4600 5

Monsieur Vaillé fils Docteur

3 rue Faubastard

BIBLIOTHÈQUE UNIVERSITAIRE DE TOULOUSE

343025

4600 S

DE LA

RUE IMPÉRIALE

PROPOSÉE

AU CONSEIL MUNICIPAL DE TOULOUSE

Par M. CAZES Fils, Propriétaire.

BIBLIOTHÈQUE UNIVERSITAIRE DE TOULOUSE

Notre Proposition à M. le Maire et au Conseil Municipal de Toulouse, a eu le privilége d'exciter au plus haut degré l'attention publique. De cette faveur, il découle pour nous un devoir à remplir à travers les obstacles inévitables que nous devions prévoir dans l'accomplissement de la tâche que nous nous sommes imposée. L'homme ne devant jamais décliner la responsabilité de ses œuvres, nous avons dit à nos amis et à nos adversaires que, puisant notre résolution dans cette conviction profonde d'être dans le vrai pour arriver à un résultat avantageux pour notre Ville, nos efforts grandiront en raison des oppositions plus ou moins sérieuses et de quelque côté qu'elles se produisent. Ceci bien établi, il nous reste comme conséquence forcée à chercher à éclairer la question sur toutes ses faces. C'est à nos yeux l'unique moyen de rapprocher les dissidents, et les adhérents, ou pour parler plus franchement, ceux qui veulent

la réalisation d'une grande et belle chose et ceux qui, par crainte d'être froissés, même légèrement, ou par calcul, ne la veulent pas. A Dieu ne plaise que nous cherchions à passionner la discussion ! mais dans une question où les erreurs et les fausses interprétations sont possibles, il devait nous importer de les arrêter et les prévenir tout à la fois, en essayant, tandis qu'il en est temps encore, de fixer le débat sur son veritable terrain.

Nous tâcherons 1° de justifier le tracé des reproches qu'on lui a adressés ; 2° d'expliquer les motifs de la largeur de la rue principale ; 3° de démontrer le côté pratique de l'opération.

1° Du Tracé.

Et d'abord, la rue projetée répond-elle à un besoin général ? On ne saurait en douter aujourd'hui, d'après l'empressement motivé de la majorité, et la consécration de l'utilité reconnue en principe pour mettre en relation directe le côté ouest de la ville séparée par le fleuve, avec la partie nord devenue plus manifeste depuis l'exposition de notre plan. N'a-t-on pas en effet remarqué que de nombreuses propositions ont surgi de tout côté et quelques-unes entre elles émanées d'hommes spéciaux, d'ingénieurs en chef s'accordant sur les points de départ et le point d'arrivée de la rue magistrale ? C'est là une approbation directe donnée à notre idée primitive, on ne peut plus flatteuse pour nous, et dont nous sommes fiers à bon droit.

Nous sommes, en outre, heureux d'être resté dans ce juste-milieu qui nous préserve de l'exagération de ceux qui veulent trop faire et de ceux qui ne veulent rien faire. Les uns, en effet, ne rêvent que rues de Rivoli, etc., boulevards de Strasbourg et de Sébastopol ; d'autres, au contraire, par vanité ou blessés de leur isolement, s'écrient : *Nos pères n'ont-ils pas circulé dans ces rues, et quelle utilité de bouleverser notre ancienne cité !* Et à ce propos, il se produit un fait digne de remarque. Il surgit journellement de nouveaux projets d'utilité ou d'agré-

ment plus ou moins excentriques. Leurs auteurs n'ignorent pas qu'ils sont irréalisables, chaque quartier a le sien. On dirait un concert et une coalition pour jeter le doute et l'incertitude dans l'esprit public, pour paralyser l'Administration dans l'exécution de ce qu'elle médite de possible et d'utile au bien général en fait de travaux et d'alignements.

Ainsi, n'avons-nous pas vu poindre dans un journal judiciaire deux projets? Le premier, d'une rue partant de la place du Pont et allant aboutir au boulevard Saint-Aubin, en passant par la place d'Assezat, la Halle-au-Blé, la rue des Arts, l'hôtel de la Poste aux Chevaux, les rues d'Astorg, de Malaret, etc.; le second, partant de la place du Capitole, sur l'hôtel du Midi, pour aboutir, en passant par la rue des Fleurs, sur les allées Saint-Michel, en face la caserne de la Gendarmerie!

Il y a cependant quelque chose à faire pour donner satisfaction à ceux qui, tenant compte de l'opinion publique et de cette aspiration des masses vers tout ce qui est à la fois grandiose et utile, veulent favoriser l'état d'enfantement où nous sommes. C'est un moment solennel qui aura, nous l'espérons, la plus heureuse solution.

Inutile de faire une description étendue de cette rue, que nous avons publiée dans les journaux de Toulouse et que nous reproduisons à la suite de cet exposé : il nous suffira de compléter ces renseignements par ceux-ci :

Le tracé relie deux quartiers très-importants en assainissant et facilitant la circulation sur le point le plus fréquenté et le plus commerçant et pourtant le plus défectueux sous ces divers rapports. C'est dire, que si la rue n'était pas utile à la circulation, il faudrait encore l'exécuter pour satisfaire aux besoins pressants de cette population compacte, établie au grand centre de la cité! Et qu'on ne vienne pas nous dire que nous exagérons à plaisir ce besoin. Nous en appelons à la bonne foi des plus optimistes. Est-il ou non possible de faire vingt pas dans les rues centrales sans avoir à se garer de quelque accident? Or, cet état de choses doit cesser sans délai, à cause des besoins nouveaux que vont créer la ligne entière du *Midi*, le réseau Pyrénéen, et les Chemins de fer qui

s'y relient ; car il ne faut pas juger de ce qui sera par ce qui est depuis l'établissement du tronçon de Bordeaux à Toulouse. La création de cette artère portera en outre le dégagement jusqu'aux extrémités des rues voisines ; cet avantage incontesté a été démontré par ce qui a été dit ailleurs et dans les principaux journaux de la ville.

Croirait-on que c'est par défaut de goût et au mépris des règles de l'art, que nous faisons un coude obliquant légèrement à gauche, en allant vers le Pont sur la place de la Bourse? Non, ce serait une méprise. Ici il a fallu compter avec les chiffres. A quoi servirait en effet le plus beau projet, s'il n'était pas pécuniairement réalisable en conciliant les intérêts des entrepreneurs et de la Ville? La ligne droite occasionnait la démolition de la Manufacture des Tabacs, nécessitait des remblais considérables et fesait déboucher sur un quai isolé et à une distance d'environ 60 mètres de l'axe du Pont. Il s'ensuivait une prolongation de chemin et une perte de temps pour le piéton.

La place de la Bourse étant d'ailleurs le point d'intersection de la Rue Impériale, on peut considérer ses deux extrémités comme deux rues différentes venant aboutir à un centre commun.

Sous le rapport de l'art, la défectuosité d'un coude rendu sensible sur un plan réduit à l'échelle d'un quart de millimètre pour un mètre, passe presqu'inaperçue dans l'exécution.

Ce défaut sera d'autant moins sensible encore, qu'en se plaçant sur le haut des Redoutes, au bout du chemin dit Lespinasse, et en recherchant l'axe de l'allée Louis-Napoléon, on découvre, contrairement aux plans de Toulouse, que la ligne droite est plus rapprochée du Pont d'une vingtaine de mètres environ.

Cette observation faite à la lunette est facile à vérifier. Si, comme nous le croyons, elle est fondée, la défectuosité du coude disparaît en grande partie.

Quant aux biais, biseaux ou fausses équerres, on ne peut, en toute justice, les imputer à l'auteur du plan ; il ne lui est pas possible de refaire ce qui existe, et si l'on s'arrêtait devant des considérations de cette

nature en fait de constructions et d'alignements, on se condamnerait à une immobilité désolante pour le présent et l'avenir.

2° De la largeur de la Rue.

C'est encore la nécessité de ne pas augmenter la dépense, qui nous a déterminé à fixer à 14 mètres la largeur de la rue; cette largeur d'ailleurs n'est-elle pas suffisante? La rue Louis-Napoléon n'a que 10 mètres, la rue des Marchands n'a pas 12 mètres, et la grande rue Saint-Cyprien jusqu'à la grille de fer, n'a que 14 mètres. Et franchement, il nous a paru juste de ne pas établir entre les autres quartiers de la Ville et la Rue Impériale une disproportion trop à l'avantage de cette dernière. Il ne faut pas laisser ignorer, d'ailleurs, que les rues trop larges ne sont pas commerçantes, les piétons ayant une trop grande distance à parcourir d'un côté de rue à l'autre.

La ville de Bordeaux peut servir d'exemple à ce que nous avançons, car elle présente tous les avantages et en même temps tous les inconvénients que nous signalons.

Une plus grande largeur exigeant une plus forte indemnité en faveur de la Compagnie de la part de la Ville, M. le Maire Policarpe, dont la sollicitude pour les intérêts communaux est si vive, le Conseil Municipal et l'Administration supérieure, si bienveillants déjà pour notre Projet, auraient pu, dans leur impartialité, avoir des scrupules et faire des réserves.

Cette préoccupation a toujours été présente à notre pensée : améliorer, embellir, créer, en ménageant les droits acquis et les ressources du budget.

Il est d'ailleurs de toute justice, en matière de dépenses communales, de ne pas tout sacrifier sur un point à l'exclusion des autres, quoiqu'on ne puisse pas faire ce reproche à notre Projet qui intéresse les deux tiers de la Ville, et d'ailleurs, en principe, cet axiome ne devrait jamais être absolu, par cet exemple que toute la ville profite des allées Louis-

Napoléon, du Cours-Dillon, du Boulingrin, des quais, voire même du quai de Tounis.

Notre Projet, d'autre part, ne donne pas seulement satisfaction à des intérêts de luxe, mais encore il est indispensable au point de vue de l'utilité. Citons un fait : le réseau Pyrénéen est en voie de construction. Ou la gare sera établie au faubourg St-Cyprien, ou, comme le disent les ennemis de notre Projet, elle sera juxtaposée à la gare du Midi.

Dans ce dernier cas, disent-ils, la Rue Impériale est inutile, parce qu'on n'a pas besoin de relier le faubourg Saint-Cyprien avec le centre de la ville et les gares du Midi et du réseau Pyrénéen, les voies de circulation actuelles étant suffisantes. Nous soutenons, au contraire, que dans ce cas, qu'il ne nous est pas donné de prévoir, il est urgent de créer entre le centre, le nord et la partie ouest si commerçante et si populeuse, des rues larges et faciles pour les piétons, les voitures et le roulage de la Gascogne.

Ce projet, disent encore nos Adversaires, est ruineux pour Saint-Etienne, en ce qu'il attire tout vers le quartier Louis-Napoléon. Mais on oublie que le projet est impuissant à changer ce qui est le résultat de cette tendance naturelle qui porte les villes au déplacement vers le Nord. D'ailleurs, la plus belle rue possible est-elle capable de faire dévier l'homme d'affaires du chemin qui lui paraît le plus court? Et quant à la dépréciation du faubourg Saint-Etienne, si dépréciation il y a, elle serait à craindre s'il était possible de lui enlever le Canal du Midi, le port et les bénéfices de sa position sur les bords de cette voie navigable. Le Canal du Midi aura *quand même* son utilité ; car, en Angleterre, pays classique en fait d'appréciation d'intérêt matériel, on termine les canaux de jonction afin que ces voies navigables puissent concourir avec les chemins de fer au mouvement commercial. N'a-t-il pas d'ailleurs ses voies de communication déjà faites ou en cours d'exécution avec le Pont Riquet par les rues Riquet, Arnaud-Vidal, Cimetières-Saint-Aubin, etc.?

Quant à la traverse du Pont Saint-Cyprien au faubourg St-Etienne, les voies actuelles qui ont suffi jusqu'à présent deviendront d'autant plus faciles, qu'une partie des marchandises et des voyageurs prendra la di-

rection de la Gare du Midi. Cette traverse d'ailleurs ne trouve-t-elle pas annuellement dans le budget une satisfaction progressive? Et dans la rue Saint-Etienne, par exemple, ne voit-on pas le commencement d'un alignement plus large, qui est l'œuvre du *Plan Général* adopté par la Ville?

L'important d'ailleurs est de conserver les intérêts les plus nombreux, tout en répartissant équitablement les avantages généraux de la société. Quant aux intérêts privés, ne furent-ils pas lésés en 1681, quand on livra à la navigation l'œuvre de l'immortel Riquet, le Canal des Deux-Mers? Alors aussi il y eut des obstacles et des réclamations des quartiers et des villes dont les populations se déplaçaient, et de nombreuses industries en souffrance! Que faire à cela? C'est la loi du progrès, qui ne s'obtient toujours et en toute chose qu'au prix de l'abnégation et des sacrifices.

3° Du côté pratique de l'opération.

Notre ville, peu familiarisée avec l'esprit d'association des capitaux à l'aide desquels Lyon et Marseille ont exécuté des embellissements prodigieux et créé des adjonctions considérables à leur florissante prospérité, a besoin d'être initiée dans la pratique de ce bienfait de notre époque.

Pour arriver à ce résultat, nous avons soumis aux sages délibérations de notre Conseil Municipal les propositions déjà annoncées par notre lettre à M. le Maire de Toulouse, datée de Paris, le 20 juillet dernier, demandant en substance la signature d'un traité provisoire fixant un délai pour la constitution définitive de la Société et pour l'accomplissement des formalités préliminaires de l'opération, avec cette réserve expresse de la Ville que si, à l'expiration du délai, la Compagnie au nom de laquelle nous agissons n'a pas rempli les obligations imposées, le traité sera résilié de plein droit.

Ainsi les intérêts de la ville sont sauvegardés, elle retire des avantages qu'elle ne pourrait pas se procurer elle-même immédiatement,

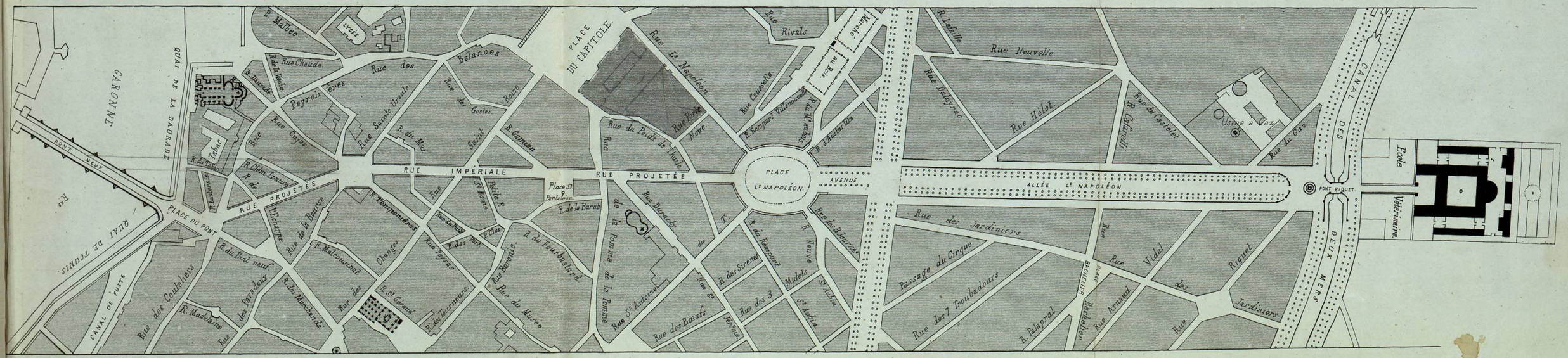
attendu, comme nous l'avons dit plus haut, que l'association seule des capitaux peut assurer le succès de notre projet. De nombreux alignements sont exécutés et la dépense limitée à un chiffre connu, dépense que des expropriations partielles devant le jury ont exagérée trop souvent et sans recours, au grand détriment de l'avenir de la ville.

Le plan ci-joint reproduit la grande Rue Impériale, les modifications apportées aux rues voisines, l'élargissement de la voie publique sur divers points et les formes projetées des moulons. En comparant avec un plan de la ville les polygones existants et ceux obtenus par l'exécution de notre tracé, on pourra s'assurer si ces derniers sont inférieurs aux premiers quant à la régularité de la forme. Nous n'hésitons pas à dire que les nouveaux sont préférables aux anciens sous beaucoup de rapports.

CAZES Fils, propriétaire,

Rue Lapeyrouse, 9.

VILLE DE TOULOUSE.



LITHO. CONSTANTIN FILS AINÉ, PLACE ROUAIX, 6. TOULOUSE.

Echelle de 1/4 de millimètre pour 1 mètre.

10 0 50 100 200 300 400 500 600 mètres.

RUE IMPÉRIALE PROJETÉE

PLAN PRÉSENTÉ AU CONSEIL MUNICIPAL PAR Mr CAZES FILS.

A Monsieur le Rédacteur du JOURNAL DE TOULOUSE.

« Monsieur le Rédacteur ;

» L'exposition au Musée du projet d'ouverture de la Rue Impériale » allant de la place Louis-Napoléon à celle du Pont-Neuf Saint-Cyprien, » a eu plus particulièrement pour but de satisfaire la légitime impa- » tience de nos concitoyens sur la question essentielle du tracé. L'em- » pressement extraordinaire du public à venir consulter les rectifica- » tions futures de nos rues, ne laisse aucun doute sur les besoins et les » désirs de notre pupulation.

» On juge d'une grande ville par les voies spacieuses qu'elle renferme. » Paris se distingue du monde entier par l'étonnante rapidité de sa » transformation en matière d'alignement ! En présence du progrès qui » s'accomplit ailleurs, Toulouse ne pouvait rester longtemps en arrière. » Inscrivons donc résolument avec des moellons l'éternel souvenir de » notre patriotisme ! Léguons aux générations futures ce gage assuré » de nos efforts et de notre sollicitude pour tout ce qui fut grand et utile.

» Nous l'avons déclaré déjà : l'alignement que nous avons mis en » lumière n'est pas notre œuvre exclusive ; conçu par un homme » d'un talent trascendant en pareille matière, mais au milieu de » difficultés insurmontables, cet utile projet dut être ajourné en des » temps meilleurs. En remontant plus haut, vers 1837 environ, nous » voyons le Conseil Municipal de Toulouse se préoccupant de la néces- » sité d'*ouvrir une rue en ligne directe de la nouvelle allée pour pénétrer* » *au grand centre de la ville !* Ceci était un jalon, une idée confuse de » la tâche dévolue à la génération actuelle. Dans la situation des choses, » on comprend comme nous nous trouvons à l'aise d'étudier, tandis que » le projet est encore au Musée, les avantages qui résultent pour la » ville de son exécution. Suivons-le pas à pas.

» Transportons-nous au milieu de cette belle place Louis-Napoléon, au » retour de l'allée de ce nom. Tout autour de nous des façades symé- » triques, motivant des rues parfaitement alignées ; à notre droite, la » rue Austerlits nous laisse voir le boulevard Napoléon ; l'autre, l'angle

» de la place du Capitole ; à notre gauche, par la rue des Trois-Journées,
» nous apercevons le boulevard Saint-Aubin ; par la rue Saint-Antoine-
» du-T, la place Saint-Georges. Toutes ces rues latérales, disons-nous,
» sont droites ! Mais celle du milieu destinée à continuer l'axe de l'allée
» *à travers le grand centre de la ville*, percée assez en avant pour n'être
» séparée de l'un des quartiers les plus riches et les plus populeux
» que de quelques mètres seulement, eh bien, cette rue est fermée ou à
» peu près ! Une barrière s'est établie là, carrément, au mépris de
» toute justice, du bon goût et des vœux de tout une population ! Vai-
» nement le Consel Municipal aura décidé le prolongement de cette rue
» jusqu'au centre de la cité ; des dépenses considérables auront été fai-
» tes dans ce but : cet état de choses se perpétuera encore ! Le chemin
» de fer amènera un nombre prodigieux de voyageurs et de voitures
» plusieurs fois dans la journée ; l'encombrement ira toujours croissant,
» et trois ou quatre maisons resteront toujours debout au milieu de cet
» important passage ! ! !

» Cette amélioration, urgente au premier chef, est immédiatement
» réalisée ! La rue de la Pomme participe aux embellissements du quar-
» tier Louis-Napoléon !

» La rue du Poids-de-l'Huile est redressée sur une partie de façade ;

» La rue Duranti est prolongée au débouché directement dans la grande
» Rue Impériale.

» Des constructions nouvelles s'élèvent sur la portion de la rue La-
» peyrouse. L'élargissement et l'alignement de la rue de la Pomme
» s'exécutent sur une longueur de 55 mètres d'un côté et 64 de l'autre.

» La rue de la Baruthe est alignée d'un côté sur toute sa longueur.

» La rue Saint-Pantaléon est en partie occupée par l'agrandissement
» de la place de ce nom, qui acquiert une forme carrée, au lieu de trian-
» gulaire qu'elle est aujourd'hui ! Elle obtient en outre une surface ap-
» proximative de 1,260 mètres.

» La rue Gamion, si souvent en question, reçoit enfin un élargisse-
» ment très-désirable.

» Nous avons déjà parcouru un tiers de notre tracé, et voyez com-

» bien de changements utiles, de victoires remportées sur ce fâcheux » *statu quo* qui semblait s'être intronisé chez nous? Mais poursuivons le » cours de nos explorations.

» Nous voici arrivés au milieu de ce moulon qu'occupait autrefois » l'ancien couvent Saint-Rome. A notre gauche, la petite rue Saint- » Rome, qui n'a aujourd'hui que 2 mètres 85 centimètres de largeur à » son débouché, obtient sur toute sa longueur une largeur de 7 mètres.

» A notre droite, la rue Gamion s'aligne et s'élargit encore de ce côté.

» La rue du May est rectifiée considérablement et débouche facile- » ment dans la grande rue.

» La rue Saint-Rome est alignée sur une centaine de mètres de long » et va indubitablement s'élargir jusqu'à la rue du Puits-Vert.

» La rue Tripière est profondément modifiée, elle débouche à l'équerre » de la grande rue en face de celle du May.

» Toutes ces ruelles informes où la foule se presse le plus, où les » dangers sont permanents; tous ces labyrinthes formés par des maisons » insalubres, séjour forcé d'une population laborieuse; tous ces vices » de communication ont disparu pour faire place à des constructions » saines bordant la rue projetée; là où naguère encore on voyait des » maisons décrépites rongées par le salpêtre, de magnifiques façades, de » somptueuses demeures ont été élevées; la circulation n'offre plus au- » cun danger, les voitures sillonnent ou traversent librement la grande » rue et les rues latérales, les piétons sont à l'abri de tout accident. » Voyez de ce point, sur la place de la Bourse, régulièrement agrandie, » sur le trottoir devant la maison qui forme le retour de la place et » de la grande rue, devant vous, cette longue et grande voie que nous avons » établie par la pensée. Quel ravissant spectacle! quelle métamorphose » complète! vos yeux devinent plus qu'ils ne distinguent, à cause de » l'éloignement, cette immense étendue jusqu'à l'Ecole vétérinaire! ce- » pendant vous avez tout autour de vous des débouchés faciles sur cette » grande place de la Bourse.

» La grande et petite rue Sainte-Ursule ont été élargies.

» La portion vieille de la rue Temponières a été reconstruite en ligne » droite avec la portion nouvellement bâtie.

» Le monument de la Bourse occupe toute la façade qui est à votre droite.

» De ce point à la place du Pont, la rue Clémence-Isaure est redres-
» sée en partie et débouche franchement dans la grande rue.

» La rue de l'Echarpe est coupée à l'équerre et l'alignement s'exécute
» dans les retours des propriétés acquises.

» La rue Peyrolières reçoit un élargissement de plusieurs mètres dans
» toute la longueur comprise entre la rue du Pont et celle de l'Echarpe.

» La Rue Impériale débouche sur la place du Pont, comme les tracés
» des chemins de fer ; l'alignement projeté s'attache à desservir et à re-
» lier par les lignes les plus courtes les véritables centres de popula-
» tion et des affaires ; c'est le meilleur moyen de concilier tous les intérêts.

» Avant de terminer cette longue lettre, permettez-moi, M. le Rédac-
» teur, de jeter un coup-d'œil sur l'ensemble des belles promenades
» dont notre ville est dotée : au nord-est, l'allée Louis-Napoléon, la
» plus fréqentée ; au sud-ouest, les belles avenues, les grandes allées Bo-
» naparte, la fraîche et gracieuse allée Cours-Dillon ; les plus beaux et
» plus populaires faubourgs de la ville vont être reliés par cette grande
» artère, de telle sorte que l'on passera de l'une à l'autre par une suite
» non interrompue de beautés remarquables. Nous montrerons avec
» orgueil aux étrangers la transformation ainsi opérée dans la ville de
» Toulouse.

» Une considération empruntée aux faits accomplis milite en faveur
» de notre projet ; je ne puis la laisser inaperçue. Le trésor municipal a
» déboursé, depuis 1842, la somme énorme de quatre millions de francs
» pour solder quelques fragments d'alignements çà et là dispersés, et dont
» la majeure partie est encore à refaire pour cause d'insuffisance de
» largeur de la voie publique, tandis que celui qui nous occupe réalise
» tout de suite plus de deux mille mètres de façades alignées, en aban-
» donnant sept mille cinq cents mètres de terrains pour la somme rela-
» tivement minime de *quinze cent mille francs*.

» CAZES fils. »

TOULOUSE, IMP. TROYES OUVRIERS RÉUNIS, RUE S.-PANTALÉON, 3.