avec bienveillance ma ré-
« clamation; et pour atténuer ce que pouvait avoir eu de fâcheux
« pour notre ville l'effet rétroactif de la mesure économique adop-
« tée, Sa Majesté a daigné me promettre que l'Etat contribuerait
« pour un tiers à la dépense projetée, en faisant observer seule-
« ment que la somme demandée ne pourrait être accordée en une
« seule annuité..... »

N'avais-je pas raison de vous dire, Messieurs, que notre sécurité devait être complète? Forts d'un tel appui et de ces promesses, il nous est permis de croire que le jour est proche où l'exécution,

succédant enfin à des projets si longuement et si laborieusement préparés, sera pour nous un juste dédommagement de nos vives sollicitudes.

Lorsqu'à la fin de ce rapport ces dernières paroles s'échappent de ma plume, je cède trop peut-être au sentiment personnel dont je n'ai pu me défendre dans l'accomplissement de la tâche qui m'était dévolue. L'amour sincère de la vérité n'affranchit pas toujours de l'erreur, je le sais. Quelles que puissent être nos convictions, nous pouvons nous tromper, et nous reconnaissons à chacun le droit de le dire. Mais il est permis de se plaindre quand les idées sont travesties et les intentions méconnues.

Les critiques ont été véhémentes dans les enquêtes : c'est l'exercice d'une liberté légitime que nous devons respecter ; toutefois elle a des limites, et ces limites sont dépassées lorsque le langage est acerbe et les insinuations malveillantes.

On nous impute, en termes que je ne reproduis pas, de fouler aux pieds les traditions, de porter une main irrespectueuse sur les choses du passé ; on nous accuse d'ingratitude envers nos prédécesseurs.....

Ah ! Messieurs, s'il était possible d'évoquer ceux qui siégèrent avant nous dans cette enceinte, ils nous diraient les obstacles semés sur leurs pas, leurs déceptions, leurs amers déplaisirs. Si nous jouissons de leurs œuvres, c'est qu'ils résistèrent à de vaines clameurs, préférant à la popularité d'un jour le témoignage d'une conscience fortifiée par le sentiment du devoir.

Ce qu'ils ont fait, ils nous convieraient à le faire à notre tour.

Le meilleur hommage que nous puissions rendre à leur mémoire, c'est d'imiter leur exemple et de poursuivre sans faiblesse l'exécution de nos desseins quand nous les croyons en harmonie avec les intérêts dont nous sommes les dépositaires ; et si nous avons le malheur que la fermeté de nos résolutions nous attire quelques disgrâces contemporaines, nous trouverons justice auprès de nos successeurs !

Au nom de la Commission, et à l'unanimité des votes, j'ai l'honneur de proposer au Conseil d'émettre l'avis :

1° Que la traverse défectueuse de la route impériale n° 20 doit être déplacée ;

2° Que le tracé proposé par messieurs les Ingénieurs, sauf la modification faite avec leur assentiment par la Commission d'enquête, doit être accepté ;

Qu'il y a lieu, par conséquent, de maintenir le projet adopté par le Conseil municipal dans les séances des 24 août et 19 novembre derniers ; toutefois, en fixant à 15 mètres la largeur de la rue Saint-Géraud, en établissant des pans coupés au côté *ouest* du marché couvert, et une place quadrangulaire au côté *est* ;

3° Que la part de la ville de Toulouse dans la dépense, évaluée par messieurs les Ingénieurs au chiffre de 6,540,000 fr., ne doit pas dépasser la moitié de cette somme.

Après la lecture de ce rapport, quelques observations sont échangées entre divers membres du Conseil.

Les conclusions de la Commission sont ensuite mises aux voix et adoptées à l'unanimité des suffrages.

Pour extrait conforme :

Le Maire,

CAZAUX, Adj^t.

Le 20 Mars 1891, le conseil d'administration de la Compagnie des
 Chemins de fer de l'Etat a l'honneur de vous adresser ci-joint
 le rapport annuel de l'exercice 1890-1891, ainsi que le bilan
 et le compte de répartition des dividendes.

Le conseil d'administration a l'honneur de vous adresser
 également le rapport annuel de l'exercice 1890-1891, ainsi que
 le bilan et le compte de répartition des dividendes.

Le conseil d'administration a l'honneur de vous adresser
 également le rapport annuel de l'exercice 1890-1891, ainsi que
 le bilan et le compte de répartition des dividendes.

Le conseil d'administration a l'honneur de vous adresser
 également le rapport annuel de l'exercice 1890-1891, ainsi que
 le bilan et le compte de répartition des dividendes.

Le conseil d'administration a l'honneur de vous adresser
 également le rapport annuel de l'exercice 1890-1891, ainsi que
 le bilan et le compte de répartition des dividendes.

Le Directeur

Le Secrétaire

CHATELAIN

