



**HAL**  
open science

# L'édification de la place Wilson et des allées Jean-Jaurès à Toulouse de 1778-1987

Jean-Henri Fabre, Paulette Girard, Jean Painvin

► **To cite this version:**

Jean-Henri Fabre, Paulette Girard, Jean Painvin. L'édification de la place Wilson et des allées Jean-Jaurès à Toulouse de 1778-1987. [Rapport de recherche] 472/87, Secrétariat de la recherche architecturale (SRA); Ecole nationale supérieure d'architecture de Toulouse / Laboratoire A.A.T. 1987. hal-01901807

**HAL Id: hal-01901807**

**<https://hal.science/hal-01901807>**

Submitted on 23 Oct 2018

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.







Ecole d'Architecture de Toulouse  
Laboratoire A.A.T.

Equipe : Jean-Henri Fabre  
          Paulette Girard  
          Jean Painvin

Ont aussi participé à ce travail :  
Dactylographie : Melle Mercier  
                  Mme Talandier

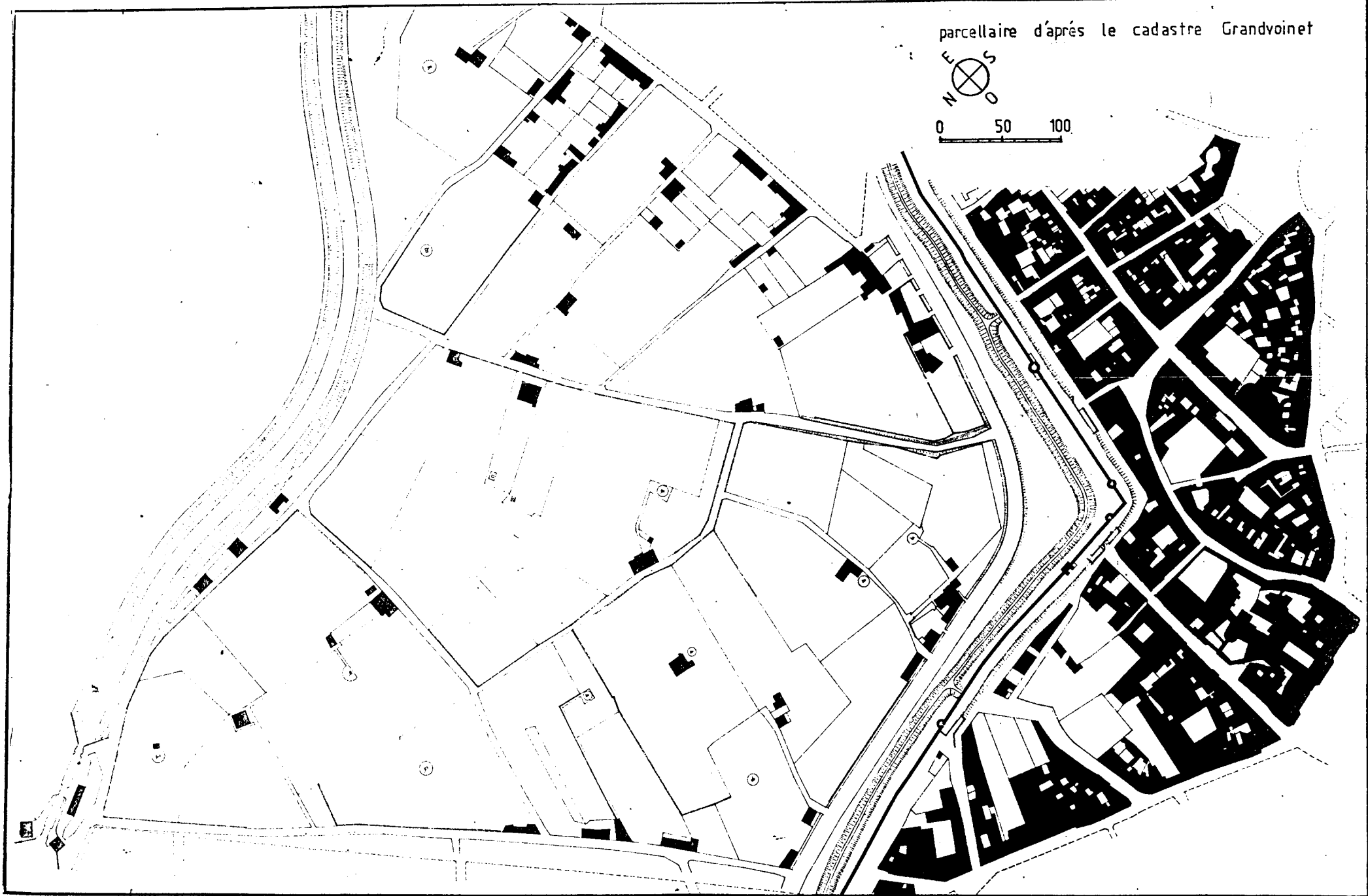
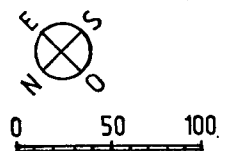
Photographie : M.Cros  
Tirage : Mme Frérot  
Reprographie : Mrs Berne et Salvador  
ainsi que les étudiants : Day, Etche-  
parre, Latge, Montrose, Philips, Raynaud  
(S.R.A. n°84/932 )

L'EDIFICATION DE LA PLACE WILSON ET DES ALLEES JEAN-JAURES A TOULOUSE DE 1778 A 1987

Nous remercions pour l'aide et les conseils qu'ils nous ont apportés : Mr Cau, Conservateur des Archives Municipales et sa collaboratrice Mme Maillard; Mr Villeval, Conservateur du musée du Vieux-Toulouse; Mme SALVADOR, du musée Paul-Dupuy; les Archives Départementales de la Haute-Garonne  
Nous remercions aussi pour les prolongements qu'ils ont bien voulu donner à ce travail : Mr Villemur, Architecte de la Ville, et Mrs Durbas et Rossignol de l'Atelier Municipal d'Urbanisme.



parcellaire d'après le cadastre Grandvoinet









## I N T R O D U C T I O N

---

Cette étude a pour origine une recherche sur l'urbanisme toulousain au XVIII<sup>ème</sup> siècle effectuée par une équipe du Laboratoire A.A.T. de l'Ecole d'Architecture de Toulouse (Corda 1982). Avec la participation de cette équipe au réseau national de l'Atlas des Formes Urbaines, un prolongement a pu être donné à ce travail en l'insérant dans un cadre plus large et en institutionnalisant ce qui doit être une des missions d'une école d'architecture, contribuer à la connaissance de son territoire. En outre, les travaux inhérents à la réalisation d'un atlas ont contribué à installer une relation durable entre les pratiques de recherche et l'enseignement dans les certificats concernés par l'analyse urbaine.

L'intention première de ce présent rapport était de réaliser une monographie décrivant la formation ainsi que l'évolution du parcellaire et du bâti d'un secteur de la ville de Toulouse (la place Wilson et les allées Jean-Jaurès) qui fut le théâtre d'une opération de franchissement des limites anciennes de la ville engagée sous l'Ancien Régime et achevée à la fin du premier XIX<sup>ème</sup> siècle. Nous nous proposons de décrire les modalités de cette ouverture de la ville sur son terroir puis d'analyser les effets du renversement de ces allées qui, d'ouverture sur la campagne, s'étaient transformées dans les années 1960 en pénétrante faisant accéder directement la banlieue au coeur même de la cité. La constitution d'un atlas impliquait qu'il fallait privilégier un travail cartographique, l'historiographie de ce secteur ayant été, pensions-nous, suffisamment décrite par ailleurs. De plus, l'évidence de cette formation urbaine, un axe d'extension, la netteté de son tracé



qui passait pour avoir été composé d'une seule visée, contribuait à nous dispenser d'une recherche historique sur ce secteur de la ville.

Un premier travail de dépeuplement d'archives infirmait cette position. La chronologie de cette formation urbaine et l'énoncé des intentions qui avaient présidé à sa réalisation, jusque là repris dans des publications même les plus récentes s'avèraient contestables. Ce tracé dont le géométrisme semblait attester de la rigueur de sa conception pouvait bien être en fait la somme de beaucoup d'incertitude et d'hésitation. Ce qui se donnait à lire comme une composition achevée, fondée sur un tracé perspectiviste, apparaissait dans sa conception et dans son édification plutôt comme la transcription des contradictions entre les dispositions d'un embellissement encore inspirées par l'urbanité du siècle des Lumières et les exigences d'une extension annonçant l'urbanisation de la nouvelle bourgeoisie libérale.

Nous avons alors dégagé deux axes d'étude : la genèse de cette formation urbaine, couvrant une période allant des années 1770 aux années 1820, et l'adaptation du projet à la ville, allant des années 1810 à nos jours. Ces deux périodes ont constitué les deux parties de ce présent rapport : "Glissements progressifs du projet" rédigée sous la responsabilité de JH Fabre et "Les allées, d'un cours de promenade à un axe d'extension" rédigée sous la responsabilité de P. Girard.

La première partie est circonscrite à la place et au tronçon des allées aboutissant aux boulevards, secteur dont l'édification a été conduite sous la forme d'un lotissement partiellement contrôlé, la municipalité imposant un dessin de façade uniforme. Elle a pour objet de rétablir la genèse de cette formation urbaine : parcellaire rural initial, chronologie des projets successifs, délimitations des tracés de la place et explicitation de leurs inflexions, édification du lotissement et évolution de son parcellaire. Elle s'achève sur l'intersection du cours des allées par les boulevards, cette limite ayant été retenue parcequ'elle constitue la première manifestation de l'inadaptation de ce plan d'embel-

lissement à une visée d'extension apparaissant à la fin de la première décennie du XIX<sup>ème</sup>.

Pour rendre compte de cette formation urbaine, pour en retrouver la sédimentation il nous fallait fouiller au-delà du dernier "dépôt", son tracé, dont la limpidité était fallacieuse et n'était dûe qu'"aux derniers soubressauts du baroque" qui animaient l'architecte de la ville et aux vertus de la rigueur géométrique de cette esthétique. Cette épaisseur ne pouvait apparaître dans la superposition de plans restituant les différents niveaux historiques puisque la place et les allées étaient établies en rase campagne. Nous ne pouvions non plus étudier celles-ci en les rangeant dans les catégories de place de porte et de cours de promenade : c'eut été faire abstraction des inflexions des projets qui nourrissaient l'édification de la place et des allées et courir le risque de la couper de l'organisme urbain qui l'engendrait. Nous avons eu alors recours aux éclairages de l'histoire; moins ceux que délimitent les grandes catégories de l'histoire de l'urbanisme que ceux qui font apparaître le quotidien du travail de projet. Ainsi ont été analysés non seulement les grands gestes architecturaux que sont les dessins achevés de projet mais aussi ce qui constitue les événements mineurs, le commun de la gestion de la ville dont nous avons donné une retranscription cartographique : rapports administratifs, pétitions et fragments de plans issus du contentieux, chroniques locales, ... Apparurent alors la diversité des acteurs de la production de l'urbain et de leurs intentions mais aussi une dynamique urbaine (émanation d'une instance supérieure, l'organisme urbain?) presque inconsciente qui animait ces acteurs, donnait une cohérence à l'aléatoire caractérisant leurs entreprises en sous-tendant un dessein de centralité, aussi paradoxal que cela puisse être pour une place de porte.

La seconde partie traitant de la construction des allées et de leur évolution appelle plusieurs remarques.

L'hypothèse que nous formulions, au démarrage de notre étude, affirmait la cohérence, la logique, l'unicité de l'ensemble que constituent les allées elles-mêmes, la construction

de l'Ecole Vétérinaire et l'organisation des voies de part et d'autre des allées. En fait, tous les documents l'infirmement : le tracé des allées ne fut pas accompagné d'une rationalisation de l'urbanisation des quartiers de la Colombette et de Matabio; l'aboutissement des premiers tracés était vague, imprécis; c'est a posteriori que fut construite l'Ecole Vétérinaire et ouvertes les diverses voies de part et d'autre des allées. L'unité apparente est le fait d'outils communs d'organisation de l'espace : perspective, symétrie, les codes de l'art urbain classique et baroque se perpétuent au XIX<sup>ème</sup> siècle, ainsi des opérations décidées à des moments différents semblent provenir d'une seule et même volonté, d'un tracé unique. A y regarder de plus près, le classicisme est battu en brèche par les nouvelles données économiques. Aucun projet d'ordonnance ne verra le jour pour la construction des allées, laissant place à la spéculation, à l'offre et à la demande, à la disparité et à la diversité. L'école neo-classique va dominer l'esthétique des constructions de la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, ce qui donnera une homogénéité des constructions mais entrepôts, nombreux immeubles, puis les transformations du XX<sup>ème</sup> siècle vont aboutir à une dislocation, à un espace très éloigné des conceptions classiques;

Ainsi, l'influence des décisions, des projets d'architectes, ont d'autant moins d'importance qu'elles ne sont pas en accord avec l'évolution des acteurs et des décideurs économiques. L'exemple du projet Tarrius illustre bien cette dichotomie : projet de construction des allées suivant les principes de l'urbanisme et de l'architecture modernes, il ordonne l'espace, l'unifie; ce projet supposait la destruction totale des constructions antérieures. Dans la réalité, plusieurs immeubles ont été construits respectant plus ou moins le "projet Tarrius", cotoyant les anciens immeubles rénovés. Ainsi l'hétérogénéité des façades des allées va-t-elle être absolue : en hauteur, en style, en volume, en conception. La mégalomanie du maire de l'époque, la conception de l'espace de l'architecte de la ville n'auront pas suffi pour une transformation maîtrisée de ces allées. La force d'un projet ne participe pas seulement du talent de l'architecte mais des correspondances qu'il entretient avec les forces économiques ou politiques.



Le deuxième type de réflexion que ce chapitre aborde, touche aux rapports ville/campagne. L'ouverture de la place et des allées est un des franchissements des remparts, commencés au XVIII<sup>ème</sup> siècle. Ce passage de la ville fermée à la ville étalée va se faire dans l'ambiguïté : dans un premier temps il s'agira de redéfinir une nouvelle limite de la ville que serait le canal mais la construction du chemin de fer, le développement des premières banlieues vont mettre à mal ce principe. Pourtant le pouvoir municipal va décider avec la construction de l'Ecole Vétérinaire de fermer les allées, par voie de conséquences de ne pas en faire un axe d'urbanisation. Ce balancement entre une conception classique de ce lieu comme totalité ( promenade) et une conception moderne ( voie d'accès au territoire, support d'urbanisation) va se traduire par de multiples projets d'ouverture des allées : les premiers ouvrant les allées sur la ville par des percées, les seconds les ouvrant sur la campagne et les autres villes de la région. Ces hésitations pèsent encore très lourds aujourd'hui, notamment sur le projet Marengo.

Si nous traitons des projets de construction des quartiers Belfort et Colombette, c'est en ce qu'ils sont liés à l'évolution des allées mais à l'évidence les allées n'ont pas été l'axe de leur urbanisation. Promenade très fréquentée au XIX<sup>ème</sup> et dans la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, les allées n'auront pas d'autre rôle moteur dans la ville : la gare sera construite au nord, les axes de circulation deviendront plus sûrement les axes structurant des faubourgs. Vitrine cossus de la bourgeoisie napoléonienne, les allées vont connaître un boom d'urbanisation lorsque, circulation automobile oblige, on y détruira le mail d'arbres. Métro, centre commercial, parking, il est certain que les allées participent au développement actuel de la ville, dans le désordre formel qui caractérise les espaces contemporains.

S O M M A I R E

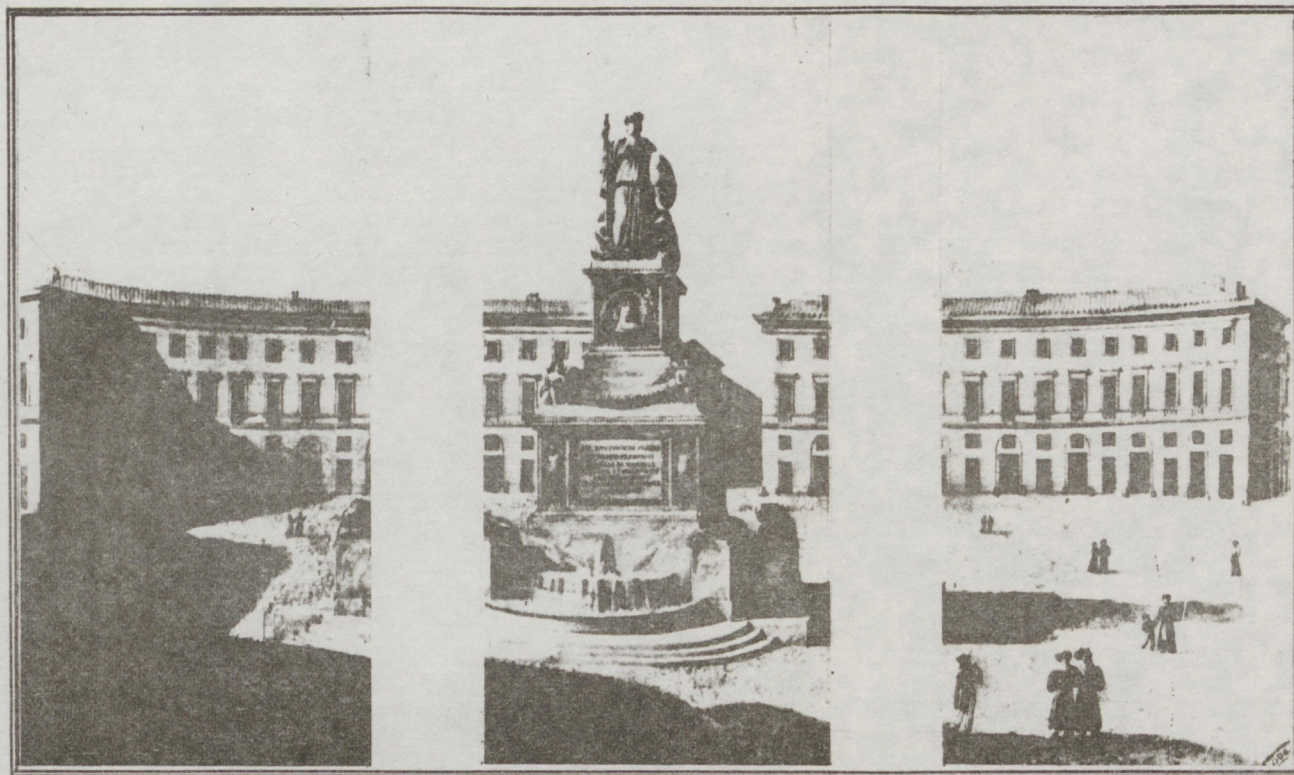
I- GLISSEMENTS PROGRESSIFS DU PROJET (J.H. FABRE)

- Un dessein de centralité p. 1
- L'érosion de plusieurs limites p. 9
  - . limites orientales de la ville
  - . les remparts
  - . cité et bourg
- Ouverture d'une porte dans les remparts p. 18
- Vers une place de porte p. 23
- Place de porte et route royale : un dispositif inconvenant p. 26
- La place Villeneuve, un panoptique de la ville et de la campagne p. 30
- Une place en jachère p. 33
- Une mutation malheureuse p. 40
- D'une place de porte "faubourienne" vers une place de porte "bourgeoise" p. 44
- Ouverture des boulevards et fermeture de la place p. 49
  - . les Allées, un lieu de promenade
  - . la fermeture de la place
- Edification de la place p. 61
  - . terrassement et VRD
  - . rempart et nouveau mur de ville
  - . lotissement de la place
  - . ordonnance et élévation des façades
- Annexes p. 85
  - . plans des projets de 1789 à 1825
  - . chronologie du lotissement de 1789 à 1848
  - . relevé d'un moulon

II- LES ALLEES : D'UN COURS DE PROMENADE A UN AXE D'EXTENSION (P. GIRARD)

- Les origines p. 99
- La création p. 103
  - . la première expropriation de la ville hors les murs
- Les travaux p. 109
- Les Allées et l'urbanisation p. 113
  - . le parcellaire
  - . les bâtiments
  - . d'une urbanisation a volo à sa maitrise
  - . le plan de 1842
  - . les projets pour le quartier du Castelet
- Le prolongement des Allées p. 138
- Les Allées de la fin du XIXème siècle aux années cinquante p. 144
  - . les Allées : un axe d'extension
- Les Allées aujourd'hui p. 157





1 — glissements

progressifs

du

projet



#### UN DESSEIN DE CENTRALITE

Le 27 septembre 1778, au terme d'une délibération approuvée par l'Intendant le 13 octobre, le Conseil Politique de la ville décidait de créer une nouvelle porte afin de remédier aux embarras, aux dangers même causés par le passage de convois au travers de la ville. Les nombreux rouliers qui arrivaient par les routes de Paris, d'Albi, du Bas-Languedoc, devaient en effet emprunter des rues étroites pour parvenir à l'Hôtel de Ville où s'accomplissaient les formalités douanières de la commutation.

L'emplacement de cette porte fut choisi à proximité de l'ancienne porte Villeneuve - murée depuis le XVIIème - à quelques soixante dix mètres des bureaux de la Commutation sis dans l'enceinte du Capitole. Une brèche serait ouverte sur l'un des côtés de l'angle rentrant formé par la jonction de l'enceinte romaine avec son extension du XIIè ; cet angle étant fermé par la route royale de Paris à Narbonne qui longeait les remparts depuis la porte Arnaud-Bernard jusqu'à la porte Saint-Michel.

Au premier abord il s'agirait donc d'un souci pragmatique de bonne organisation de la ville. Cependant les attendus de la délibération nous en apprennent davantage sur les intentions du Conseil :

"... La Commission des Affaires Economiques toujours occupée du bonheur et de l'avantage des citoyens a crû devoir faire une entreprise qui tourne au bien du commerce, à la sûreté des habitants..." et, plus loin, "... La Commission a pensé qu'en contribuant à l'avantage des citoyens il fallait aussi faire un édifice qui répondit à la grandeur de la ville, qui se rapproche si fort du Capitole, et dont l'aspect, quand l'on aura élargi dans ses limites la rue (rue du Petit-Versailles) qui traverse de la Commutation à la Place de l'Hôtel de Ville, fera un coup d'oeil d'une partie de cette place aussi agréable que satisfaisant..."

On voit à travers ces lignes que la décision des responsables de la ville s'appuyait à la fois sur le principe d'"utilité fonctionnelle" et sur celui "d'agrément esthétique". Une troisième composante semble affleurer dans les motifs de cette décision : ne peut-on en effet y déceler une manifestation de ce dessein de centralité qui déplacerait le centre de gravité de la ville, plutôt situé dans sa frange méridionale, vers une partie plus médiane au moment même où la ville développe son extension hors de ses limites ?

Un dessein de centralité qui serait le fait de l'urbanisme du Siècle des Lumières à Toulouse et dont les procédés auraient les caractéristiques de ce que Leroy-Ladurie qualifie d'"urbanisme frôleur". Un dessein qui se révélerait



N.B. Nomenclature des rues et places

La place Wilson a bien entendu changé plusieurs fois de nom. Au cours de cette étude, nous lui avons conservé l'appellation qu'elle avait en 1789, place Villeneuve, ainsi que pour les rues débouchant sur la place : rue du Petit-Versailles/actuelle rue Lafayette, rue Delfun/rue Lapeyrouse ; la rue St-Antoine du T n'ayant pas changé de nom ainsi que la place St-Georges.).

par touches successives du milieu du XVIII<sup>e</sup> à la première moitié du XIX<sup>e</sup> et serait l'armature - à l'exception des percées haussmaniennes - du centre-ville actuel.

Ce dessein, ne pourrait-on pas en suivre la genèse et l'évolution à travers les états successifs de la place Villeneuve, réadaptation plus ou moins subtile aux mutations économiques et politiques de la société toulousaine ? La première intention est d'ouvrir une porte dans les remparts. Puis, avec la rectification de leur tracé, une place de porte en hémicycle est projetée, séparée par la route royale Paris-Narbonne d'une place extérieure prolongée par une promenade vers la campagne ; l'ensemble se réduit ensuite à la seule place intérieure. Après avoir vu son diamètre s'agrandir, celle-ci se referme en un ovale prolongé par une allée sectionnée par l'ouverture des boulevards.

Une centralité dont l'idée - la vision d'un espace social "centré", le principe d'un espace fort et localisant tous les pouvoirs ou presque - a guidé selon J.P. LEVY les acteurs de l'urbanisme à Toulouse au XVIII<sup>e</sup> :

"... Une vision globale d'une ville organisée, rationnelle et surtout ordonnée autour d'un centre en cours de gestation,..." a peu à peu transfiguré "... un vieux noyau encore profondément imprégné par l'organisation médiévale de la société et de l'économie urbaine en quelque chose qui va rassembler au centre des villes du XX<sup>e</sup>..".

politiques de l'espace central des es"

Lévy, thèse d'Etat, 1985 UTM-CNRS 1987

J.P. Lévy, o.c. Cette centralité procède d'un ordre urbain qui célèbre la raison :  
célébration qui "... ne se conçoit que dans un plus vaste cadre de significations où le politique, le social et l'économique mêlent forcément leur trame....".

Au centralisme politico-administratif de l'Etat monarchique de Louis XIV correspond à Toulouse la Place Royale et son "point nodal", la statue équestre du Roi, qui matérialisent en la monumentalisant la notion de centre, centralité consacrée définitivement au XIXème. Centralité que contenait déjà en germe la position du Capitole, implanté sur l'enceinte romaine vers l'une des extrémités du cardo - l'autre étant occupée par le Parlement - entre la vieille cité des laïcs et son extension, le bourg des clercs. Ce face à face Capitole/Place Royale n'est cependant pas la marque d'un affrontement entre pouvoir royal et pouvoir local, la politique de la cité résultant davantage de l'opposition entre le Capitole dont la charge est une voie d'accès à l'état de noblesse pour la bourgeoisie aisée, et le Parlement où siège une noblesse d'extraction plus ou moins ancienne et d'autant plus jalouse de ses prérogatives qu'elle est d'origine récente.

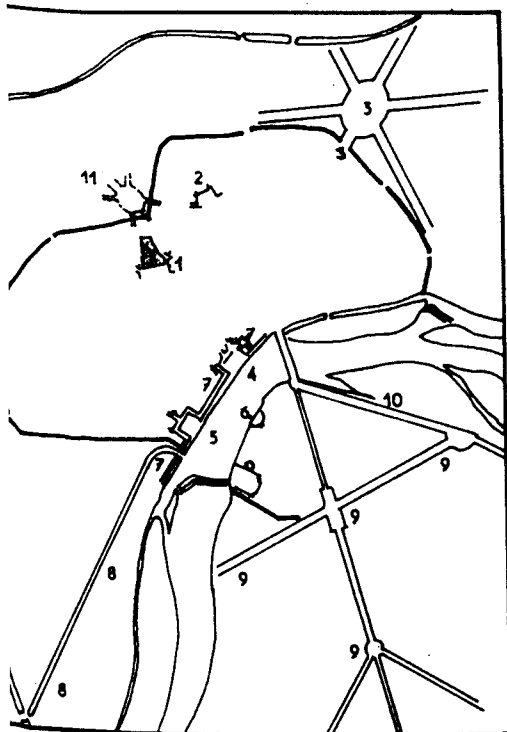
L'historiographie toulousaine a souvent présenté cette noblesse comme archaïque. L'aristocratie et ceux qui briguaient cet état auraient principalement investi dans l'achat de terres, la rente foncière agricole constituant à peu près la seule source de revenus honorables : ce qui aurait grévé le développement économique de la ville par le négoce et, plus tard, l'industrie.

J.P. Lévy, o.c.

N'est-ce pas là un jugement sévère, "celui d'érudits locaux issus de la bourgeoisie libérale et progressiste regrettant que les choses ne soient pas allées plus loin" ? En effet, pour J.P. LEVY, "la démarche des détenteurs de capitaux plaçant leur argent dans la propriété foncière procède au contraire d'un excellent calcul, compte tenu de la situation économique qui prévaut dans le royaume après la libération du commerce des grains et des atouts dont dispose l'économie céréalière de la région".

La fortune toulousaine est alors pour presque de moitié d'origine rurale. La politique de la ville est ainsi soumise à un "lobby" de grains, des parlementaires pour la plupart mais aussi des bourgeois enrichis. Cette élite économique et politique se veut porteuse des idées nouvelles des Physiocrates et des Encyclopédistes, ce qui n'est pas incompatible avec la recherche d'une maximisation des profits tirés de la rente foncière. Elle va mettre en scène - plus ou moins de concert avec l'Intendant et l'Archevêque- une vision ordonnée de la ville dans un projet global d'organisation territoriale, cadre du nouvel ordre politique, économique et social. Cette mise en ordre, cette rationalisation, engendrent deux entreprises qui se complètent : ouvrir la ville sur son terroir pour renforcer le pouvoir économique des élites locales, substituer à la partition encore médiévale en cité, bourg et faubourg, une ville centralisée où ap-





- Travaux entrepris au XVIII<sup>e</sup>
- façade du Capitole
  - place St-Georges
  - Etoile et porte Montouliou
  - 5, 6- Ports sur la Garonne
  - aménagement des quais et église de la Daurade
  - canal de Brienne
  - place St-Cyprien, allées Ch. de Fitte et Patte d'Oie
  - cours Dillon
  - Place Villeneuve (Wilson)

"Toulouse, XVIII<sup>e</sup>"  
 P. Girard, J.L. Rougès,  
 P. Weidknnnet, J.L. Durbas,  
 EAT 1982

paraît la notion d'"ensemble urbain" normalisé par "l'esthétisme géométrique et le fonctionnalisme du Siècle des Lumières" pour affirmer et légitimer le rang, la réussite, le pouvoir de ces élites locales.

Dans cette perspective, les travaux entrepris au XVIII<sup>e</sup> siècle se développèrent selon trois axes :

- renforcer l'étoile de communication de la ville avec son terroir agricole
- donner une façade utile et monumentale aux berges de la Garonne
- concourir à l'embellissement de la ville.

La totalité des opérations programmées dans le plan de l'Ingénieur des Travaux Publics de la Province du Languedoc, F. GARIPUY, par les décisions capitulaires ou proposées par L. de MONDRAN à l'Académie, ne fut pas réalisée. Certaines restèrent inachevées telles les ordonnances des quais ou de la place Saint-Cyprien, d'autres furent réalisées tardivement telle la place du Capitole ou la place Villeneuve ou les deux percées haussmaniennes, d'autres enfin n'eurent pas de suite tel ce projet hygiéniste de "jardin des faunes" à Saint-Cyprien pour la santé des classes défavorisées. Certes, les contraintes d'ordre technique (les difficultés d'approvisionnement en bois de charpente ou en briques cuites cumulées avec l'interdiction édilitaire de construire les façades en colombage et paillebar), d'ordre juridique (l'inefficacité du système des expropriations localisant les interventions sur les franges vacantes du noyau ancien), d'ordre financier (multiplicité d'opérations désordonnées supportées principalement par les finances des Etats et des communes) expliquent en grande partie ces retards et ces abandons.

D'une certaine façon aussi, le degré de motivation pour tel ou tel projet a été fonction de sa proximité avec les "beaux-quartiers". On comprendra que les élites locales aient vu non seulement un agrément mais aussi l'opportunité d'une plus-value pour leur patrimoine en favorisant les opérations proches du quartier Saint-Etienne et du quartier du Parlement où elles concentraient la construction de leurs hôtels. Ce qui expliquerait a contrario les réticences des classes aisées à contribuer au succès de l'opération de lotissement de Saget en raison de la position excentrée des quais ou leur désintérêt pour l'aménagement du faubourg, hormis les réalisations dont elles pouvaient tirer profit comme la "gare routière" de la porte Saint-Cyprien.

Ce décalage entre les intentions et les réalisations ne relèverait-il pas aussi, selon J.P. LEVY; de "... cette idée fondamentale de temps nécessaire pour que soient réalisées certaines opérations qui révèle qu'il s'agit moins d'une maturation des projets que d'une double adaptation réciproque du système urbain à la nouveauté, et des projets à la société urbaine qui entre temps a évolué, dans ses stratégies d'appropriation de l'espace et dans la hiérarchisation des enjeux..."

Mais ce constat de décalage ne proviendrait-il pas plutôt d'une lecture a posteriori de l'administration de la ville ? D'une lecture qui idéaliserait

les instances de pouvoir, et leurs agents, en leur conférant comme une préscience de la gènèse de la ville? Cette genèse de la ville ne serait-elle pas plutôt le produit de ce que R. JOLY qualifie d'"urbanisme de fait" ?

"La ville et la civilisation  
urbaine" R. Joly

"... En réalité, malgré l'ambition apparente de certaines utopies, aucune théorie urbaine n'a précédé la ville produite. Lorsqu'il existe le projet urbain est partiel. Il met en ordre (ou il prétend le faire) les distorsions les plus apparentes de la ville réelle, ou il tente dans la symbolique architecturale et urbaine, de résoudre indirectement les ébranlements sociaux"...

Les incertitudes, les atermoiements, voire les faiblesses du projet de la place Villeneuve, parce que projet secondaire dans l'ordre des programmes du XVIIIème siècle, ne trouveraient-ils pas là une explication ?

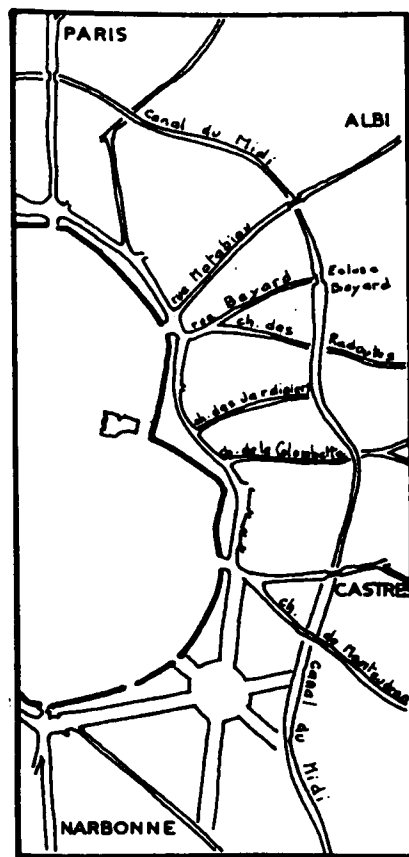
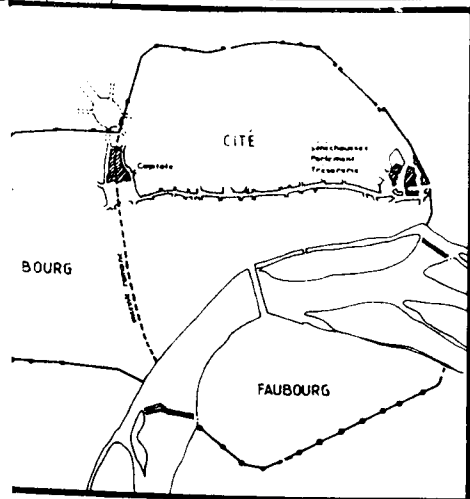
### L'EROSION DE PLUSIEURS LIMITES

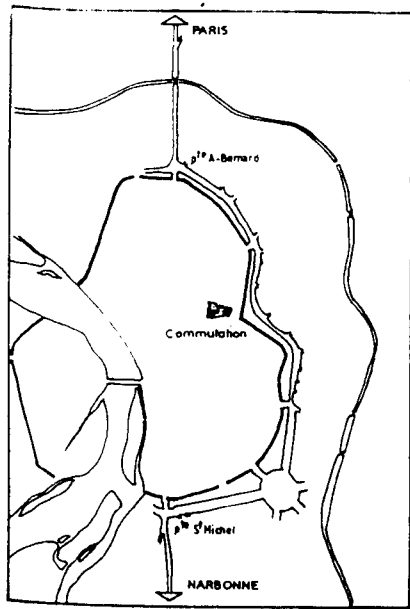
La place Villeneuve est implantée à l'intersection de deux limites : d'une part cité/bourg et d'autre part ville/terroir. Sa formation fait son profit de l'érosion de ces deux limites.

#### Limites orientales de la ville :

Aux sinuosités du rempart, de la porte Montgaillard à la porte Lascrosses, correspond presque homothétiquement le cours du canal du Midi. Cet intervalle, d'une largeur comprise entre 500 et 800 mètres, relativement plainier, est occupé par des jardins maraîchers, des vergers et des fermes. Depuis la création du canal à la fin du XVII, un quartier s'est constitué hors les murs, entre l'étoile du Grand Rond et la rue Caraman et fut d'abord habité par les ouvriers du canal puis s'est développé avec la création du port Saint-Sauveur et le commerce du grain.

Cet intervalle sera urbanisé en totalité durant le XIX<sup>e</sup>, la ligne d'octroi, nouvelle limite de la ville, avançant après 1820 des remparts au canal que double en 1856 la voie du chemin de fer. Des routes et des chemins ruraux le traversent le long desquels s'agglomèrent principalement des bordes, maisons rurales n'ayant pas plus d'un niveau, occupées par des gens modestes, ouvriers et travailleurs agricoles qui échappent ainsi aux taxes de la ville (route de Paris/avenue des Minimes, route d'Albi/rue Matabiau, rue Bayard reliant la ville à l'écluse Bayard où se trouve le port des voyageurs du canal, l'ancien chemin rural de la Colombe, principalement).





"Les origines de la place Wilson" Lespinasse. Mémoire. Académie des Sciences de Toulouse. 12è série 1932-33

La route de Paris à Narbonne arrive au nord de la ville perpendiculairement aux remparts puis longe ceux-ci jusqu'à la porte Saint-Michel au sud. Entre cette route et la muraille des remparts, une aire reste vacante jusqu'à la hauteur de l'actuelle rue d'Aubuisson puis est occupée par des bâtisses adossées à la muraille jusqu'à la porte Saint-Michel. Cependant cette route s'écarte sensiblement des remparts à hauteur de l'ancienne porte Villeneuve en fermant l'angle rentrant des remparts. Ce vacant, sur lequel s'implantera la place Villeneuve, est appelé Champ d'Enfer. D'après Lespinasse, ce nom serait dû à la célébration du culte protestant toléré en un lieu extérieur de la ville mais proche du Capitole où les réformés pouvaient trouver refuge. Pour ce faire la porte Villeneuve fut réouverte et s'appella alors porte du Ministre. Avec la révocation de l'Edit de Nantes, le culte fut supprimé, la porte refermée, une chapelle bâtie à ses pieds d'où sa nouvelle appellation de porte ou tour Notre-Dame. Ce fut aussi le lieu du plus ancien marché de Toulouse, du Moyen-Age aux années 1960, le marché aux chiens. Pour parfaire cette image, la Révolution et la Restauration y dressèrent leurs échafauds.

La route surplombe ce vacant de 1,50m environ et, de l'autre côté, des jardins auxquels elle est reliée par le chemin de la Brasserie - le brassage de la bière serait attestée depuis 1242- et par le chemin des Jardiniers au nom évocateur. Au débouché du chemin de la Brasserie, on trouve les bâtiments d'une auberge et d'une ferme exploitée par plusieurs familles - le parcellaire de ces terrains convergeant sur un puits à roue. Puis bordant la route jusqu'au

Elle surplombera de 9 pieds le niveau de la future porte et elle est à 5 pieds au-dessus des jardins. BB60 AMT 20-12-1788

11-71 ADT. Vente d'un jardin à C. Hugues, fabricant de cervoise. Ce jardin qui dépendait de la léproserie de la porte Villeneuve sera revendu en 1258 à un autre cervoisier, Brunon. Après l'édification des Allées plusieurs brasseries parfois importantes s'installeront le long ou à proximité des Allées. Serait ce en raison de la présence d'une nappe souterraine donnant une eau très pure.

(N. B. Abréviations principales :  
 ACM : Arrêté Municipal - ADT : Archives Départementales de la Haute Garonne - DCM : Délibérations du Conseil Municipal  
 MPP : Musée Paul Dupuy - MVT : Musée du Vieux Toulouse -  
 AM : Archives Municipales de Toulouse)

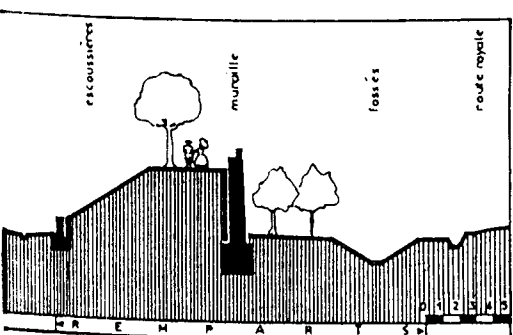


chemin des Jardiniers une bande de terre appartenant à un charron et un forgeron apparentés aux précédents: les péripéties de la construction de leurs ateliers ponctueront pendant une dizaine d'années l'histoire de la place. Enfin, au-delà du chemin des jardiniers se trouvait une autre auberge, probablement à l'emplacement de l'ancienne chapelle de Saint-Aubin.

### Les remparts

Si le XVII<sup>e</sup> a vu la disparition de l'enceinte médiévale de la plupart des villes françaises, tel ne fut pas le cas de Toulouse qui dût attendre le premier quart du XIX<sup>e</sup> s. pour démolir ses murailles.

Au niveau du Champ d'Enfer, un fossé reçoit à ciel ouvert les égouts de la ville. Entre la muraille et le fossé, le terrain est planté de mûriers dont la ville met chaque année aux enchères la ferme. La muraille est bâtie en briques enduites au ciment rouge et mesure six mètres de hauteur et un mètre quarante de largeur à sa base. En partant de la porte Saint-Etienne, on trouve, passé la rue des Trois Mulets, la tour de l'Anatomie avec porche et charnier attenant, puis, de part et d'autre du sommet de l'angle des remparts, la tour où se fondaient les chandelles de la ville et une tour en demi-lune, enfin la tour Notre-Dame, ancienne porte Villeneuve, dont le bas est occupé par une chapelle et le haut par un logement avec une maison attenante. A l'intérieur du rempart, le parapet avec une banquette à sa base limite un terre-plein planté d'ormeaux et taluté vers les rues qui le longent: rue du Grand Rempart parallèle à l'enceinte romaine et rue du Petit-Rempart ou rue du Rempart-Matabiau parallèle à l'enceinte du XII<sup>e</sup>. Des




IM 10 AMT  
Etat des remparts 1791-1820  
et 2.O.T0.109 ADT  
Dimension de la muraille des  
rempart : largeur à la base 1,80  
hauteur 6,00


EE 43 AMT.  
Rapport de J.F. Virebent,  
géomètre expert, joint au plan  
des remparts (disparu) en 9 cartes,  
adressé au Bureau des Finances  
de la Généralité de Toulouse.  
4<sup>e</sup> partie : de la porte Matabiau  
à la porte St-Etienne  
(Alors que ce texte est à l'impression,  
nous avons pu identifier dans les  
réserves du MVT plusieurs rouleaux  
de plans comme étant ceux joints à ce  
rapport).

Les terrains des lices seront jusqu'à la démolition de l'enceinte l'objet d'exploitation. Elles seront par exemple louées gratuitement à l'armée qui les défrichera et en retirera son fourrage (ACM du II messidor an X). Des particuliers y feront paître leurs troupeaux, entraînant la dégradation des talus (ACM du 24 thermidor an IX). A l'intérieur des remparts, Virebent aura à se plaindre de jardins potagers sur les talus des escoussières par les riverains qui squattèrent ce domaine public au risque d'éboulements et d'encombrement de la voie publique (I.M. 10 AMT, 12 floréal an IX). A cela, on pourrait ajouter les vanneurs qui séparent le grain de la paille sur les places publiques et les remparts"... Une ville de petits artisans très proche de la campagne..."

**D E V I S**  
DES  
**RÉPARATIONS**  
A FAIRE  
A LA PROMENADE  
DU REMPART.



A TOULOUSE.  
De l'Imprimerie de la Ville de M. Briceau Ponce, Artiste, aux Imprimeries  
de La. & de la Vierge, Place Royale.



DD 231 AMT  
"Devis des réparations à faire à la promenade du rempart" 1.03.1771 signé Hardy architecte de la Ville depuis 1757.

IM 10 AMT, I.O.24 AMT,  
I.O. 12 AMT, 2.O.70.109 ADT,  
20.10.7 ADT, Lespinasse  
op.c., sur la session des  
remparts à la Ville et la  
procédure qui opposa la Ville  
à la Nation sur la jouissance  
des terrains des remparts et  
du Champs d'Enfer.  
A 18 Pluviose an 10  
DCM 21 Messidor an 9,  
18 Messidor an 9, DCM  
Ventose 12

rampes donnent accès à ce terre-plein ou escoussière: l'une au niveau de la rue du Prat Montardy, deux autres de part et d'autre de l'angle des remparts. Ces escoussières sont un lieu de promenade, de la porte Saint-Etienne à la porte Matabiau.

Les remparts sont en mauvais état, en raison de leur vétusté mais aussi du pillage de leurs matériaux, la brique cuite, foraine, étant rare. Parce que leur ruine est un danger pour les promeneurs, les capitouls procèdent à leur réparation. Après deux appels d'offre (en 1766 et en 1771) les remparts sont restaurés en 1773, de la porte Saint-Etienne à la porte Matabiau. Alors que les "esprits éclairés" - les académiciens comme Mondran - les considèrent non seulement comme un archaïsme mais aussi un obstacle au commerce et à l'expansion de la ville, alors que quelques militaires même ont conscience de leur inefficacité en tant qu'ouvrage de défense, cette maintenance des remparts est étonnante. N'est-ce pas parce qu'en cette fin de siècle le danger ne provient plus de l'extérieur mais de l'intérieur de la ville, des masses populaires qu'il convient de contenir ?

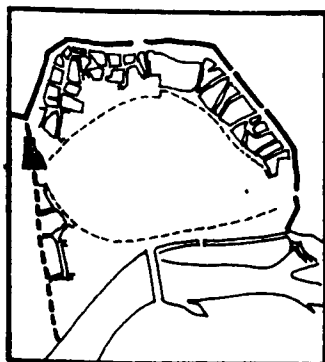
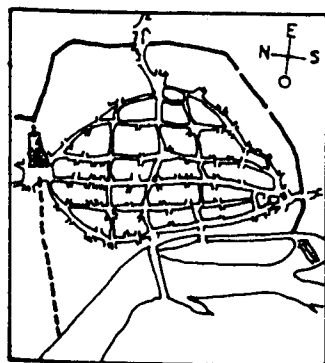
En 1775, les Capitouls, les Etats du Languedoc et l'Intendant proposent le déclassement de l'enceinte. Un arrêt du Conseil d'Etat du 24 Octobre 1775 confirme le plan de bornage du remparts (murs, tours et fossés) établi par la ville et le Trésorier de France et en demande l'arpentage pour l'aliéner à la ville. Le roi fera alors cession de l'enceinte moyennant une rente alberge



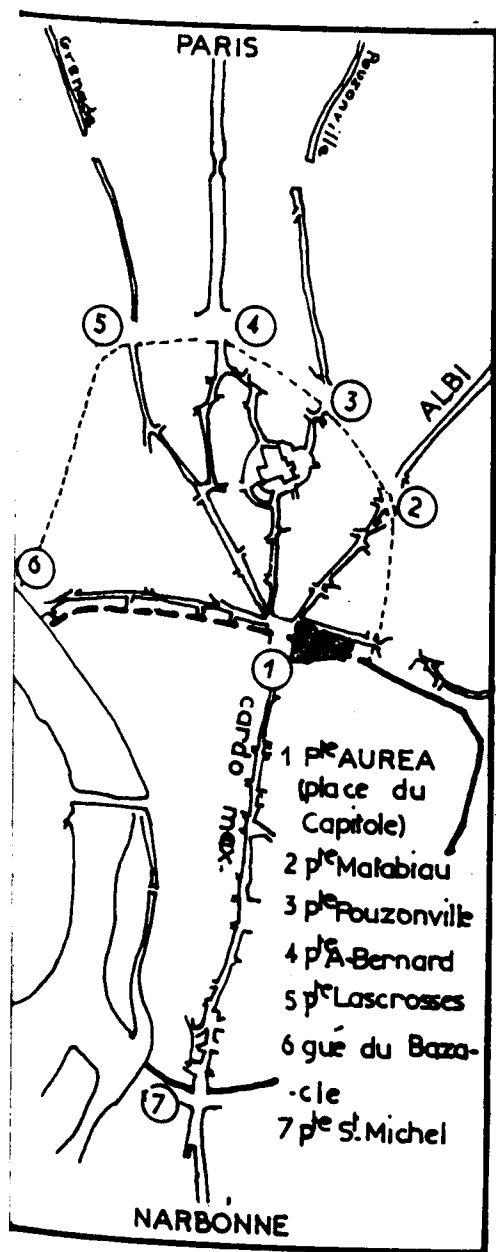
de 500 F, constamment payée jusqu'à la suppression des droits féodaux. En 1778 une ordonnance des Présidents Trésoriers Généraux Grands Voyers de France nomme J.F. Virebent, greffier contrôleur garde-cadastre et frère de J.P. Virebent futur architecte de la place, pour procéder à cet arpentage. Il remettra son rapport le 27 Juin à la Mairie. Il n'est peut-être pas inutile de rappeler les conditions de cette cession. Les droits de propriété de la ville sur l'enceinte - et le Champ d'Enfer, dont les titres remontaient selon elle à 1607 et 1613 - furent contesté par l'Etat pendant la Révolution et le Consulat. Cette contestation contribua pour une part à la lenteur de la réalisation de la place.

### Cité et bourg

Nous avons vu précédemment que l'unification de la cité et du bourg procédait de ce dessein plus ou moins conscient de centralité qui déterminait l'urbanisme toulousain du XVIII<sup>e</sup>. Si la différence entre le bourg et la cité est d'abord d'ordre fonctionnel, le réseau viaire et la densité du bâti contribuent à cette différenciation.



Schématiquement, la cité est distribuée selon deux types de réseaux. Le premier est issu du quadrillage romain. Le second, entre ce quadrillage et l'enceinte romaine, développe un ensemble de rues parallèles au tracé des remparts et reliées par des rues qui les recoupent orthogonalement en délimitant des îlots ou moulons.



Le bourg est structuré par un éventail de rues qui convergent sur la place du Capitole, à l'emplacement de la porte romaine à laquelle aboutissait le cardo. Ces rues correspondent aux grandes routes - route d'Albi/grande rue Matabiau, route de Paris/rue du Taur -, à l'ancien chemin rural de Lascrosses qui se dédouble avec la rue des Lois et la rue des Cordeliers, à la rue Pargaminières qui conduisait au gué du Bazacle. A l'intérieur des branches de cet éventail, de grandes parcelles occupées par des couvents et des collèges et même des terrains tout à fait vacants.

Ces vacants vont être occupés durant le XVII<sup>e</sup>. Pendant ce siècle la population passe de 38000 ha à 50000 habitants. Si cet accroissement modifie le gardiage toulousain particulièrement étendu, - sa population y croit deux fois plus vite que dans la vieille ville, 71 % contre 29 % et les trois quarts des nouvelles constructions s'y implantent - il contribue aussi à l'unification de la cité et du bourg. Dans celui-ci la densité d'habitants/km<sup>2</sup> progresse de 94 à 147, sans atteindre cependant celle de la cité qui passe de 251 à 308. La densité d'habitants par construction reste faible comparativement aux autres grandes villes. Elle passe de 7,95 à 8,65, ce qui semblerait indiquer que la majorité du bâti n'a guère plus d'un étage. Ce paysage urbain sera considérablement modifié à partir de la première moitié du XIX avec la construction des immeubles de rapport.

Le morceau de ville sur lequel va s'implanter la place Villeneuve procède des caractéristiques de la cité et du bourg : à la droite de la rue du Petit-Versailles celles de la cité, à sa gauche celles du bourg.



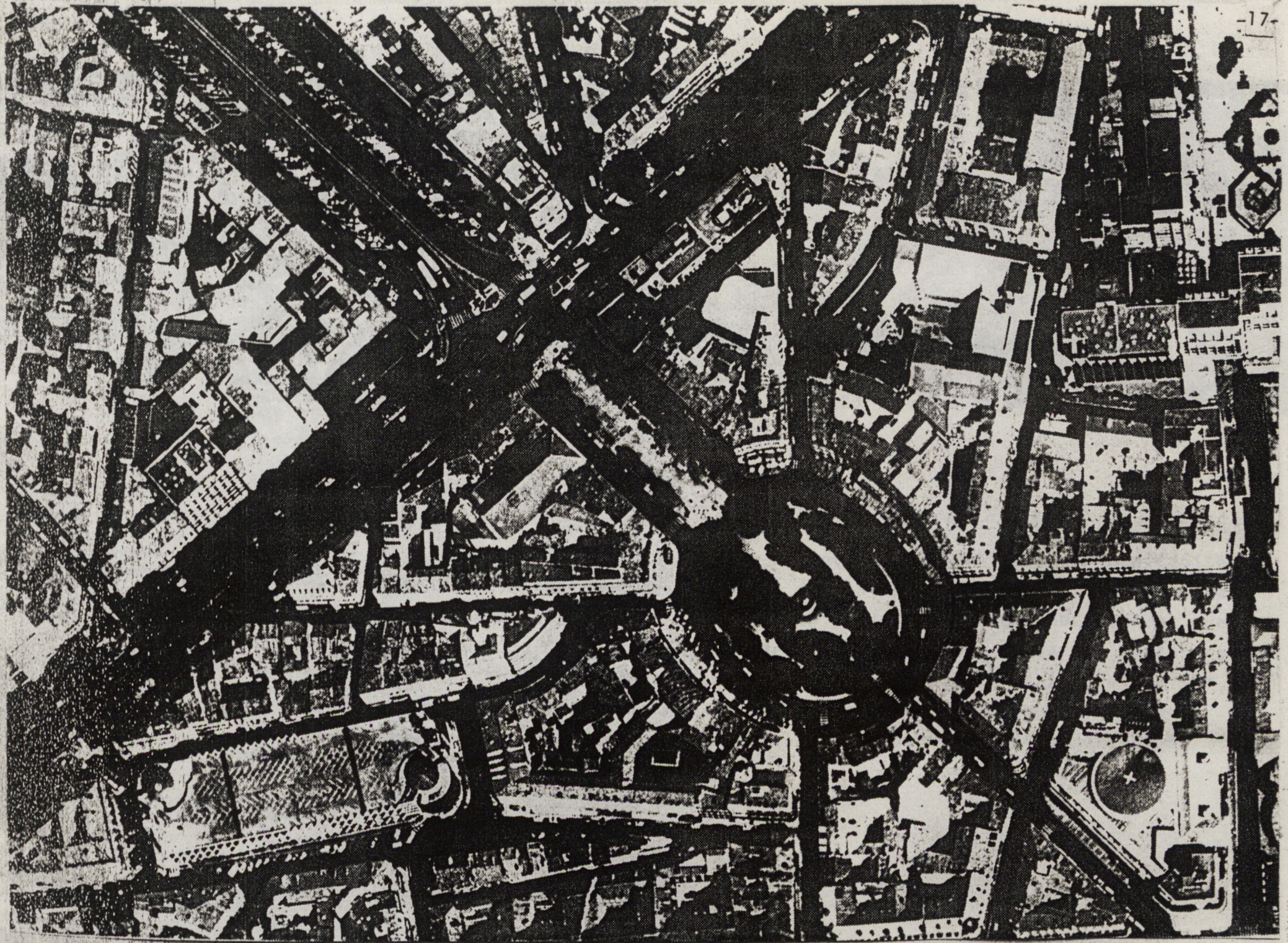
La rue de la Pomme, du Capitole à la place Saint-Georges, est à la limite du quadrillage romain. La rue des Penitents Bleus prolongée par la rue des Pénitents Noirs, d'une part, et la rue du Poids de l'Huile prolongée par la rue Basse du Grand Rempart d'autre part, sont parallèles à la première enceinte (jusqu'au XVI<sup>e</sup>, un pré, le prat Montardy réunissait la rue du Poids de l'Huile à la rue Basse-du-Grand-Rempart). La rue du Prat-Montardy, l'impasse de la Tour ou de la Faux, les rues des Trois Mulets et de la Tonne, ainsi que les rues Saint-Antoine du T, des Boeufs, de la Rispe achèvent le dessin de moulons rectangulaires, au parcellaire étroit et allongé. On notera un hôtel sur cour et jardin, l'hôtel de Chalvet construit au XVII<sup>e</sup>me, occupant la plus grande partie de l'angle formé par les rues Delfun et des Pénitents-Bleus, deux hôtels sur cour, l'hôtel Picot de Lapeyrouse à l'angle des rues Delfun et du Poids de l'Huile, l'hôtel Lafage construit au XVIII<sup>e</sup>me sur la place St-Georges. Ces hôtels ainsi que l'église Saint-Jérôme et les bâtiments des Pénitents Bleus à l'angle des rues de Pénitents Bleus et Saint-Antoine du T contrastent par leur surface avec le parcellaire médiéval.

A la gauche de la rue du Petit Versailles, il existe encore à la fin du XVIII un parcellaire caractéristique du bourg. Le moulon délimité par la grande rue Matabiau (ancienne route d'Albi qui relie la porte Matabiau à la place du Capitole), la rue du Petit-Versailles, la rue des Caussettes et la rue Rivals est à moitié bâti et est occupé par de grands ensembles religieux, les Filles Sainte-Catherine et un orphejnat.

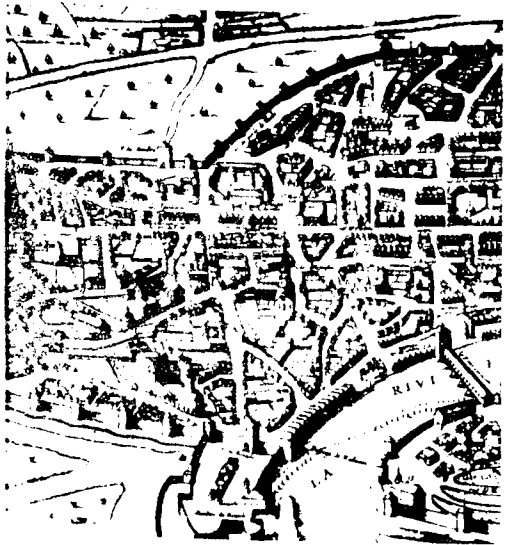




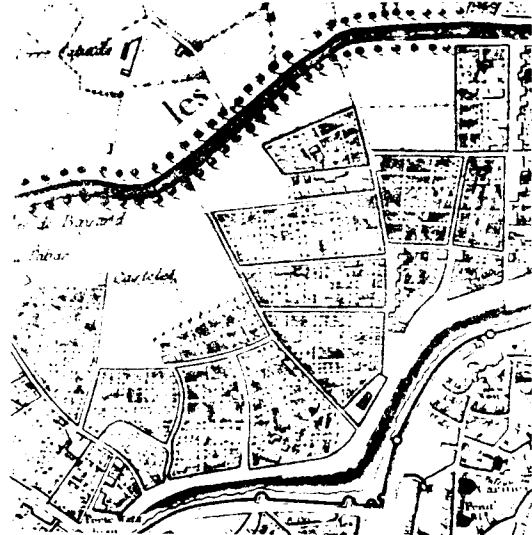








1645



1774



### OUVERTURE D'UNE PORTE DANS LES REMPARTS

Coppolani  
Bulletin de la société de  
géographie. TLXVI - 1953

Bien que J. COPPOLANI fasse remonter à 1755 l'intention des Capitouls de combler l'angle rentrant des remparts je n'ai pu trouver dans les délibérations capitulaires antérieures à 1778 aucun projet de quelque aménagement que ce soit à proximité du Champ d'Enfer en -deçà ou au-delà des remparts. Seuls y sont mentionnés les travaux de réparation et d'entretien de la muraille et de son terre-plein à proximité de la rue du Petit-Versailles mais ceux-ci étaient compris dans une partie plus grande allant de la porte Arnaud-Bernard à la porte Saint-Etienne.

Les projets d'embellissement de Toulouse ("Dialogues entre un parisien et un toulousain" du second quart du XVIII<sup>e</sup>, le "Garipuy" de 1749, le "Mondran" de 1752, les "Saget" de 1750 et 1777) mentionnent certes l'aménagement de promenades le long ou à la place des remparts mais il s'agit là d'aménagements généraux ne concernant pas en particulier le Champ d'Enfer. Si la plupart proposent la reconstruction des portes de la ville et l'élargissement des rues et des chemins y accédant la porte Villeneuve n'est pas concernée puisqu'elle était alors murée et qu'elle n'interrompait le cours d'aucune rue ou chemin. Seul le "Mondran" prévoit entre le Capitole et les remparts la création d'un jardin botanique.

Ce n'est donc que le 25 Septembre 1778, dans le dixième point de la délibération du Conseil Politique de la ville que se manifeste l'intérêt des Capitouls pour cette frange de la ville en arrière du Capitole. Il s'agit alors de l'ouverture d'une porte à proximité de la porte Villeneuve pour remédier aux encombrements qui résultent de la traversée de la ville par les convois de rouliers. L'auteur du plan est Carcenac, Architecte de la ville. Il propose deux devis, l'un de 22.000 livres, l'autre de 30.000, le surcroît de dépense étant destiné à l'ornement de la porte. Le Conseil opta pour le second, voulant "aussi faire un édifice qui répondit à la grandeur de la ville, qui se rapproche si fort du Capitole".

Carcenac succède à Hardy  
le 13 mai 1776

Cette délibération ne fut pas suivie d'effet bien que l'Intendant l'ait approuvée rapidement (le 13 Octobre de la même année) et que la cession des

remparts et fossés par le roi à la ville amorcée en 1775 ait rendu celle-ci maîtresse des lieux.

CC 335 ADT. Mentionné dans la lettre de Chauillac, Capitoul, du 21.06.1783 à l'Intendant.

Carcenac établit aussi un plan d'alignement de la rue du Petit-Versailles conduisant de la Place Royale à la nouvelle porte, plan qui aurait été précédé par un premier projet dressé par Cammas en 1730, cette rue longeant l'Hôtel de Ville étant particulièrement mal commode.

AA 32 AMT p. 14  
6.04.1779 : extraits de la réponse de l'Intendant St-Priest aux Capitouls qui avaient demandé au Roi l'autorisation d'acquérir les maisons pour l'élargissement de quelques rues et places.

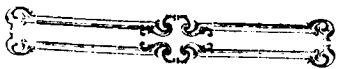
Cet alignement ne fut pas réalisé car il nécessitait des expropriations que le roi n'autorisa pas - s'il l'accorda pour d'autres rues et places - en demandant de remettre "à un temps plus favorable l'ouverture" de cette rue".

1.06.1782 : nomination de Projet aîné et de Pascal Virebent, Directeurs des Travaux de la ville ; emplois vacants à la suite du décès de Carcenac

Dans une nouvelle délibération en date du 15 Avril 1783, le Conseil Politique relance l'opération, le retard étant attribué au mauvais état des finances de la ville. Virebent en dresse un nouveau devis montant à 40.455 livres. L'adjudication des travaux est lancée le 30 Mai 1783 avec un devis "instructif" rédigé par Projet aîné . Aucun plan ne nous étant parvenu, seul ce devis nous donne une indication sur la nature des travaux.

CC335 ADT : dans une lettre anonyme datée du 3.05.1783 il est fait mention d'une exposition publique du plan de la Porte Villeneuve à l'Académie de Peinture en l'Hôtel de Ville.

Les remparts seront démolis sur une longueur de vingt trois toises. Les fossés seront comblés avec les terres provenant du déblaiement du terre-plein après qu'un aqueduc y eut été construit. La porte à deux vantaux en fer munis de guichets sera encadrée par deux piliers ornés de colonnes, de pilastres et de sculpture, le tout en pierre de taille. De part et d'autre de la porte,



# DEVIS INSTRUCTIF

*Des Ouvrages de Maçonnerie, Pierre de Taille, Charpente, Serrurerie, & autres à faire pour la construction de la Porte que la Ville fait ouvrir en face de la Rue Ville-neuve.*

## ARTICLE PREMIER.

L'ENTREPRENEUR commencera de faire la démolition des murs des rampes d'un côté & d'autre des montées actuelles du Rempart, de même que de celui de soutènement du terre-plein dudit rempart, tant en de hors qu'en de hors de la Ville, sur la longueur de vingt-trois toises environ, d'en ranger les matériaux de droite & de gauche en dehors du rempart du côté du côté, qualités par qualités, après les avoir fait exactement nettoyer de tous les vieux mortiers; ladite démolition sera poursuivie jusques dans le fond des fondations, afin que la Ville profite de tous

CC 335 ADT : 30.05.1783 signé Projet

I.0.17AMT : rapport de Virebent du 28.04.1783  
C 335 ADT : dans une lettre anonyme du 26.06.1783 description de la rue du Petit Versailles : largeur du côté de la Place Royale, *une toise trois pieds; du côté de la Maison Rouède, cinquante un* pied; de la Maison des Orphelins, trois toises cinq pieds et des Religieuses Ste-Catherine, trois toises cinq pieds

CC335 et CC 2069 ADT  
Serait-ce un parti de Par-  
lementaires s'opposant aux  
entreprises des Capitouls ?

deux bâtiments en briques, les bureaux et les logements des gardes de l'octroi, viennent se raccorder en arrondi à la porte, selon un dessin probablement semblable à celui que l'on peut voir sur le plan de 1789. Enfin, des rampes sont prévues de part et d'autre des bâtiments pour accéder aux terre-pleins des remparts ainsi qu'un pavement à l'intérieur et à l'extérieur de la porte.

Entretiens, P. Virebent avait dressé le 28 Avril un nouveau plan d'alignement de la rue du Petit-Versailles entraînant des expropriations car il prévoyait une largeur de 10 m en face de la porte jusqu'à l'angle des religieuses Sainte-Catherine ramenée à partir de là à 5 m, puis diminuant encore sur 50 m pour atteindre 3 m au débouché de la Place Royale.

L'exécution du plan de la porte commença aussitôt : les démolitions, déblaiements et autres travaux ne nécessitant pas une main d'oeuvre spécialisée et pouvant être réalisés par les ateliers de charité qui employaient les indigents.

Cependant ces travaux ne reçurent pas l'agrément de toute la population. Une série de lettres anonymes adressées à l'Intendant critique ce projet entre autres. Ces lettres, signées d'un pseudonyme - chevalier de la Crossière ou Bonnière, écuyer - et datées de Mai à Novembre 1783, sont rédigées dans un style très châtié. L'ampleur des travaux entrepris à Toulouse par les Etats, l'Archevêque et les Capitouls est dénoncée comme étant trop somptuaire:



"... la fureur des alignements, des réparations de luxe et d'agrément s'est emparée du plus grand nombre des administrateurs de cette ville... grâce à elles; l'Archevêque dont le goût éffréné pour les projets plus frivoles qu'utiles a exalté l'imagination des citoyens de toutes les classes..."

La gabegie de quelques Capitouls y est aussi dénoncée qui encourage de prétendues prévarications de Virebent et de Projet aîné ; ce dernier étant particulièrement visé : "... le sieur Projet aîné, podagre... sort de prison pour dettes... est véhémentement soupçonné de conniver avec les entrepreneurs..."

On voit que les acteurs de l'aménagement de la ville sont l'objet d'un certain ressentiment que l'on peut comprendre. L'ordonnance des quais de Garonne par Saget, alors en cours d'exécution avait entraîné l'expropriation de gens modestes et causé de ce fait quelque émoi dans la population.

La principale critique porte sur le luxe de l'édifice "... chargé d'ornements superflus qui ne sauraient convenir à une porte qui doit être simplement utile."

Une autre critique non dépourvue de bon sens montre que le désaxement de la porte par rapport à l'axe de la rue du Petit-Versailles va entraîner plusieurs démolitions d'immeubles pour obtenir l'alignement. Une autre cause encore, mais plus prosaïque, est plaidée devant l'Intendant. Dans l'une de ces

lettres il lui est demandé qu'il fasse faire une voûte au-dessus de la nouvelle porte pour relier les deux tronçons du terre-plein du rempart mieux que le feraient les deux rampes prévues, lesquelles risquaient d'interrompre le cours de la promenade. Dans leur réponse à l'Intendant, les Capitouls font observer que ces protestations proviennent sans doute des marchands de vin de la porte Mata-biau qui craignent de voir leur commerce pâtir de cette interruption.

BB59 AMT. Il restera aussi à paver la rue depuis la Maisons des Filles Orphelines jusqu'à la ligne de Poste.

BB60 AMT : les clés de la porte sont remises le 1.06.84 au portier nommé depuis le 3.07.83

Une année après le lancement de l'adjudication, une délibération du Conseil Politique en date du 21 Mai 1784 constate que tout le déblai a été fait et que la communication avec la route royale peut être établie mais qu'il reste à parachever la porte et à construire les bâtiments qui doivent l'encadrer.

#### VERS UNE PLACE DE PORTE

CC2069 ADT  
Mémoire des dépenses effectuées en 1784. A ce jour, 6509 F. de travaux avaient déjà été engagés pour la porte

Des notes prises par le subdélégué de l'Intendant pour cette même délibération nous apprennent que ce dernier veut faire "... suspendre les ouvrages de cette porte ayant en vue d'ajouter au plan et au devis autorisés." Une des lettres anonymes datée de Juin 1783 nous renseigne aussi sur l'intention de Projet et Virebent de "... former une triple allée depuis la nouvelle porte jusqu'au canal du Languedoc". Quant aux Capitouls, c'est dans la délibération du 16 Septembre 1785 qu'apparaît une première modification importante du programme de porte, encore qu'elle soit assez floue puisqu'il est question de "... prolonger l'aqueduc de la porte Villeneuve et d'aplanir le terrain pour former une place intérieure ou extérieure à cette porte suivant l'endroit où on la placera".

CC 335 ADT. Les Capitouls envisageaient de donner à cette place le nom de l'Intendant de St-Priest



On pourrait ne voir là que le début du cours naturel du mûrissement d'un projet. Mais les administrateurs vont atermoyer pendant presque quarante années hésitant sur le programme des abords de la porte. Certes, ce délai n'a en lui-même rien d'anormal pour son époque. Ainsi le plan de la place Saint-Cyprien fut adopté en 1746 et l'ensemble place Saint-Cyprien/Allées Charles de Fitte/Patte d'Oie ne fut définitif qu'en 1791. Mais si ce plan d'embellissement put servir d'ossature au plan d'extension de la rive gauche de la ville, tel ne fut pas le cas de l'ensemble place Villeneuve/Allées Jean-Jaurès. En effet, l'indécision de ces administrateurs, balançant entre un projet de place de porte et un projet comprenant une place intérieure et une place extérieure pendant même que s'élèveront des constructions autour et au-delà du tracé initial, ne permettra pas de maîtriser efficacement l'extension de cette partie de la ville des remparts au canal. Si l'ensemble place Villeneuve/Allées Jean-Jaurès/Ecole Vétérinaire a pu faire illusion en tant que vision ordonnée d'une extension, la médiocrité de l'urbanisation du XIX<sup>e</sup> entre ces Allées et la rue Bayard et le désarroi actuel des aménageurs devant qualifier ces Allées et leur prolongement devraient faire douter des capacités de ce plan d'embellissement à être un plan d'extension.

Certes, la spéculation immobilière de la bourgeoisie Louis-Philliparde et la brutalité de l'urbanisme des années 50 et 60 ne sont pas innocentes dans cette affaire. Mais l'indécision sur le statut de cette place (place de porte intérieure ou place intérieure et place extérieure avec ou sans allée), l'absence d'une idée directrice "forte" n'ont pas permis l'intégration à ce projet des phases d'extension de la ville : franchissement des remparts puis dé-

placement des limites, l'octroi, vers la ligne du canal et urbanisation de cette nouvelle frange, enfin urbanisation de la banlieue.

Cette indécision a plusieurs causes. Le contexte politique d'abord : commencé sous l'Ancien Régime, poursuivi et modifié pendant la Révolution, avec une accélération sous l'Empire, ce projet sera encore inachevé après la Restauration. Des causes institutionnelles aussi : l'Intendant de Saint-Priest va disputer aux Capitouls, par architectes interposés, la conception du projet ainsi que les Intendants avaient coutume de le faire. Saint-Priest cherchera à imposer son architecte J.A. RAYMOND, Architecte du Roi, Architecte des Etats du Languedoc demeurant à Nîmes. L'Intendant fait savoir au Conseil Politique le 21 Mai 1784 que son architecte travaille au plan des ouvrages de la porte. Jusqu'en 1786, date de son départ, l'Intendant ou Raymond lui-même relanceront sans succès les Capitouls, argumentant en dernier lieu sur le caractère trop dispendieux du projet de l'ingénieur de la ville. On ne connaît rien du projet de Raymond si ce n'est la mention, dans une lettre de l'Intendant aux Capitouls, d'une salle de spectacle donnant sur la place : idée qui ressurgira au cours des tribulations de la place et qui fut effectivement réalisée.

CC335 ADT. Jean Arnaud Raymond  
prix de l'Académie en 1767

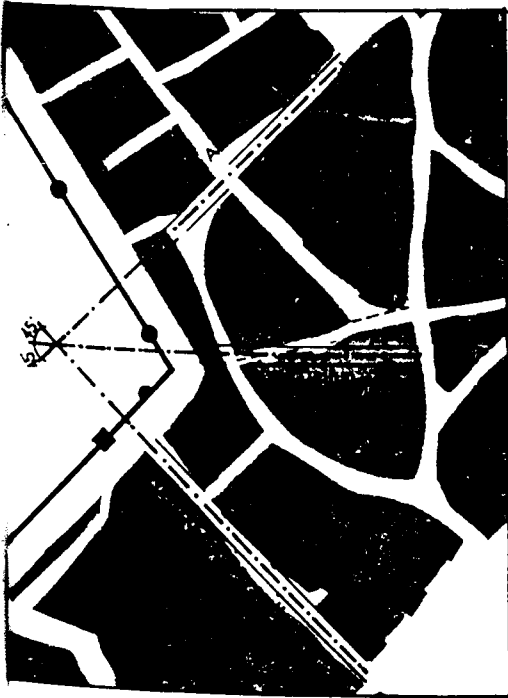
Enfin, une autre cause de cette indécision est plus particulière à la place Villeneuve. La disposition de la route Royale par rapport à l'enceinte de la ville qui posait un délicat problème de composition à partir du moment où l'on substituait à une simple porte dans les remparts le projet d'une place de porte.

PLACE DE PORTE ET ROUTE ROYALE : UN DISPOSITIF INCONVENANT

BB61 AMI. 5.01.1789  
le devis se monterait à  
44 080 livres :  
1/6 d'arpent du jardin  
voisin 300  
100 p. d'aqueduc 18 000  
1/20 p. de mur  
de ville 1 880  
déblais, remblais 13 500  
En 1787, l'état des dépenses  
restant à faire était  
estimé à 40 000 livres plus  
40 000 livres pour l'achat  
des maisons à acquérir pour  
l'alignement  
Dans la délibération du  
5.01.1789 la ville envisage  
de s'indemniser des dépenses  
en inféodant une partie  
des terrains restant,  
estimant qu'il restera assez  
de place pour un théâtre  
Intention réitérée dans  
la délibération du 7.04.

A partir de 1788, le Conseil Politique opte franchement pour une place de porte hors les anciens remparts. Le programme comprend la suppression de l'angle rentrant des remparts et la reconstruction d'un mur de ville en ligne droite, la création d'une place intérieure sur le terrain ainsi gagné à laquelle aboutiront trois rues : la rue du Petit-Versailles à prolonger, les rues Delfun et Saint-Antoine du T à redresser de façon à ce qu'elles soient concourantes avec la première et à percer à travers le moulon épousant l'angle des anciens remparts. En outre, deux pavillons de corps de garde encadreront une triple porte et relieront la place au nouveau mur de ville, puis, empiétant sur des propriétés privées, la route Royale, redressée, longera ce mur. Enfin, vis-à-vis de la porte, une allée aboutissant au canal et amortie en un arc de cercle formant place extérieure.

Virebent dresse le projet correspondant à ce programme et les Conseils Politiques du 20 Décembre 1788 et du 5 Janvier 1789 délibèrent sur son exécution. Si la composition de Virebent est acceptée dans son principe, l'emprise de ce projet ne sera fixée que dans la délibération du 7 Avril 1789 après un compromis entre les nécessités du tracé régulateur et celles d'une gestion économique des deniers publics.



Le tracé régulateur du plan du 3 Janvier 1789 a comme point de départ un point établi géométriquement, le point de concourance des trois rues aboutissant à la place. La direction de l'axe de la rue du Petit-Versailles étant prédominée, celle des axes des deux autres rues, qui sont relativement tortueuses, est déterminée de façon à ce qu'ils soient concourants tous les trois en formant un angle de  $90^\circ$ , l'axe de la rue Delfun en étant la bissectrice. A partir de ce point comme centre, un cercle règle l'emprise de la place et de la porte. Seul ce point sera conservé dans toutes les compositions ultérieures réglant soit la position de la porte soit celle du centre de la place.

La composition reprend la disposition classique en place intérieure et place extérieure déjà utilisée pour la place Saint-Cyprien sur un programme un peu différent. Mais ce dispositif est perturbé par la position de la route Royale. Celle-ci n'aboutit pas frontalement au plan de la porte, mais en le longeant. Pour pallier cette inconvenance Virebent dispose perpendiculairement au plan de la porte une allée destinée à la promenade. Ce rachat constituera le point faible de la composition.

Cette pratique de promenade sur les remparts, attestée dans les lettres anonymes de 1783, est encore effective en 1810 : proposition de l'entrepreneur Gleyzes, propriétaire d'un lot sur la place, pour rebâtir les banquettes et les rampes du rempart "pour la promenade" en échange des matériaux de démolition d'une tour.

I.023 AMT

D'une part, ces allées n'aménagent pas un lieu de promenade préexistant comme ce fut le cas pour l'Etoile de Mondran. Les terre-pleins des remparts, de la porte Saint-Etienne à la porte Matabiau étaient déjà le lieu de cette pratique pour laquelle ils présentaient des avantages. Ils étaient entretenus, plantés d'ormeaux, munis de bancs (les banquettes du parapet) et, de par leur élévation, ils offraient en même temps qu'une promenade urbaine une vue panora-

Louis de Mondran



mique sur la campagne : "... On est bien aise quand on se promène d'avoir de la vue...". Les lices et les bas-côtés de la route Royale offraient eux aussi des possibilités, quoique non exploitées, de promenades conformes aux habitudes. Ainsi les plans dressés par Saget-Berthaulten 1777 et Carla de Puylauron en 1778-80 proposent de substituer aux remparts une allée d'arbres allant des moulins du Bazacle jusqu'à la hauteur de la rue de la Colombette. On sait aussi que lorsqu'en 1808 Napoléon fit don à la ville, entre autres choses, des murs et fossés, c'était à la condition d'y établir des promenades.

Il faut cependant dire qu'après l'ouverture de la porte les berges du canal deviendront un lieu de promenade fréquenté au point que le chemin des Jardiniers, quoique étroit et irrégulier, sera "... journallement couvert de monde..." et que le Conseil Municipal du 5 Décembre 1812 désirera "sa restauration et comme objet d'utilité et comme objet d'agrément et d'embellissement..."

D'autre part, étant donné le caractère artificiel de la proposition, cet élément de la composition sera le premier sacrifié aux exigences d'une réduction du programme. Dans la délibération du 7 Avril 1789, le Conseil Politique entend restreindre au strict nécessaire les acquisitions de terrains pour reporter les crédits ainsi dégagés sur le maintien des ateliers de charité. Les allées, leur hémicycle ainsi qu'une partie de la place étant tracés sur l'emplacement de jardins maraîchers, Virebent doit réduire le dessin de la place de fa-

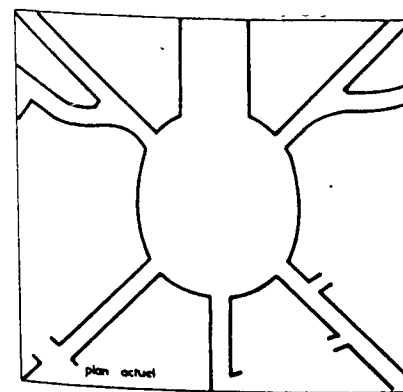
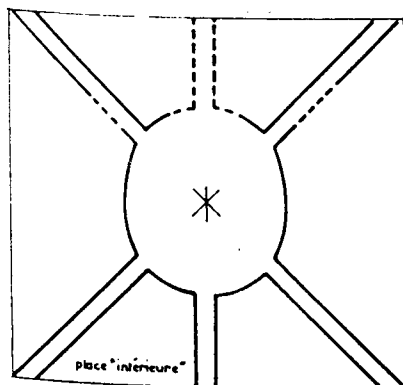
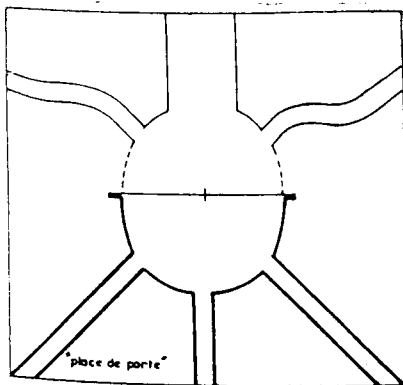
Dépuis 1783, le recours aux ateliers pour la réalisation de ces aqueducs est constant. Délibération capitulaire de 84 du 16.09.1785, 16.09.1786, 12.09.1788, 24.09.1790, 16.02.1791... Ils seront encore utilisés pour les terrassements de la place dans les années 1810 et plus tard pour ceux des Allées malgré leur manque de rendement déploré par Virebent  
I.023 AMT

çon à ce qu'elle empiète le moins possible sur des propriétés privées.

A partir de ce moment, la genèse du quartier Villeneuve s'inscrit dans une double perspective : celle des administrateurs qui abandonnent implicitement l'idée des allées en autorisant par exemple en 1807 les propriétaires du terrain faisant face à la route à y installer leurs ateliers de charron et de forgeron ; celle des concepteurs Virebent et Laupières, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département, qui remettent implicitement à des temps plus favorables le tracé des allées (figurant dans les plans de l'an VI, de 1806, mais absent des plans de l'an X, de l'an XIII et de 1820). Cette ambiguïté - abandon de l'idée ou temporisation - ne sera définitivement levée qu'en 1819 et pèsera sur l'édification du quartier Villeneuve. En particulier, elle ne permettra pas de négocier clairement la composition de la place avec la route Royale d'abord, avec la transformation des remparts en boulevards ensuite.

On peut ainsi voir dans le dessin actuel de cette place le tracé d'une place en hémicycle outrepassé limitée par les inflexions de l'ancienne route Royale, le départ en hémicycle des allées, les allées elles-mêmes et, se superposant à ce tracé, la figure d'une place fermée avec six rues rayonnantes rectilignes, l'une d'entre les allées étant surdimensionnée. Il y a là autre chose qu'une complexité, plutôt une contradiction entre le caractère de fermeture de la place et le caractère d'ouverture des allées.

Cette ambiguïté se retrouve dans le statut même de ces allées : cours de promenade refermé sur lui-même ou axe sur lequel s'articulera de part





et d'autre l'extension de la ville entre ses anciennes limites et le canal. Ainsi, alors même que se développèrent des quartiers de part et d'autre des allées, aucune rue ne put les relier en raison de l'obstacle que créait la surélévation du niveau des allées. D'autre part, la disposition de l'Ecole Vétérinaire à l'extrémité des allées, si elle monumentalisait un point de fuite convenant à leur caractère de cours, ferma cette partie de la ville à son extension au-delà du canal, fermeture que vint renforcer la disposition de la gare Matabiau.

#### LA PLACE VILLENEUVE, UN PANOPTIQUE DE LA VILLE ET DE LA CAMPAGNE

S'il existe une faiblesse dans cette composition, il y a en revanche un élément fort : l'idée de faire converger trois rues et de faire de ce point le point nodal de la composition.

Cette figure en patte d'oie ainsi que sa géométrisation (l'orthogonalité des branches extérieures) procèdent bien sûr d'une modalité de composition usuelle au XVIII<sup>e</sup> mais aussi d'une intention du Conseil Politique, constante et qui va en s'enrichissant : du "coup d'oeil" sur la place du Capitole exposé dans la délibération du 25 Septembre 1778 aux intentions exprimées dans la délibération 7/4/1789. La commission économique dont dépendent les ateliers de charité propose au Conseil qui l'accepte de "... simplifier le plan en supprimant l'acquisition du jardin, de réduire les frais de construction en réduisant le mur..., en rapprochant la nouvelle porte du point central où convergent les trois rues, de manière que de la porte Villeneuve on puisse voir les places royales (du Capitole et de



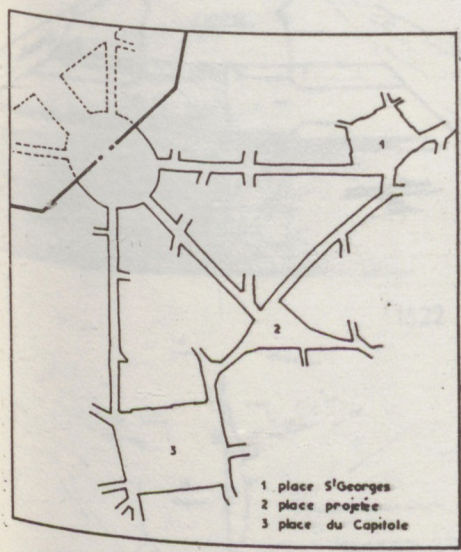
Saint-Georges) et inversement voir la campagne, alors qu'en plaçant le mur et la porte de ville dans le jardin on serait privé de ces divers agréments..."

"Le XVIII<sup>è</sup> se complait dans l'ouverture..." Mais ici, cette ouverture prend un sens particulier, un double sens, en fait, de la ville vers la campagne mais aussi de la campagne vers la ville; et ce double sens constitue la porte en une sorte de panoptique de la ville et de la campagne. Ouverture sur la campagne : en premier plan les jardins, les vergers et les vignes qui montent en pente douce jusqu'au canal, puis, en second plan, la ligne d'arbres des chemins de halage du canal, enfin, en arrière plan, la butte du Calvinet avec ses frondaisons, représentation de la prospérité que la ville tire de son terroir et du canal. Ouverture sur la ville : la rue du Petit-Versailles débouche sur la place du Capitole en construction, la rue Delfun sur une place triangulaire projetée dans le plan d'alignement que Virebent propose en 1823 et partiellement réalisée (actuellement la place Salengro), la rue Saint-Antoine du T sur la place Saint-Georges. Cette ouverture sur les places est plus symbolique qu'effective, hormis la rue Delfun, les deux autres rues tangentent les places auxquelles elles aboutissent et n'en donnent pas une entière perspective.

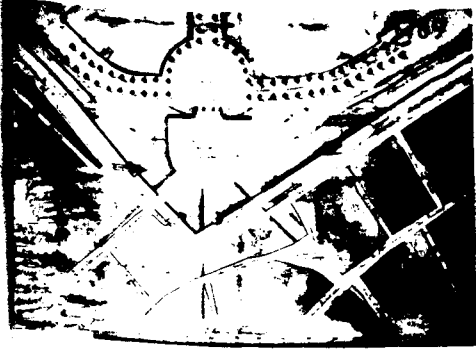
En fait, l'intérêt de la composition est ailleurs. Il s'exprime dans cette figure triangulaire dont le sommet serait la place Villeneuve et la base serait le raccordement par la rue de la Pomme des trois places (place du Capitole, place projetée, place Saint-Georges). D'une part, elle procède de ce dessein de



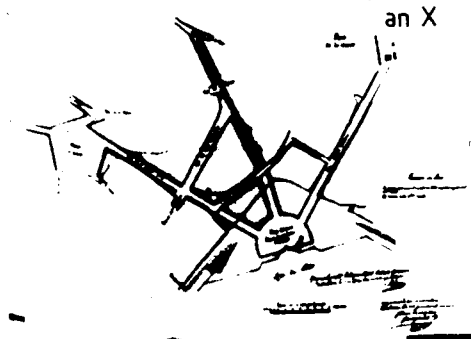
ébouché de la rue St-Antoine du T sur la place Wilson



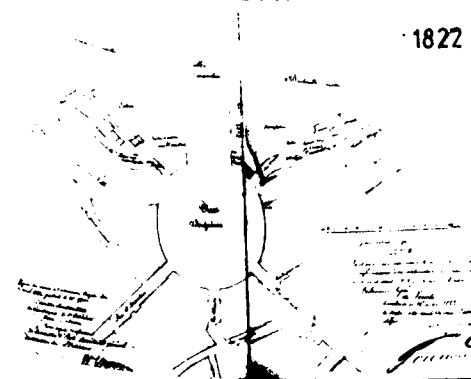
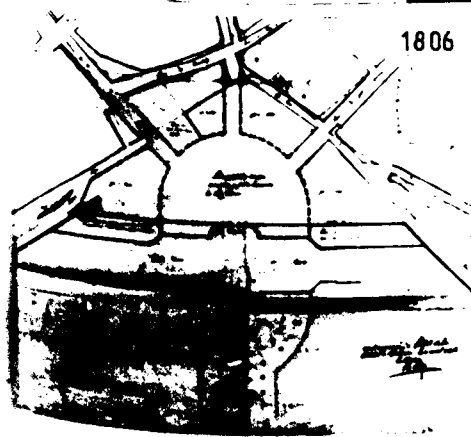


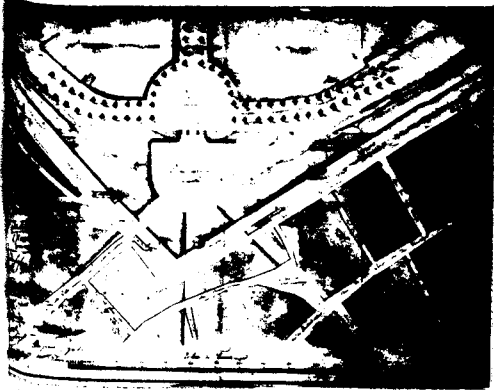


centralité qui déplace le centre de gravité de la ville vers une position plus centrale : elle densifie la structure urbaine à proximité du Capitole et atténue l'importance du Cardo reliant le Capitole au Parlement. D'autre part, cette figure participe à l'unification de la Cité et du Bourg, la rue du Petit-Versailles n'en étant plus la frontière. Elle poursuivra d'ailleurs sa capacité unificatrice lorsque, prolongée par le triangle rue d'Austerlitz-boulevards-rue des Trois Journées, elle assurera l'intégration de cette extension de la ville à la partie intra-muros.



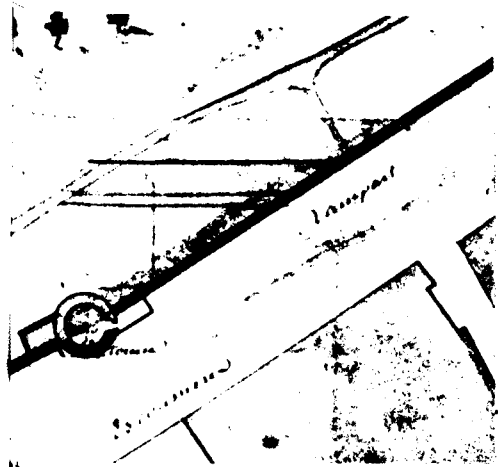
Les changements de l'orientation des plans dans les projets successifs de la place apporteront une présomption supplémentaire de ce dessein de centralité. Si le premier dessin de la place que nous avons pu connaître (projet Virebent du 1er Janvier 1789) présente la place ouverte vers le haut avec une amorce du tissu urbain intra-muros, les projets allant jusqu'en 1806 la présente ouverte vers le bas, faisant figurer pour les deux premiers d'entre eux la place Saint-Georges et le Capitole ( "Carte de l'emplacement de la porte villeneuve de Toulouse et de ses environs" du 6 floréal an VI, "Projet pour la place, les avenues et la porte Villeneuve" prairial an X, plan approuvé par le Préfet Richard le 26 germinal an XIII, plan approuvé par le Maire Picot de 1er Avril 1806). Ils valoriseraient ainsi la ville, la plaçant dans la partie supérieure du dessin et le triangle Saint-Georges - place Villeneuve - Capitole. Ce n'est qu'à partir de 1822 (plan signé Virebent approuvé par le Conseil Municipal DU 9 Août 1822) que le dessin de la place sera redressé et présentera les allées vers le haut, les valorisant à leur tour.



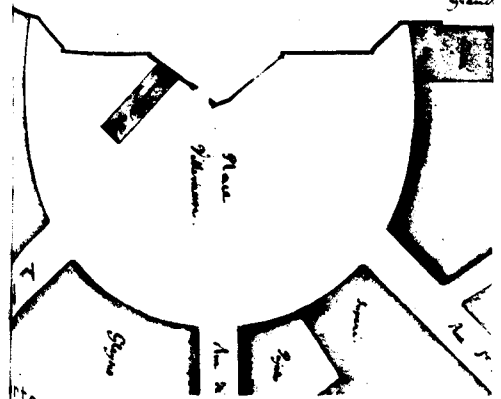


UNE PLACE EN JACHERE

Objet du 3.01.1789



traits successifs du nouveau mur de ville



te et bureau de l'octroi  
diés en 1789

L'an 1789 voit donc l'amorce de la réalisation d'une place hors les murs. La construction du nouveau mur de ville est entreprise, la délibération du 7 Avril 1789 ayant fixé son emprise de façon à ce qu'il tangente les jardins bordant la route royale ainsi qu'on peut le voir dans le plan de Virebent du 3 Avril 1789 sur lequel figurent la position initiale du nouveau mur de ville puis deux modifications de cette position répondant aux simplifications souhaitées par le Conseil Politique. Ce mur sera plus complexe que la configuration - une simple ligne droite - que lui donnait le premier projet de Virebent. Des retraits successifs encadrent la porte en formant des avant-corps. Mais la porte elle-même avec ses deux pavillons de corps de garde ne sera jamais exécutée. Sur son emplacement est construite une porte faisant un angle de 45° avec le plan du mur, ouvrant donc dans l'axe de la rue du Petit-Versailles comme la porte de 1783. Cette modification est probablement due à la nécessité de clore rapidement la place Villeneuve sans engager trop de dépenses de nivellement et de pavage puisqu'il suffisait de se raccorder au débouché de la porte construite en 1783. Le caractère provisoire de cette construction apparaît dans les plans : elle y figure en surimpression ainsi que le bureau de l'octroi dont la construction est elle-même donnée comme provisoire dans la délibération du 17 Septembre 1790. L'aménagement de la place en restera là jusqu'en 1804. Les seuls travaux qui ne

connaîtront pas d'interruption notable seront ceux des aqueducs hors les murs vers la porte Saint-Etienne puis vers la porte Matabiau. Pour l'exécution de ces aqueducs, les briques et les terres de remblais proviendront de la démolition de l'angle rentrant des remparts hormis la tour de l'Anatomie cédée par la ville au charpentier Barthélémy Delibes le 24 thermidor an IV.

L'arrêt des travaux d'aménagement a plusieurs causes. Financières d'abord. La suppression des anciennes institutions, notamment celles des Etats, oblige la nouvelle administration communale à auto-financer les travaux qu'elle se propose d'entreprendre. Dans cette période de récession économique la ville ne dispose pas de ressources suffisantes pour entreprendre des travaux d'embellissement. Juridiques ensuite. La place Villeneuve est implantée sur les anciens remparts sur la "ci-devant" route royale et sur le terrain vacant appelé Champ d'Enfer situé entre la route et les remparts. La propriété de ces terrains sera l'objet d'une longue dispute entre la ville et l'administration centrale, dispute qui ne cessera pas avant l'autorisation donnée par l'administration centrale en l'an XII de faire procéder à l'estimation des terrains.

D'une part, les lois des 15 Août, 1er Septembre, 1er Décembre 1790 déclarent que toutes rues, places, etc qui ne sont pas propriétés privées sont considérées comme dépendances du domaine public. D'autre part, la loi du 24 Août 1793 déclare que ce qui appartient aux communes devient propriété nationale jusqu'à épuisement de la dette des communes concernées. Mais la ville arguera de la loi du 22 Septembre 1790 donnant jouissance aux villes des remparts et fossés si elles étaient fondées en titre d'une jouissance de plus de dix ans

Ce qui était le cas de Toulouse qui faisait remonter à 1775 son droit de jouissance des remparts consécutif à la rente alberge payée au roi jusqu'à la suppression des droits féodaux, et au début du XVIII<sup>e</sup>, son titre de propriété du Champ d'Enfer.

Cette longue dispute, largement décrite par Lespinasse, suspendra pendant tout le temps qu'elle durera les procédures d'estimation des terrains et interdira à la ville de disposer à titre onéreux ou même gracieux des terrains nécessaires à la place, laissant ainsi sans réponse les pétitions d'éventuels soumissionnaires à un lot de la place. Ceux-ci étaient d'ailleurs peu nombreux. C'étaient des propriétaires riverains de l'ancien angle rentrant des remparts désirant prolonger leur parcelle en appuyant leur demande sur les lois des 28 ventoses an IV, 16 brumaire et 9 germinal an V qui accordaient un droit de préférence aux riverains lors des cessions des terrains des remparts. La rareté des "investisseurs" a contribué elle aussi à la suspension de l'aménagement de la place. Cette absence de motivation a elle-même plusieurs causes. Si la ville voyait ses ressources se réduire, les particuliers eux aussi étaient frappés par la crise économique de la période révolutionnaire. Les investisseurs privés pouvaient trouver dans la vente des biens nationaux des affaires plus rentables. La rareté des matériaux de construction, la brique foraine notamment, pouvait décourager d'éventuels bâtisseurs. Enfin, la "qualité" de l'emplacement - sa situation sur le rempart - n'était pas conforme à l'idée que l'on se faisait d'un quartier bourgeois et convenait plutôt à des aubergistes, à des "ouvriers dont le concours est nécessaire aux rouliers" et à la tolérance de ces maisons que l'on trouve à

Notamment les propriétaires  
de l'Auberge du Clocher  
d'Alby  
I.O.12 AMT

proximité des remparts ou des lieux fréquentés par les rouliers, de quelque époque que fussent ces derniers.

L'interruption des travaux non seulement laissa en l'état le dénivelé entre la route royale, la porte et la rue du Petit-Versailles, rendant malaisé l'accès à la ville mais aussi contribua à faire de ce lieu un dépotoir d'immondices et un lieu mal famé. Cet état d'abandon entraîna les protestations des citoyens, protestations qui ne devaient pas être sans fondement étant donné l'état de saleté ordinaire des rues de Toulouse. Aussi la municipalité vit-elle une issue dans la proposition faite en l'an V par un certain Victor DELMAS au nom de sa compagnie. Celui-ci proposait de réaliser la place conformément aux plans qui seraient arrêtés par les autorités moyennant la cession gratuite du terrain. Il s'agissait là d'une procédure ordinaire où le promoteur se remboursait des frais entraînés par la réalisation d'équipements publics avec la plus-value qu'acquerraient ainsi les terrains restant, la charge des frais entraînés par les équipements publics pouvant même être allégée par la création d'une société d'actionnaires.

Cette péripétie - l'affaire restera sans suite - nous renseigne sur le désarroi de la commune devant ce projet hérité de l'ancien régime mais dont elle reconnaissait le bien-fondé et aussi sur les rapports nouveaux entre l'administration municipale et l'administration départementale, notamment le contrôle qu'allait exercer sur la conception du projet l'ingénieur en chef du département, l'architecte Laupiès.

Hygiène, éclairage, nettoyage des  
rues à Toulouse. J. Maestre.  
Maîtrise d'Histoire UTM 1971

Archives des ingénieurs en chef ont  
en grande partie détruites pendant la  
2<sup>e</sup> guerre. Sur ce point, nous ne pouvons  
nous référer à Lespinasse.



I.O.12.AMT  
"Adresse aux citoyens Admi-  
nistrateurs de la Commune  
de Toulouse et du Département"

La compagnie DELMAS exposa ainsi l'objet de la concession qu'elle sollicitait :  
"... Les entrepreneurs se proposent d'y bâtir une espèce de Palais Royal... le détail de notre plan : une superbe salle de spectacle, un mont-de-piété (pour lesquels serait constituée une société d'actionnaires et qui seraient situés sur les deux grands moulons de part et d'autre de la porte), une bourse pour les assemblées de négociants, une cinquantaine de maisons particulières, des colonnades, des péristyles tout autour de chacun des quatre moulons, etc... ce sera quelque chose de superbe, mais les moyens de l'exécuter ?"  
Cette inquiétude était bien entendue partagée par la commune et l'administration départementale.

I.O.12.AMT  
"Extrait des Registres des  
délibérations de l'Adminis-  
tration Municipale de Toulouse  
du 7 Pluviose an V suivi de  
l'approbation de l'adminis-  
tration départementale du  
12 Pluviose an V"

Cette dernière autorisa le délibéré de l'administration municipale du 7 pluviose an V en insistant sur la précision que la commune devait apporter à la rédaction de la convention"... de manière que toutes les conditions soient exactement prescrites et détaillées afin de détruire tout prétexte de discussion...". La commune impose à la compagnie DELMAS un délai de trois ans pour l'exécution de son programme et une caution de 30.000 F garantissant les éventuels acquéreurs de maisons à bâtir d'une banqueroute de la société. Ces inquiétudes étaient fondées car, en fait, DELMAS était un promoteur aventureux : la convention passée, il disparaîtra de Toulouse. Le maire révoquera la concession par son arrêté du 13 nivose an IX après la délibération du 8 frimaire.  
La délibération municipale du 7 pluviose an V sur le rapport de Virebent à propos de la pétition Delmas nous permet de faire le point sur l'état des intentions de la municipalité. "... La pétition a été renvoyée à l'ingénieur Virebent

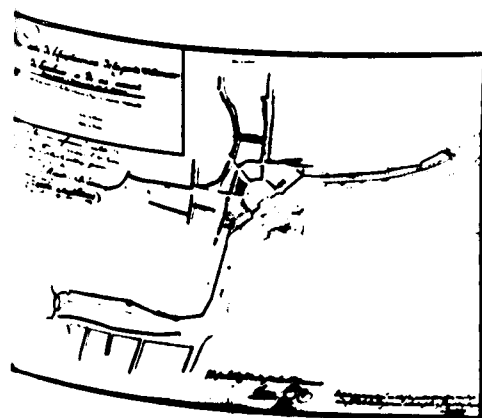
I.O.12.AMT  
Rapport de Virebent daté du  
26 Nivose an V

pour lever et tracer un nouveau plan...". Ce nouveau plan, Virebent en donne cette description : "...Comme cette porte par sa position heureuse deviendra une des plus importantes de cette grande cité, il est nécessaire que son accès en soit facile ; pour cet effet il est indispensable d'y construire une place intérieure et des débouchés suffisants. C'est dans cette vue que nous avons tracé sur ce même plan le projet d'une place intérieure en adoptant une forme circulaire, disposée de manière que la porte ou barrière soit placée au centre de cette demi-lune où viendront aboutir trois rues principales...". L'on voit que Virebent reprend les dispositions du plan de 1789 en quatre moulons mais en en diminuant le périmètre bâti, du fait de la réduction du surhaussement de la demi-lune et malgré un accroissement de son diamètre de 33 à 40 toises. Pour la première fois le plan tient aussi compte du raccordement de la place au bâti existant : "...Il serait de plus nécessaire de laisser au devant des maisons qui sont situées aujourd'hui sur cet emplacement des rues pour leur conserver leurs jours et leurs issues...". C'est la première fois aussi que nous trouvons mention dans une pièce administrative de l'élévation : "... D'après ce projet que nous avons aussi exécuté en relief...". Mais l'ordonnance n'est pas encore arrêtée : "... Les bâtiments qui seront édifiés par le dit DELMAS dans un délai de trois ans, sur les susdits quatre emplacements, seront assujettis du côté de la place intérieure projetée à une décoration uniforme et semblable au plan qui en sera adopté et arrêté...".

La barrière est elle aussi décrite mais non dessinée : "... Le dit DELMAS sera aussi tenu d'exécuter la barrière de cette entrée de ville, composée de quatre

colonnes en pierre et autres décorations relatives, d'une grande porte en fer à deux vantaux et deux guichets aussi en fer, et de bâtir en même temps un corps de garde et un logement pour le portier attenant à la barrière... Ces logements et la barrière seront exécutés d'après les plans particuliers qui seront arrêtés par les parties..." Le projet de l'an V est donc plus précis que celui de 1789. Les quatre moulons sont délimités et leurs superficies mesurées (en partant du Nord, 993 toises<sup>2</sup> 2 pieds<sup>2</sup>, 382 toises<sup>2</sup> 2 pieds<sup>2</sup>, 222 toises<sup>2</sup> 1 pied<sup>2</sup> et 717 toises<sup>2</sup> 5 pieds<sup>2</sup>). Mais l'on peut constater que le projet d'une promenade extérieure est abandonné ainsi que celui de l'aménagement d'une place extérieure. Il est tout au plus question de "débouchés suffisants" (Virebent), d'une "disposition intérieure et extérieure (de la porte) d'une exécution facile..." (municipalité).

Rapport Virebent du 26 Nivose  
an V et délibération du  
7 Pluviose an V



Si l'administration centrale du département autorisa rapidement le 12 pluviose la délibération de l'administration municipale du 7 pluviose an V, le Directeur du Domaine National suspendit le 14 fructidor de la même année l'acte de vente des terrains jusqu'à ce que le plan projeté pour la place fut autorisé par le Ministre de l'Intérieur. Cette approbation viendra le 13 fructidor an VI et figure sur le plan intitulé "Carte de l'emplacement de la porte Villeneuve de Toulouse et de ses environs" "Présenté par nous ingénieur en chef des ponts et chaussées employé au département de la Haute-Garonne le 9 floréal an 6 signé Laupières.". Ce plan reprend les dispositions prescrites par Virebent en ce qui concerne la place intérieure et les alignements des trois rues concourantes mais en y rajoutant l'amorce d'une allée de promenade débouchant sur la grande route

par une grille en hémicycle fermé par une chicane. On constate là l'effet de ce double discours : les administrateurs qui abandonnent l'idée de promenades et les concepteurs qui la maintiennent.

#### UNE MUTATION MALHEUREUSE

Mais ce plan présente aussi la dernière disposition "heureuse" de la route et de la porte. Heureuse parce qu'elle aurait permis le raccordement des boulevards (l'emprise donnée à la grande route et à ses plantations d'arbres est la même que celle qui sera donnée aux boulevards, 40 m.) à la place villeneuve ; lesquels n'auraient pas eu plus tard cette fâcheuse disposition qui tronçonne les allées en deux, allées du Président-Roosevelt d'une part et allées Jean-Jaurès d'autre part.

Bien que le plan Laupières-Virebent de l'an VI restât inchangé jusqu'au plan du 26 germinal an XIII, rien ne fut entrepris sur cette place avant l'an XII. Non pas que le projet ait été abandonné, mais, à partir de l'an IX, l'administration des domaines nationaux ajouta aux difficultés financières de la municipalité en obligeant celle-ci à entamer une longue procédure pour faire valoir ses droits, en vain d'ailleurs, sur le terrain de la place. Si la délibération du 8 frimaire an IX révoqua la concession Delmas, la même délibération exposa les mesures prises par la municipalité pour sortir de cette impasse : "... Considérant que... il convient de saisir toutes les occasions qui pourraient contribuer à sa perfection en faisant aux divers citoyens qui désireraient établir sur ce local des constructions les mêmes avantages qui avaient été faits au citoyen Delmas... arrête que les divers emplacements (les mêmes que ceux attribués à Delmas) seront concédés gratuitement et à perpétuité aux

divers citoyens qui feront soumission à notre greffe de se conformer dans un délai déterminé à la construction des édifices dont les locaux cédés seront susceptibles et d'après l'alignement arrêté et les plans de décoration qui seront adoptés...".

I.O.12.AMT

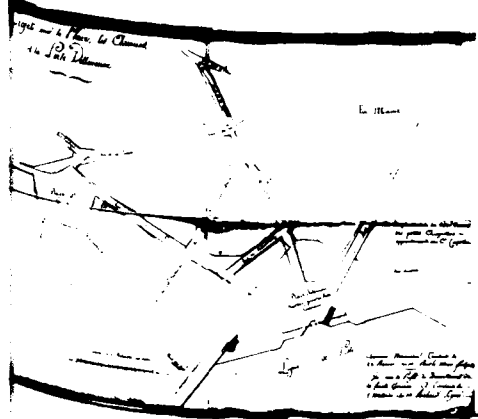
Le préfet n'autorisa pas cette délibération parce qu'il ne reconnaissait pas à la commune la jouissance des terrains et, selon Lespinasse, parce qu'il soupçonnait le conseil municipal de ne plus vouloir imposer aux éventuels bâtisseurs les contraintes d'une façade uniforme. D'une part, dans son rapport du 8 pluviôse an IX, il indiquait que la commune ne pouvait disposer ni à titre gracieux ni à titre onéreux du terrain car celui-ci devait être aliéné au profit de la Nation. Le conseil municipal, malgré ses protestations, ne put faire valoir ses droits et devra, en définitive se conformer aux dispositions de l'arrêté préfectoral du 8 brumaire an XII qui mettait un terme à cette procédure en autorisant l'estimation des terrains. Le procès-verbal d'estimation établi conjointement par Virebent pour la municipalité et Lafeyrierie pour la préfecture sera transmis le 3 pluviôse de l'an XII au Directeur de l'Enregistrement des Domaines qui donnera le 13 pluviôse son accord pour la surface à acquérir (12 140 m<sup>2</sup>) et pour un prix de 6 075 F. à payer par la municipalité. Le Conseil Municipal pourra alors le 12 ventôse "...inviter le Maire à poursuivre avec son zèle ordinaire l'exécution des délibérations du Conseil Municipal..." qui avait pour objet l'acquisition du terrain selon les conditions citées plus haut assorties de la possibilité d'aliéner les parties du terrain autour de la place.

D'autre part, dans ce même rapport du 8 pluviôse an IX, le préfet mettait en garde la municipalité contre cette intention d'abandon de l'ordonnance

de la place qu'il percevait dans les délibérations du 8 frimaire et surtout dans celles du 13 nivose an IX qui prévoyait de "... concéder le terrain aux citoyens qui pourraient se présenter sous condition de se conformer aux plans d'alignement et de constructions déterminés ou à déterminer...". Le préfet rappela à la municipalité qu'"...il arrive que trop des travaux publics qui devaient porter avec eux l'empreinte du génie national ne présentent à l'oeil de l'observateur que des sections d'ouvrages entièrement disparates, ce qui dérive souvent du défaut de concert entre les différents artistes ou administrateurs qui doivent concourir à l'exécution du plan de l'intérieur et de l'extérieur de cette place dont toutes les parties doivent coordonner entre elles et laisser à la postérité un monument digne de ses auteurs...".

Dans son arrêté du 13 pluviôse an IX il décidait que "... toutes les pièces du dossier seraient transmises au ministre de l'Intérieur pour obtenir l'autorisation soit de vendre ces terrains soit de les concéder si on ne trouve pas à les vendre". De plus, selon Lespinasse, l'article 3 de cet arrêté "... consacrait le contrôle rigoureux que devait exercer sur les travaux l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Laupières...".

La municipalité se soumit aux dispositions de cet arrêté et dans la délibération du 13 floréal an X elle reconnut "... l'achat des terrains par la commune comme le plus sûr moyen de succès...". Dans la délibération du 26 prairial an X, le maire approuva un nouveau plan qui, bien que non signé, pourrait être l'oeuvre de Virebent puisque le visa du préfet du



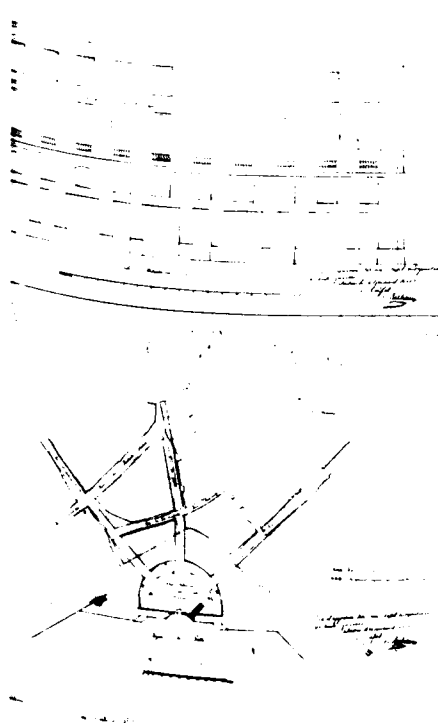
2 messidor est postérieur à cette délibération. Si le tracé de la place reprend le tracé effectué par Laupières en l'an VI, quoique le diamètre de la demi-lune surhaussée passe de 40 toises (77,96) à 74 mètres, ce plan diffère de celui de l'an VI en ce qu'il abandonne les aménagements extérieurs à la porte. La délimitation des quatre moulons du pourtour de la place est incomplète. L'objet de ce plan semble être moins celui de l'aménagement de la place que celui des rues St-Antoine du T, Delfun et du Petit-Versailles dont les alignements sont précisés ainsi que celui de la place St-Georges. Impression que renforce la délibération du 26 prairial an X qui constatait que le projet d'alignement de la rue du Petit Versailles "...est partiellement réalisé, que la rue Delfun n'est pas encore percée et... qu'il est important de déterminer le plan de décoration et d'élévation de la place St-Georges".

Ce nouveau "point de vue", qui n'embrasse que la ville intra-muros, pourrait être les prémices d'une mutation du statut de la place : d'une place de porte en une place intérieure. Mutation cohérente avec "l'émergence de nouvelles forces sociales et politiques locales" : le déplacement du centre de gravité de la ville sanctionne la disparition du Parlement et l'administration du Premier Consul puis de l'Empire fera de l'édification de la place un vecteur de sa propagande. Mais une mutation maladroitement conduite car en évacuant provisoirement la question du raccordement de la route Paris-Narbonne à la place, elle mettra dans l'embarras la municipalité lorsque celle-ci en 1824 procédera à la fermeture de la place.

L'édification de la place pouvait alors être entreprise et les héritiers du Clocher d'Albi commencèrent en 1804 à bâtir.



D'UNE PLACE DE PORTE FAUBOURIENNE VERS UNE PLACE INTERIEURE "BOURGEOISE"



Le 22 germinal an XIII, Virebent adressa au maire un rapport proposant une modification du diamètre de la place : "... Il suffit de réfléchir sur un projet déjà dressé et avoir le désir de le perfectionner pour trouver quelques changements à y faire. Le projet de la porte et de la place Villeneuve est dans ce cas ; en le méditant de nouveau, j'ai pensé qu'il convenait de porter le diamètre de cette place à quatre vingt quatorze mètre au lieu de soixante quatorze mètres. Elle en sera plus vaste et plus agréable, d'ailleurs il ne s'agit point ici d'économiser le terrain puisque l'emplacement est libre et ne présente aucun obstacle à vaincre". La municipalité approuva ce changement et le maire transmit le lendemain au préfet cette nouvelle proposition :

I.O.12.AMT

"...Ces pièces (le plan et l'élévation) sont le résultat de réflexions que m'ont fait naître le premier projet et voulant le perfectionner j'ai pensé qu'il convenait de reporter le diamètre de cette place à 94 mètres au lieu de 74 avec d'autant plus de raison que l'emplacement est libre, qu'il représente aucun obstacle à vaincre et que cette principale entrée de ville sera plus vaste et plus majestueuse...". Le préfet accepta cette modification le 26 du même mois.

L'importance de cette nouvelle disposition réside moins dans l'agrandissement du diamètre que dans la distribution de l'élévation décrite par Virebent :

"... Je présente aussi un nouveau projet où j'ai multiplié autant qu'il a été possible les ouvertures, pour rendre la division des pièces plus facile,

I.O.12.AMT. Dans son rapport le maire reprend quasiment la rédaction de Virebent. Il en inverse cependant l'argumentation en faisant passer en second plan l'embellissement de la place.

les trumeaux moins larges et le partage du terrain plus aisé ; j'ai enfin ajouté un entresol au rez-de-chaussée afin que les personnes qui occuperont les boutiques soient plus à portée de leur commerce, et que le premier et le second étage puissent être occupés par d'autres individus...". Virebent ainsi que le Conseil Municipal envisageaient donc dès 1805 que deux catégories de personnes étaient susceptibles de résider autour de la place.

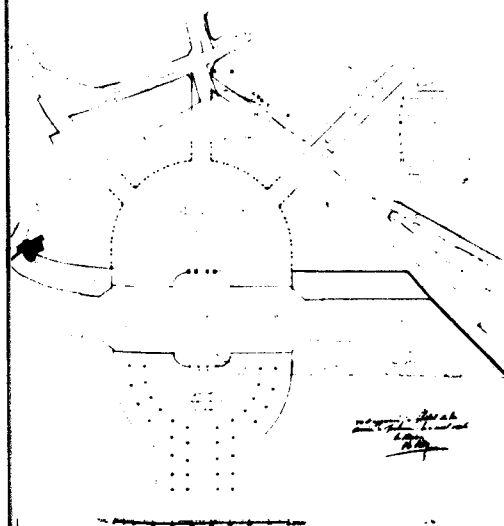
D'une part, tous ceux qui trouveraient intérêt à s'établir sur une place de porte et dont les entreprises étaient liées au transport des marchandises : charrons, forgerons, aubergistes, commissionnaires-chargeurs, encore que pour ces derniers la disposition d'un entresol réduisit à 3,50 m. le passage libre sous les arcades. D'autre part, une autre catégorie de bâtisseurs, plus bourgeoise, à laquelle l'ample distribution des pièces des deux étages au-dessus de l'entresol pouvait convenir davantage qu'aux occupants du rez-de-chaussée et de l'entresol. Mais le standing de ces appartements était-il compatible avec leur situation sur une place de porte ? C'est en tout cas une réserve qu'émit, selon Lespinasse, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées dans un rapport qu'il adressa au préfet : "... On ne doit pas croire que des hommes d'une fortune considérable aillent s'y loger : ils ne voudraient point être exposés au bruit et au fracas qu'il ne manquera d'y avoir sur cette place, ils iront se placer dans l'intérieur de la ville...".

Il ne paraît pas certain cependant que l'on puisse voir dans cet agrandissement une inconséquence de Virebent. L'inachèvement de l'ordonnance des quais et surtout de celle de la place intérieure de St-Cyprien ne pouvait être absent de sa pensée. En outre, il était trop averti de la valeur du foncier pour engager la

Petit-neveu et neveu de greffiers-gardes cadastre de la ville, fils d'un notaire contrôleur général des domaines de la ville, frère d'un ingénieur-géomètre possédant une belle fortune et gendre d'un inspecteur-voyer de la ville, Virebent ne devait pas manquer d'information sur les valeurs foncières...

la ville dans des opérations immobilières trop incertaines. N'avait-il pas plutôt perçu non seulement l'attrait qu'allait rapidement prendre cet arrière du Capitole mais aussi la valeur nouvelle que l'on allait attribuer à la rente foncière et à la rente immobilière ? L'avenir allait lui donner raison puisque le 30 novembre 1814 il pouvait écrire au maire qu'il n'y avait plus de terrain disponible autour de la place intérieure (le dessin de sa fermeture n'était pas encore une réalité).

4D.408.AMT



Les façades des 4 moulons  
sont identiques : cinq arcades  
et six portes

A partir de l'agrandissement de la place, la municipalité allait prendre des dispositions pour donner à cette place un caractère plus convenable à un habitat bourgeois. Ces dispositions visèrent à décourager les gens modestes de s'installer sur la place et à l'embellir en dissimulant le mur de ville. Elles apparaissent dans un nouveau plan approuvé par le maire le 1er avril 1806. Le plan de 1806 montre pour la première fois la division des ouvertures en rez-de-chaussée des façades sur la place et de leur retour sur les trois rues. La définition des lots se faisait non pas en surface à bâtir mais en nombre de portes et d'arcades, la mitoyenneté étant établie le long de la perpendiculaire à l'axe d'un trumeau et le fond de parcelle était au gré de l'acquéreur. A partir de 1806, de nombreuses pétitions demandant des lots plus ou moins importants furent déposées à la mairie. Seuls jusque là, les héritiers de l'auberge du Clocher d'Albi avaient commencé à bâtir, en 1804, à l'angle de la rue St-Antoine pour prolonger leur propriété. Mais les pétitionnaires de

1806 ne purent tous réaliser ce à quoi ils s'étaient engagés. L'acquisition d'un lot était assortie de conditions contraignantes non seulement quant au dessin de la façade mais aussi quant aux délais de construction : en général un an pour les fondations et les murs du rez-de-chaussée, trois à quatre ans pour les deux niveaux et la toiture.

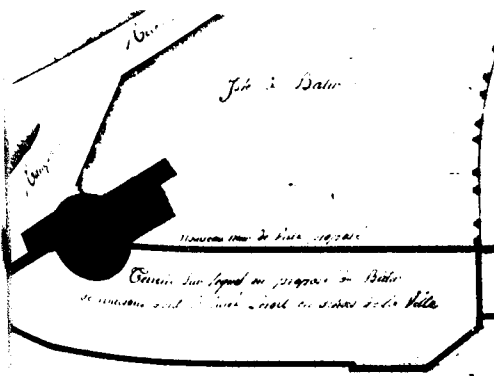
Qui étaient ces premiers pétitionnaires ? Les riverains relativement aisés : les héritiers de l'auberge du Clocher d'Alby, pour une moitié de moulon compris entre les rues St-Antoine du T et Delfun, pour l'autre moitié par la famille Puget commissionnaires-chargeurs qui, bien qu'ils aient demandé de prolonger leur propriété vers la place depuis l'an IV, ne présentèrent leur soumission qu'en 1813. Des propriétaires beaucoup plus modestes qui possédaient des parcelles très étroites (de 5m en façade sur 6 à 9m en profondeur) donnant sur les anciennes escoussières : un relieur, un tapissier et un militaire. Considérant que leurs parcelles pouvaient être un obstacle à la réalisation de la place, la mairie usa d'un moyen peu courtois pour les contraindre à céder leur propriété. Alors que le plan de l'an VI prévoyait entre les moulons devant donner sur la place et le moulon vis-à-vis de l'angle rentrant des anciens remparts une rue pour conserver une issue aux parcelles bâties, alors même que le plan de 1806 conservait cette rue, la municipalité délibéra le 5 mai 1806 la suppression de cette rue au motif que cette "ruelle" pouvait devenir un dépotoir et un coupe-gorge. Elle concédait avec quelque hypocrisie à ces petits propriétaires la possibilité d'acheter les terrains prolongeant leurs parcelles jusqu'à la place. Dans leurs protestations ceux-ci dénoncèrent le véritable bénéficiaire de cette mesure : Gleyzes entrepreneur d'ouvrages publics qui était acquéreur de la plus grande partie du moulon qui leur faisait face et

40.408.AMT- Lettre du maire  
au préfet du 25 primaire an XI  
"...Je pense qu'il est plus  
avantageux de céder autant que  
faire se pourra à un seul  
individu chaque isle ou moulon  
afin que l'uniformité des fa-  
çades présente moins de dif-  
ficultés dans la construc-  
tion..."

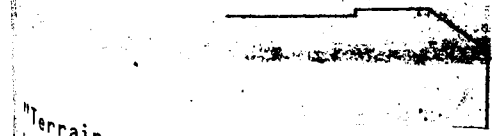
que gênait la présence de ces petites parcelles. Des "promoteurs" : outre Gleyzes Simon Paul maître-maçon qui acheta une partie de l'angle du moulon compris entre la rue du Petit-Versailles et le nouveau mur de ville proposé dans le plan de 1806. Enfin ceux qui ne purent donner une suite à leur soumission : Bitiniol, maçon pour l'angle du moulon compris entre la rue St-Antoine du T et le mur de ville, la veuve Charlionnaire pour le restant de ce moulon. Notons enfin les nouvelles tribulations du charron Lacaze et du forgeron Lointié, propriétaires de terrains face à la porte : après leur avoir proposé en l'an X les emplacements jouxtant les pavillons de corps de garde à l'intérieur de la place de part et d'autre de la porte, la municipalité leur concéda la même année un emplacement à l'extérieur de la porte sur les lices du rempart vers Matabiau. Elle les autorisa ensuite en 1807 à bâtir leur atelier et leur habitation sur le terrain qu'ils possédaient face à la porte. Ils ne purent réintégrer définitivement la place intérieure qu'en 1810 pour deux arcades et deux portes mitoyennes avec le mur de ville. Il semblerait que la municipalité ait été réticente à l'installation d'activités bruyantes et polluantes à l'intérieur de la place.

Le plan de 1806 proposait aussi de dissimuler le mur de ville. Celui qui avait été bâti en 1789 devait être transformé en façade "de maisons dont l'entrée serait en dehors de la ville". Le nouveau mur de ville aurait alors été reculé sur l'arrière de ces maisons et noyé par conséquent à l'intérieur des deux moulons jouxtant la porte.

En outre, un arrêté municipal (8.05.1807) en application d'un décret impérial, annonçait la création d'une fontaine au milieu de la place.



*Grand*



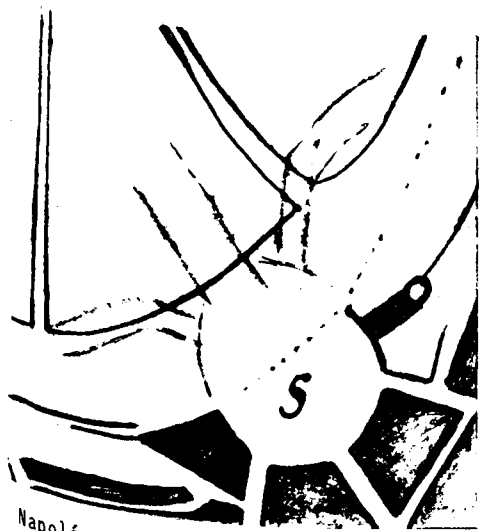
"Terrain sur lequel on propose de bâtir des maisons dont l'entrée serait en dehors de la ville".

Pour ajouter à l'agrément de la porte, la place extérieure en hémicycle avec l'amorce d'une promenade était à nouveau proposée. Mais elle ne laissait plus qu'une emprise de 20 m à la route Paris-Narbonne : le passage des futurs boulevards n'était plus possible.

#### OUVERTURE DES BOULEVARDS ET FERMETURE DE LA PLACE

Le 17 mai 1808 la municipalité arrêta le mémoire des demandes qu'elle se proposait d'adresser à l'Empereur à l'occasion de sa visite à Toulouse. L'une d'entre elles concernait les remparts : "... Des aqueducs ont déjà remplacé une partie des fossés et cette construction si nécessaire à la salubrité doit être continuée. Toulouse n'étant point une ville de guerre, le Conseil Municipal espère que Votre Majesté voudra bien lui concéder à titre gratuit les dits remparts et fossés. Elle demande aussi à Votre Majesté la concession à titre gratuit du terrain de la porte Villeneuve qui était une dépendance des remparts qui existaient autrefois et qui furent démolis dans cette partie pour y former une place circulaire dont l'exécution est déjà commencée et qui est extrêmement utile pour les communications qu'elle établit avec les principales parties de la ville..."

A l'issue de cette visite, le décret impérial du 27.07.1808 accordait à la ville la concession des terrains des remparts avec les matériaux issus de leur démolition, à charge pour elle "... d'établir une promenade sur ces fossés et remparts et d'en supprimer les cloaques...". La ville était aussi autorisée à repousser les limites de l'octroi des remparts jusqu'au canal.



Napoléon architecte ?  
Lors de cette visite, on présenta à l'Empereur un plan de la ville sur lequel étaient portés plusieurs emplacements d'un théâtre municipal. Une annotation au dos de ce plan atteste que l'Empereur traça une croix arrêtant cet emplacement. Mais l'on peut y voir aussi esquissé le plan de fermeture de la place et son raccordement à la route Paris-Narbonne.



Les conditions étaient donc remplies pour que la ville puisse s'étendre au-delà de ses anciennes limites. Mais ce ne fut pas une visée d'extension qui anima les entreprises de la municipalité pour le flanc est de la ville. La réalisation des Allées restera inscrite dans le cadre d'un plan d'embellissement des abords de la ville et nullement dans celui d'un plan d'extension dont elles auraient constitué l'ossature primaire. Au contraire même, ces Allées seront pendant un temps un obstacle à l'aménagement des abords de la ville, comme barrière entre le quartier St-Aubin et le quartier Bayard-Matabiau et comme obstacle à la pénétration des routes venant de l'est.

S'il ne s'agissait que d'un archaïsme dans la conduite des affaires de la ville, il n'y aurait rien là que d'assez banal. Or, par une étrange conduite, la municipalité entreprendra la réalisation des Allées en occultant celle des boulevards alors même que cette idée s'était manifestée dès 1809 et que les conséquences de l'ouverture des boulevards sur le tracé de la place Villeneuve étaient annoncées dès 1810. Dans le même ordre - ou désordre - d'idée, la fermeture de la place sera négociée sans que la municipalité ait une idée très arrêtée sur le passage de la route Paris-Narbonne. Cela mérite peut-être d'être noté ne serait-ce que parce que les études qui ont traité de la place et des Allées les ont présentées comme un projet bien disposé, d'une seule venue, et comme les premiers effets d'un plan d'extension. Pour déchiffrer les aléas de cette réalisation, nous distinguerons deux parties: les tracés et la réalisation des Allées, d'une part, et, d'autre part, la fermeture de la place.

Les Allées, un lieu de promenade

40.302.AMT

"... Cependant l'allée Louis-Napoléon (allées J. Jaurès) n'a pas une boutique, pas un magasin, pas une remise, pas un comptoir car le monde des affaires est ailleurs. Là est le rendez-vous des hommes de loisir, là circulent les voitures et les chevaux élégants, là s'étalent les modes et promènent les curieux, là dans les jours de fête on assiste aux revues de la garnison, là se font entendre le soir les musiques régimentaires, là s'établissent les théâtres forains, là les bals publics sont en permanence...". C'est ainsi en 1853 qu'un conseiller municipal décrivait les Allées en protestant contre l'édification de la gare Matabiau dont il percevait avec clairvoyance qu'elle allait entraîner la dénaturation de ce lieu.

Les Allées ont en effet été conçues comme un cours de promenade et de surcroît clos sur lui-même. De ce fait, elles ne souffriront les interventions inhérentes à l'extension de la ville qu'au prix d'une dégradation de leur qualité urbaine.

DCM 5.12.1812 Esquissé dès le projet de 1789, le tracé des Allées commence à prendre forme en 1812. Le Conseil Municipal envisageait de redresser en l'élargissant le chemin des Jardiniers "... journallement couvert de monde pour aller promener au canal..., afin de le mettre en rapport avec la belle place de la Porte Neuve...". Objet d'utilité - la promenade - cette allée initialement d'une largeur de 20 m concourrait aussi à l'embellissement de la place dont elle devait "... servir de principale avenue...". Intention que confirmait la

La DCM du 5.10.1817 accorde un crédit de 35 000 F. pour les Allées

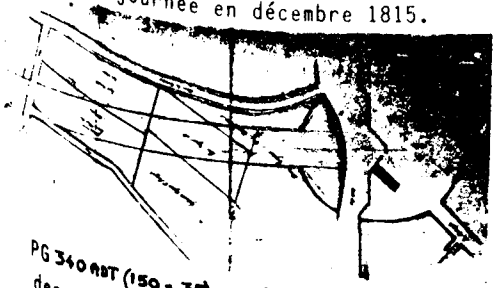
délibération du 2.10.1817 : "...Considérant que le chemin qui va de la place d'Angoulême au canal est très étroit et très sinueux et dangereux même en ce qu'il domine un terrain très bas et que néanmoins il est extrêmement fréquenté, qu'il sert d'issue aux habitants des quartiers les plus peuplés de la cité pour aller jouir de la promenade le long du canal, que la vue se repose avec plaisir sur l'ensemble élégant qu'offre une nouvelle place circulaire aujourd'hui presque entièrement couronnée de façades neuves et uniformes, on est d'autant plus choqué du défaut d'une sortie coordonnée avec cette belle place et les objets mesquins et disparates qui l'entourent du côté de la campagne ; contraste désagréable que l'allée proposée fera disparaître en complétant l'ornement de cette entrée de ville...".

4D.408.AMT. Rapport de Virebent sur la pétition Dupuy-Barateau du 9.11.1810.

Bien que l'intention de fermer la place eut été exprimée dès 1810, c'était donc en fonction d'un statut de place de porte que se concevait encore en 1817 l'articulation de la place Villeneuve avec les Allées et la route Paris-Narbonne ! La concession faite à Dutemps en 1816 du terrain vacant entre le mur de ville et la route pour agrandir l'établissement qu'il avait édifié sur la place et surtout pour rebâtir le mur de ville en bordure de la route atteste du parti de cette composition.

Arrêtés du maire du 28.12.1812, 28.01.1813.  
DCM du 29.11.1814. Estimation ajournée en décembre 1815.

Laissant en suspens la réalisation des boulevards et de la fermeture de la place, la municipalité engageait dès le 28.12.1812 les procédures d'estimation des terrains à exproprier. Après quelques péripéties dues à la mauvaise volonté des propriétaires mais aussi aux hésitations du projet qui ne fut arrêté que lors du Conseil Municipal du 10.4.1820, le dossier définitif fut



PG 340AMT (150 x 35) : plan et estimation des terrains des Allées ; non daté mais postérieur à 1810 et antérieur à 1815

1822. AMT. Le maire écrit à Virebent pour lui demander les plans des Boulevards les 1.08, 10.09, 2.11 et 18.12.1821. Ils seront remis le 2.01.1822, transmis au préfet le 7.01.1822 et soumis au Conseil Municipal le 15.01.1822.

Les travaux de terrassement des Allées avaient été sous-estimés. Le raccordement du niveau des Allées à celui de la place et des rues y aboutissant n'était pas prévu, ainsi que le déplacement du pont à bascule de l'octroi.

Cette imprévoyance n'est probablement pas la conséquence d'une inexpérience de l'architecte. Virebent, alors âgé de 77 ans, était architecte de la ville depuis 1782.

En 1830, il fut remplacé dans ses fonctions par son neveu Urbain Vitry, alors que l'on aurait pu s'attendre à ce que son fils Augustin, qui le secondait à la Mairie, lui succédât.

transmis au Préfet le 6.09.1821, l'estimation des terrains se montant à 54 037 F. et l'emprise des Allées à 528 m de long sur 40 m de large. L'ordonnance royale autorisant les travaux fut signée le 20.01.1822 et l'adjudication des travaux fut lancée le 8.06 de la même année, celle des plantations le 9.08.

Six mois plus tard, le maire pouvait se féliciter lors du Conseil Municipal du 7.02.1823 de l'achèvement des travaux : "... L'impulsion que j'ai donnée aux travaux a été parfaitement secondée par la bonne volonté et l'activité du sieur Santirou entrepreneur...". Il n'associait cependant pas à ces louanges Virebent : "... L'imprévoyance de l'architecte et son excessive lenteur n'ont pas peu contribué à augmenter les entraves. On n'avait songé à rien...".

Le maire envisageait même le prolongement des Allées du canal jusqu'à la butte du Calvinet. Cette promenade, large de 24 m, devait aboutir à un plateau de deux ares planté d'arbres, belvédère que le maire justifiait par le coup d'oeil que l'on aurait pu y avoir et sur la campagne et sur la ville. Intention déjà exprimée pour situer l'emplacement de la porte Villeneuve en 1789 ; intention reprise en 1911 lorsqu'il fut question de déplacer l'Ecole Vétérinaire sur la butte du Calvinet où elle aurait constitué avec un parc lui faisant pendant l'aboutissement d'une extension des Allées !

C'est donc le "coup d'oeil", la recherche des effets perspectivistes, qui conduira la composition de ces Allées et leur intégration au terrain existant. Elles s'intégraient aux limites de la ville en tant qu'"ornement de cette entrée de ville" à laquelle elles devaient servir "de principale avenue". Dans les

délibérations municipales la césure que constituait le passage des boulevards et de la route Paris-Narbonne était complètement oblitérée par l'entité place de porte-cours de promenade. Notons cependant, dans la délibération du 2.10.1817, une allusion à l'extension de la ville et au rôle que pouvaient y jouer ces Allées... "cette avenue doit acquérir un nouveau degré d'importance par la translation au canal des limites de l'octroi...", bien qu'il ne fût donné aucune suite à cette "intuition".

I.O. 16.AMT

6.D. 194 bis.AMT

A l'autre extrémité, les Allées devaient se raccorder au canal par un hémicycle dont la base était oblique par rapport à l'axe des Allées pour se raccorder aux chemins de halage du canal. Cette disposition fut corrigée par le Ministre de l'Intérieur : "L'hémicycle devant former du côté du canal l'embouchure de l'avenue serait du plus mauvais effet à cause de son obliquité... Il semble que le goût, les convenances et l'économie exigeraient une disposition moins désavantageuse. J'ai tracé sur un papier de retombe appliqué au plan un ajustement qui me semble préférable et que je soumets au Conseil (des Bâtiments Civils). Par cet ajustement la grande avenue tendrait au centre de l'hémicycle et serait symétriquement accompagnée de deux autres chemins existants qu'on ferait par leurs entrées diverger du même centre...". Il s'agit des actuelles rues de Belfort et d'Arnaud-Vidal. Leur disposition reprenait la figure en patte d'oie de la place de porte propre au tracé perspectiviste. Lors du prolongement des Allées à la suite du redressement du canal, cette figure sera reprise par les rues Stalingrad et Riquet parallèles aux précédentes

2.O.To 7 ADT

DCM du 8 mars 1841

6 D 194 Bis. 20 mars 1837 dans un propos perspectiviste encore plus marqué : ces deux rues convergent sur la statue Riquet, d'une part, et, d'autre part, la rue Riquet a l'église St-Aubin en fond de perspective et la rue Stalingrad aurait dû aboutir aux boulevards.

4.D.15 et 4.D.301.AMT. Les travaux seront adjugés le 2.12.1831 à l'entreprise Santerou, qui avait réalisé les Allées.

Les bâtiments de l'Ecole Vétérinaire, dont l'emplacement fut arrêté lors du Conseil Municipal du 23.03.1829, vinrent achever cette perspective.

Ce spectacle, visible depuis le fond de la rue Lapeyrouse, était interrompu en 1860 par la plantation d'arbres de haute futaie au centre de la place

6.D.318.AMT. Projet de jardin par Bonnal, architecte de la ville daté du 22.06.1859.

Wilson.

4D.49 bis. AMT. Objections du Préfet quant à l'inter- ruption de la perspective, lettre au Maire du 31.01.1860.

L'aménagement de l'aire de ces Allées laisse présumer qu'elles furent conçues comme un cours de promenade clos sur lui-même et sans intention de les raccorder latéralement aux futurs quartiers St-Aubin et Bayard-Matabiau. Plutôt que de les engraver, la municipalité décida en 1819, parce qu'elles devaient être interdites aux voitures, de les semer de gazon, d'en exhausser leur niveau de quelques 70 cm et de les border de deux fossés, ce qui empêchait de les traverser. La même année, la municipalité et la préfecture convinrent d'y planter des ormes dont les rangées délimiteraient une allée centrale et deux contre-allées de largeur moitié.

Ce n'est qu'après la réalisation des Allées que la Municipalité se préoccupe de faciliter... "les communications qui se trouvent interrompues"... pour les propriétaires riverains des Allées. Le 29.12.1823, le Conseil Municipal demanda à Virebent de dresser les plans de deux projets de chemins latéraux de 8m chacun . Pour l'un,... "ces chemins viendront directement sur la place et, pour l'autre, ils devront y aboutir par un détour...". Ces chemins qui eurent en définitive 10 m de large et portèrent la largeur des Allées de 40 m à 60 m

DCM du 11 janvier 1819 : descriptif des travaux des Allées. Les terres issues de la démolition des remparts serviront à surhausser le sol.

2.0. To 7 ADT



4 D 393 et 4 D 301 AMT

4.D.732.AMT.Affaire Doebs,  
brasseur

entre le canal et les boulevards, ne furent réalisés qu'en 1828 alors que des bâtiments s'établissaient déjà sur l'ancien tracé.

Enfin, la partie médiane des Allées ne fut raccordée au quartier St-Aubin qu'aux environs de 1834 par l'ouverture de la rue Bachelier, avec l'église St-Aubin en fond de perspective, et en 1855 au quartier Matabiau par la rue Caffarelli redressant un ancien chemin de desserte et aboutissant à la rue Bayard en passant par la place Héliot ; la communication entre les rues Bachelier et Caffarelli demeurant interrompue par le terre plein central des Allées

#### La fermeture de la place

La situation d'un terrain, à l'intérieur ou à l'extérieur des remparts, était encore chargée de valeur. Bien que réunis à la ville, ces mêmes terrains seront qualifiés par Virebent de "faubourg" dans un rapport du 29.06.1825 (4D.93.AMT)

La fermeture de la place était une conséquence logique de l'ouverture des boulevards du fait que leur tracé n'épousait pas les sinuosités de la route Paris-Narbonne, notamment à la hauteur de la place où leur redressement faisait disparaître l'angle rentrant des remparts et ajoutait ainsi quatre hectares de terrain à la ville "intra-muros".

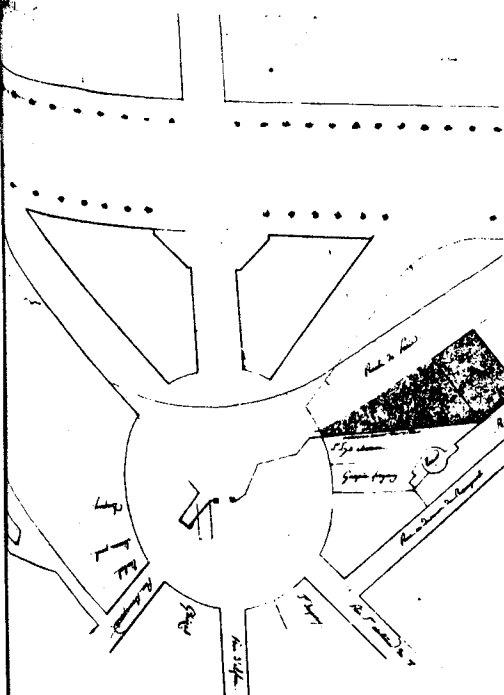
Mais le dessin des voies aboutissant à cette seconde moitié de la place a, lui, pour origine l'antagonisme entre une "trace", la route Paris-Narbonne, et un projet, celui du prolongement des rues reliant la place aux boulevards.

Le prolongement des trois rues (Petit Versailles, Delfun et St-Antoine du T) était envisagé dès 1810. Désirant agrandir leur établissement de roulage, les propriétaires d'un lot de six arcades adossé au nouveau mur de ville demandaient à la municipalité l'acquisition du terrain mitoyen, situé au-delà du mur de ville et à l'angle de "l'isle à bâtir" et du "prolongement de la rue

4 D 408 AMT réponse de Virebent datée du 9 novembre 1810 aux pétitions de Barateau et Dupuy

St-Antoine du T". La fermeture de la place était donc déjà esquissée dans ses grandes lignes. Dans le rapport adressé au maire au sujet de cette pétition, Virebent demandait de surseoir à cette concession jusqu'à l'exécution des boulevards, le prolongement des trois rues étant lié à celle-ci et au transport de l'octroi au canal.

4 D 408 AMT rapport de Virebent du  
30 novembre 1814



Mais, n'ayant plus d'emplacement disponible autour de l'hémicycle depuis 1814, le lotissement se poursuivra au-delà des murs et ce sera la route Paris-Narbonne qui établira les nouvelles limites de cette place de porte et non pas les "rues projetées". Il eut été compréhensible que devant les lenteurs prévisibles des procédures d'expropriation les nouvelles limites reculassent provisoirement jusqu'à celles du domaine public. Or ce nouveau lotissement ne fut proposé qu'en 1825 alors que les estimations des terrains desquels le tracé des Allées avait entraîné l'expropriation étaient achevées depuis 1822 et que, de surcroît, le plan d'alignement dressé par Virebent en 1823 (des boulevards jusqu'à la place Esquirol) supprimait l'emprise de l'ancienne route Paris-Narbonne à l'intérieur de la ville.

Si cette emprise fut conservée dans la délimitation des îlots de cette extension, était-ce parce que la prégnance du dispositif place de porte/Allées occultait encore celui de place intérieure/boulevards, parce que là aussi "on n'avait songé à rien" ?

Il semblerait en tout cas que dès lors que le redressement des boulevards eut été fixé, on ne voulut pas se résoudre à assumer la conséquence fatale qu'était

L'entrepreneur Gleyzes demande la permission de déposer les matériaux de démolition sur la partie sablée du plan, en dehors des remparts. On peut voir sur ce plan l'état du projet en 1813 (prolongement des rues, suppression de la route)

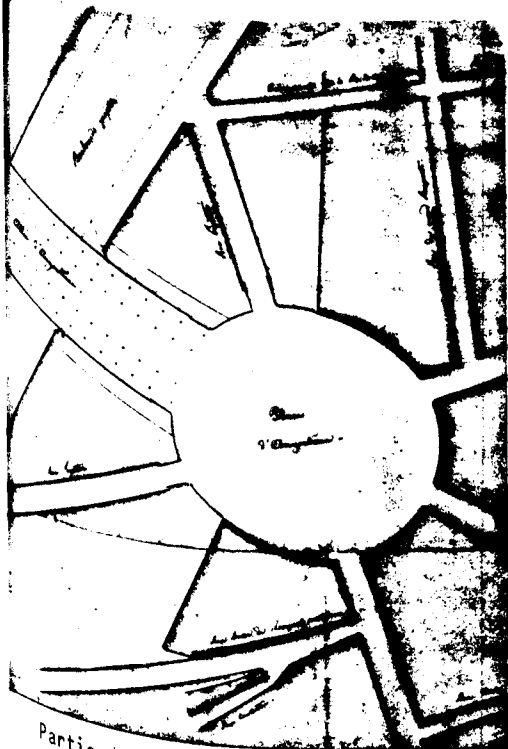
1.0.22 AMT. Plusieurs brouillons des rapports faits par le maire à son Conseil en 1822 montrent l'embarras de la municipalité dans le choix du parti à prendre pour le passage de la route royale.

l'intersection des Allées. Puisque l'on ne voulait pas de trafic sur cette portion des boulevards, il fallait bien qu'il passât ailleurs pour entrer dans la ville par la place Villeneuve qui demeurait l'accès le plus commode pour les rouliers venant du Nord et de l'Est. Conserver l'emprise initiale de la route eût été détruire la composition symétrique de l'ovale avec ses six rues rayonnantes. Faire passer la route par les "rues projetées" eût été s'engager dans une procédure d'expropriation. Il fallait prendre un parti "soit dans l'intérêt de la ville, soit dans celui des convenances" selon les termes du rapport fait par le maire à ses conseillers lors de la séance du 8.8.1822.

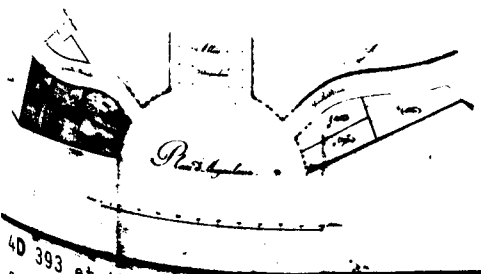
Cette décision était d'autant plus nécessaire que par "l'imprévoyance de l'architecte" les Allées dont les travaux de terrassement étaient commencés se trouvaient en contrebas de la place et coupées de celle-ci par le surplomb de la route. Le régilage de ces différents niveaux avait dépavé les chaussées et leur revêtement devait être rétabli avant la mauvaise saison.

Ce fut en fait une position intermédiaire qui fut retenue et que l'on voulait provisoire : l'emplacement de la route était maintenu sauf ses débouchés sur la place. Ceux-ci allaient se confondre avec ceux des "rues projetées" que la route rejoignait après une double inflexion de part et d'autre de la place. Mais, bien que le préfet eût donné son accord pour cette solution dès le 20.11.1822, le dossier s'enlisa dans les méandres de l'administration centrale. Ce ne fut que le 6.8.1823 que le Secrétaire Général du Ministère de l'Intérieur fit savoir au Préfet qu'il émettait des réserves sur ces propositions : ayant probablement mal compris le plan, il présumait que le débouché de la route royale allait rompre la régularité de la place. L'ordonnance royale autorisant le maire à

2.0.10.7.ADT. Lettre du 6.8.1823 de l'Administration Générale des Communes et réponse du Maire datée du 24.09.1823. Dans cette lettre le Maire précise que le passage de la route à l'intérieur de la place est provisoire : "...L'exécution des boulevards perfectionnera la route royale et cette route placée sur une ligne droite et spacieuse ne laissera alors rien à désirer et la place sera régulière dans toutes ses parties..."



Partie du plan d'alignement du  
30.8.1823



40 393 et 40 732 AMT : plan de lotissement du 23.05.1825 ; lettre de Virebent au Maire du 9.04.1825 décrivant ce lotissement sur les terrains concédés par l'Ordonnance Royale du 7.04.1824

vendre aux enchères le terrain des routes royales fut signée le 17.01.1824. Le conseil municipal put enfin arrêter dans sa séance du 7.06. le programme de l'extension de la place jusqu'aux boulevards : "... Les façades qui doivent être bâties depuis la place jusqu'aux boulevards parallèlement à l'Allée d'Angoulême seront assujetties au même dessin ainsi que les deux pavillons en retour sur les boulevards. Ces pavillons n'auront pas moins de cinq croisées de face. Il sera établi de chaque côté de l'Allée un chemin pour les voitures jusqu'aux boulevards projetés... En attendant l'exécution des boulevards, les chemins latéraux (longeant les Allées au-delà des boulevards) aboutiront aux façades des pavillons en retour et de là se prolongeront à droite et à gauche jusqu'au débouché des rues nouvelles...".

Les boulevards dont le tracé avait été demandé à Virebent depuis janvier 1821 apparaissaient dans ce programme comme la nouvelle limite de la place et la césure des Allées était enfin admise. Le dispositif place de porte-allées avait vécu. L'ère des plans d'embellissement était révolue. On allait songer davantage "à l'intérêt de la ville" (et à quelques uns de ses citoyens) plutôt qu'à "celui des convenances".

Deux plans pourraient marquer cette coupure. Virebent avait dressé le 30.8.1823 des plans d'alignement dont l'un concernait une partie de ville délimitée par la place Villeneuve, la place du Capitole, la future place Esquirol et la place St-Georges. Les Allées n'étaient pas interrompues par les Boulevards et la route Paris-Narbonne n'y figurait plus, étant remplacée par les "deux rues projetées". La perspective et la composition géométrique de la place étaient

donc sauvegardées. Mais dans le plan de lotissement qui lui avait été demandé par le maire le 29.3.1825 "au sujet des terrains à céder pour le complément de la place", l'emprise de l'ancienne route réapparaissait en définissant les limites du parcellaire. Quel était l'intérêt de ce revirement sinon d'augmenter le linéaire de façades et donc la valeur des parcelles, mais au détriment de la composition en étoile des rues aboutissant à la place ?

Dès le 14.5. de la même année, les propriétaires des terrains mitoyens de ce lotissement en demandaient la concession, Dutour pour la partie gauche et Dutemps pour la partie droite. Les terrains longeant les Allées, de la gauche de la place jusqu'aux boulevards, avaient été concédé par l'arrêté du 30.9.1825 à Andrieu, propriétaire des terrains sur lesquels avait été tracée cette partie de la fermeture de la place. L'angle formé par les boulevards et les Allées à gauche de la place sera concédé à Lointié le 23.05.1828 et la partie située à droite de la place jusqu'aux boulevards, y compris le pavillon de retour, le sera aux Lacaze le 31.05.1829

Andrieu, Lacaze et Lointié sont propriétaires des jardins bordant l'ancienne route royale, les ayant acquis ou hérités des familles Vignes.

Depuis le premier projet de place de porte en 1789 jusqu'au dernier lotissement en 1829, quarante années s'écoulèrent. Cet espace de temps fut quasiment aussi celui que couvrit la fonction de Virebent comme architecte de la ville. En 1830, lui succéda U. Vitry.

Longévité de P. Virebent au poste de directeur des travaux de la ville est remarquable. On attribue généralement le génie architectural de Virebent le fait qu'il n'ait pas souffert du contexte politique dans lequel s'écoulèrent ses années de fonctions. . .

## EDIFICATION DE LA PLACE

### Terrassements et V.R.D.

Les premiers travaux entrepris au niveau du Champ d'Enfer ont eu pour objet le comblement des fossés du rempart, devenus des égouts à ciel ouvert, et la construction sur leur emplacement d'un aqueduc fermé collectant des eaux usées de la ville. Cette réalisation, entreprise dès l'ouverture de la porte Villeneuve en 1783, se poursuivit pendant toute la durée de l'aménagement de la place, étant prolongée jusqu'aux portes St-Etienne et Arnaud-Bernard. Ce fut d'ailleurs la seule entreprise issue du projet de porte qui ne souffrit pas d'interruptions notables si ce n'étaient celles inhérentes à l'état des finances de la ville.

Les terres de remblaiement provenaient de la démolition des terre-pleins des remparts et du déblaiement de quelques parcelles de la place. Les murailles que l'on démolissait fournissaient les briques de construction de l'aqueduc. L'exécution des travaux de terrassement étaient principalement réservée aux ateliers de charité dépendant de la Commission Economique du Conseil Politique qui employait là des indigents (hommes, femmes et enfants). Cette formule fut reconduite sous l'Empire et la Restauration malgré les réticences de l'architecte de la ville devant l'inexpérience et le manque de rendement de cette main-d'oeuvre.

Les terrassements seront très importants. La route royale surplombait de 5 pieds les jardins faisant face au Champ d'Enfer et de 9 pieds le niveau de la porte ouverte en 1783. La même rampe servira à la nouvelle porte de 1789.

Le devis descriptif de Projet aîné prévoyait la construction de 25 toises d'aqueduc. La construction de l'aqueduc est décrite dans la séance du Conseil Municipal du 11 Messidor an X



Les terrassements nécessaires au nivellement de la place ne seront pas entrepris avant 1808 malgré les protestations des riverains s'élevant contre le profil accidenté et dangereux de ce terrain et, du fait de son inachèvement, de sa transformation en réceptacle d'immondices. Le pavage tardant à venir, des riverains reçurent l'autorisation de paver eux-mêmes devant leur propriété.

En raison du surplomb de la route royale et du chemin des Jardiniers (de 1,50 m environ l'un et l'autre) par rapport aux jardins, le débouché des Allées sur la place se trouvait dans une sorte de bas-fond. Le réglage des différents niveaux des rues aboutissant à la place, celui de la place intérieure et, enfin, ceux de la place extérieure et des Allées ne fut pas parfaitement maîtrisé par l'architecte de la ville. Il en résulta une sorte de côte mal taillée réglant ces différents niveaux.

Du côté de la ville, avec l'ouverture du tronçon reliant la rue St-Antoine du T à la place Villeneuve, le raccordement de la place Montardy et de la rue du même nom à la rue St-Antoine du T nécessitèrent d'autres terrassements. Le prolongement de la rue St-Antoine du T entraînait la démolition partielle de l'auberge du Clocher d'Alby et de la totalité de plusieurs autres ainsi que l'étaient et la reprise en sous-oeuvre de constructions qui se trouvaient à l'alignement de cette nouvelle voie (le rez-de-chaussée du Clocher d'Alby se retrouvait à 5 pieds au-dessus de la rue St-Antoine du T). Ces difficultés jointes aux longueurs des procédures d'expropriation firent que le prolongement de la rue St-Antoine du T jusqu'à la place Villeneuve ne sera réalisé qu'en 1806 alors que l'axe de son tracé était déterminé depuis 1789 et son emprise l'était depuis la normalisation de la largeur des voies en 1769. L'alignement de cette rue, de la place St-Georges à la place Villeneuve, sera terminé entre 1838 et 1842.

ACM du 28.11.1811 autorisant Barateau, Limbal, Dupuy, S. Paul à paver devant chez eux

- Délibérations capitulaires de 1769 sur largeurs des voies, reconduites dans ACM du 21 messidor an 9 classant les rues en trois classes de 10m, 8m et 6m. Complément à cet arrêté le 6 floréal an 10 rajoutant une quatrième classe de chemin de traverse de 5m.

La rue Delfun fut elle aussi raccordée à la place Villeneuve en 1806 quoique cette ouverture ait nécessité moins de travaux puisque l'on ne démolit dans un premier temps qu'une maison sur cave occupant une étroite parcelle. Cependant les deux murs mitoyens de cette parcelle empiétèrent sur l'alignement de la rue Delfun jusqu'en 1838. L'inflexion de cette rue due à son passage entre les hôtels Picot de Lapeyrouse et Chalvet sera encore visible sur le plan Bellot de 1847. Elle ne fut définitivement alignée que lors de l'ouverture de la rue Alsace sous le Second Empire, ouverture qui annula son raccordement à la "place projetée" et aboutit à la réduction de celle-ci (actuelle place Salengro).

Dans le plan de 1806, l'inflexion de la rue Delfun était rachetée par une place rectangulaire aux angles tronqués.

#### Rempart et nouveau mur de ville

Mise en adjudication le 30 mai 1783, l'ouverture de la porte était achevée un an plus tard. En juin 1785 on terminait le logement du portier mais le programme de 1783 en resta là.

Le nouveau mur de ville édifié en 1789 avait "70 cm d'épaisseur et environ 9 m de hauteur y compris les fondations en sorte que la section verticale était de 6 m30". Les pavillons prévus de part et d'autre de la porte ne furent pas réalisés. Cependant la porte était délimitée par deux avant-corps encadrant un retrait du mur, ce décrochement permettant aussi de tangenter l'emprise de la route royale. La porte elle-même n'était pas dans l'alignement du mur mais faisait un biais par rapport à celui-ci de manière à ce que l'on puisse

4 D 373 AMT. Description du mur de ville dans un rapport de Vitry du 2 octobre 1833, pour l'estimation des propriétés de Dutour et Hémet.

la raccorder au plus court avec la rampe qui reliait la précédente route royale. Cette disposition, ainsi que celle d'un bureau d'octroi construit en 1790 le long de la rampe, étaient perçues comme provisoires. Les projets de place de porte qui se succédèrent jusqu'en 1806 leur donnaient une disposition plus convenable à une porte monumentale tout en conservant les avant-corps. En 1815 cette équerre ainsi que le bureau de l'octroi furent démolis pour offrir une entrée de ville plus digne de la visite que le prince d'Angoulême fit alors à Toulouse. Pour combler cette brèche, on rebâtit en ligne droite le mur qui était en équerre. La porte se trouva alors dans l'axe de la rue Delfun.

La partie droite du nouveau mur de ville s'infléchit en 1816 pour longer la route Paris-Narbonne à la suite de la concession de terrain au-delà des remparts accordée à Dutemps, lequel devait prendre à sa charge la reconstruction de ce mur en contrepartie d'un rabais sur le prix du terrain ainsi que l'autorisation d'utiliser les matériaux de la tour de l'Anatomie. Celle-ci n'avait pas été démolie lors de la construction du mur de ville en 1789 car un particulier en avait l'usufruit.

Lors de la fermeture de place en 1825 la partie gauche du mur de ville fut englobée dans les constructions entreprises par Dutour.

La démolition des remparts à laquelle était liée la réalisation des boulevards, interrompue en 1819 à la demande de l'Armée bien que Toulouse ne fut pas une place de guerre, reprendra en 1826.

40 408. Rapport de Virebent du 20 septembre 1815 en réponse à la pétition de Dupuy, Dutemps et Gleyzes du 13 septembre proposant de refermer à leurs frais la brèche ouverte pour l'entrée du Duc d'Angoulême.

40 408 AMT. Plan des lots accordés à Dutemps, qui était déjà sur la "place" ayant acquis le Clocher d'Alby.

2.0.To 109 ADT. Lettre du maire au Préfet du 29 avril 1819.

### Lotissement de la place

Pour les lotissements de 1806 à 1815, voir  
40 408 AMT

L'administration municipale n'imposa pas de plan de lotissement, excepté la division parcellaire, tracée en 1825, des terrains situés entre le mur de ville et la route royale de part et d'autre de la place.

A condition de respecter bien entendu l'alignement fixé par l'architecte de la ville et d'établir les mitoyens sur une ligne passant par le milieu d'un trumeau et perpendiculaire à celui-ci, les pétitionnaires établissaient l'emprise de leur parcelle à leur gré. La seule "commune mesure" qualifiant la concession d'un lot était le nombre d'arcades et de portes que le pétitionnaire devait élever en façade selon le "plan de décoration" de l'architecte municipal. L'estimation du terrain concédé par la ville était laissée en suspens les propriétaires s'engageant cependant à payer le montant de "l'estimation qui en sera faite" : mesure destinée à ne pas décourager d'éventuels investisseurs devant l'onéreuse obligation de "décoration uniforme" et, pour quelques uns des lotisseurs le surcroît de dépenses entraîné par des travaux de terrassement ou par des fouilles plus importantes lorsque le lot était situé sur un sol remblayé. Lorsque la ville réclamera le règlement des terrains concédés, l'estimation ne dépassera pas 1 franc du m<sup>2</sup> et parfois moins.

L'édification de la place n'eut pas un caractère de continuité. A la suite du plan approuvé par le maire le 1er avril 1806, la totalité des deux îlots contenus entre les rues Delfun et du Petit Versailles ainsi que l'angle sud de l'îlot contenu entre la rue Delfun et la route royale furent lotis la même année.

Pour les prix de cession des lots,  
voir 20 TO 7, 46 et 73. ADT

Leurs constructions commencèrent aussitôt pour la plupart des lots. Puis, fin 1809, l'ilôt contenu entre la rue Delfun et l'actuelle rue Victor Hugo fut entièrement loti jusqu'au mur de ville qui constituait encore la limite de la place de porte. Dans la même période Lacaze et Lointié purent établir leurs ateliers de forgeron et de charron sous le mur de ville dans l'ilôt délimité par la rue St-Antoine du T et l'actuelle rue Labéda. En tenant compte des diverses soumissions enregistrées par la mairie mais auxquelles les pétitionnaires ne donnèrent pas suite, on peut considérer que la distribution de la place de porte était achevée en 1814. En fait, il faudra attendre la fin de l'année 1816 pour que soit lotie la totalité de l'ilôt contenu entre la rue St-Antoine du T et la route Paris-Narbonne, le mur de ville étant déplacé jusqu'à cette route. En 1817, toutes les façades donnant sur la place de porte étaient donc bâties ou en cours de construction. Ce ne fut qu'à partir du dernier trimestre de l'an 1824, après l'Ordonnance Royale du 27 avril de la même année autorisant la vente des terrains situés sur la route royale et la délibération du Conseil Municipal du 7 juin définissant le programme de fermeture de la place, que sera reprise l'édification de la place avec la concession de l'angle sud et des façades donnant sur les Allées excepté l'angle avec les boulevards de l'ilôt situé à gauche des Allées. En 1825, les deux îlots délimités par le nouveau tracé de la route royale étaient complètement lotis. Enfin, en 1828, fut concédé l'angle de l'ilôt à la gauche des Allées et en 1829 la plus grande partie de l'ilôt à la droite des Allées, de l'angle avec la route royale jusqu'à l'angle avec les boulevards.

La municipalité souhaitait que la construction de chaque devant d'ilôt donnant sur la place et, plus tard, sur les Allées, soit confiée à un seul propriétaire.

40 408 AMT. Lettre du maire au préfet  
du 25 frimaire an XIV

Son voeu sera en grande partie exaucé, l'ilôt délimité par la rue St-Antoine du T et l'actuelle rue Labéda étant à cet égard exemplaire : à l'exception de deux petites parcelles correspondant chacune à une arcade et une porte, il fut aménagé dans sa totalité par un seul propriétaire. On peut distinguer plusieurs types de lotisseurs :

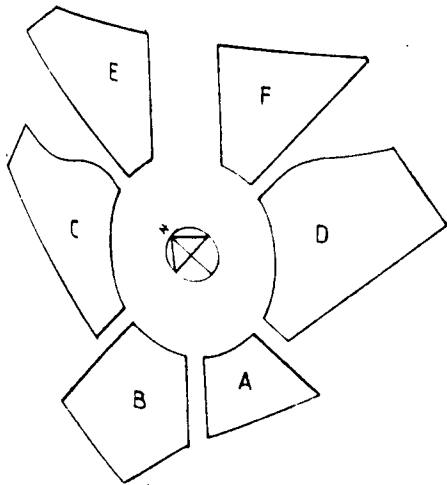
. des riverains désireux de prolonger leurs parcelles jusqu'à la place ou à ses abords (n° 6, 7 place Wilson, n° 7, 9 rue Lapeyrouse, n° 24 rue Lafayette). Ils furent parmi les premiers lotisseurs de 1806.

. des constructeurs d'immeubles de rapport plus ou moins important. Gleyzes, entrepreneur de travaux publics pour toute une tête d'ilôt (n° 8, 9, 10 place Wilson n° 24 rue Lafayette, n° 11, 13 rue Lapeyrouse) ; Goual et Lapeyre (n° 11 place Wilson) ; Paul, entrepreneur de maçonnerie (n° 11 place Wilson et n° 35, 37 rue Lafayette), tous ayant fait leur soumission en 1806.

. des entrepreneurs dont l'installation était inhérente aux activités d'une place de porte. Les ateliers de forgeron et de charron de Lacaze et Lointié (n° 2 place Wilson) ; un établissement de roulage créé par Dupuy et son associé Barateau (n° 13, 15 place Wilson, n° 9 rue du Rempart Villeneuve), ces deux établissements créés en 1810 ; l'extension de l'établissement de roulage par Dutour en 1825 (n° 15 bis, 16 place Wilson, 1 rue d'Austerlitz, 3, rue Victor Hugo) ; les établissements Dutemps (hôtel, bains publics et théâtre) dans un premier temps en 1816-1817 (n° 4, 5 place Wilson, n° 1, 3, 3 bis rue M. Fonvielle, n° 21 rue du Petit Conservatoire, n° 5 rue Labéda) puis agrandis en 1825 (n° 5 place Wilson).

. des propriétaires de terrains partiellement expropriés par la fermeture de la place et le tracé des Allées construisant des immeubles de rapport ou intervenant

J. Sentou, dans "Fortune et groupes sociaux à Toulouse sous la Révolution", a étudié la fortune de quelques uns de ces riverains : Jean Puget, commissionnaire-changeur ; Jeanne Vigne jardinière ; Alexis Bohoure, aubergiste.

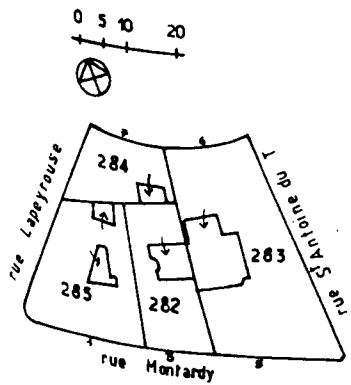


à titre de promoteurs : Andrieu (n° 18 place Wilson, n° 2 rue d'Austerlitz, n° 1, 3, 5 allées Pt Roosevelt et n° 9 place Wilson, avec les N° 3 et 1 en partie boulevard de Strasbourg sur lesquels s'implantera le théâtre des Variétés en 1850) en 1824 : Lointié (n° 11 place Wilson, partiellement n° 1 boulevard de Strasbourg) ; en 1928 : Lacaze (n° 20 place Wilson, n° 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14 Allées du Pt Roosevelt et partiellement n° 81 boulevard Lazare Carnot) en 1929. Ces deux derniers propriétaires étant le forgeron et le charon installés en 1810 ou leurs descendants. Propriétaires d'une bande de terrain face à la porte Ville-neuve, ils étaient aussi apparentés à la famille Vigne à laquelle appartenait une grande partie des jardins situés au-delà de la porte.

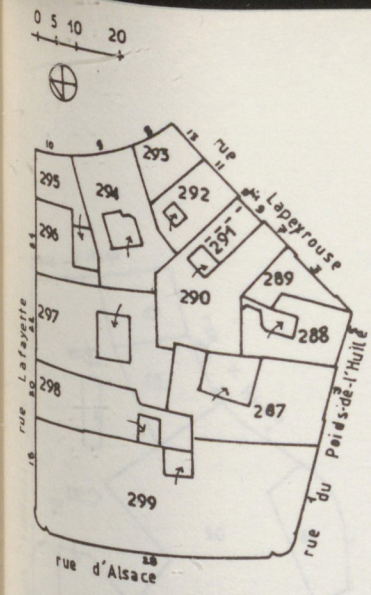
A) Lotissement de l'ilôt délimité par les rues Delfun (Lapeyrouse) et Saint-Antoine du T : cet ilôt est constitué par le prolongement sur la place de deux parcelles antérieures à son aménagement, celle de l'auberge du Clocher d'Alby (n° 6 place Wilson cadastre n° 283) et celle des commissionnaires-chargeurs Puget (n° 7 place Wilson, n° 1, 3 rue Montardy, cadastre n° 282, 284, 285). De ce fait, la division entre les deux parcelles est la seule à ne pas être perpendiculaire à un trumeau de façade. La propriété des Puget, lesquels, bien qu'étant parmi les premiers demandeurs d'un lot sur la place, tardèrent à bâtir en raison d'un héritage contesté, sera redivisée en trois lots, le lot n° 284 étant délimité par l'emprise du bâtiment qu'ils édifièrent sur la place.

B) Lotissement de l'ilôt délimité par les rues Delfun (Lapeyrouse), du Petit-Versailles (Lafayette), Alsace et du Poids-de-l'Huile. Les façades de l'ancien moulon donnant sur les escoussières sont occultées par les lots réunissant ce moulon à la place : ces lots seront concédés en 1806 à l'entrepreneur de bâtiment Gleyze, la municipalité essayant de concéder à un même propriétaire chaque ilôt donnant sur la place pour se garantir de la bonne exécution des

Sur l'emplacement de cette auberge existait encore au début du siècle le Grand Hôtel de l'Europe et du Midi.





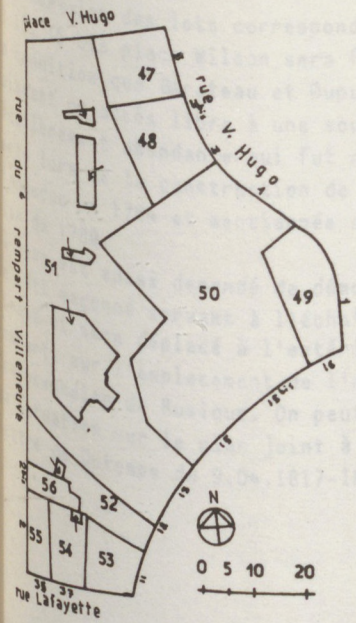


Angle rues Lapeyrouse et Poids de l'Huile

façades (n° 8, 9, 10 place Wilson cadastre n° 293, 294, 295, n° 24 rue Lafayette cadastre n°II rue Lapeyrouse cadastre n° 292). A la mort de Gleyzes ces lots restèrent la propriété de ses descendants. L'auberge Soulan dont l'entrée sur les escoussières obtint la concession en 1806 d'une bande de 6 m de large longeant sa façade pour avoir un débouché sur la rue du Petit Versailles (n° 22 rue Lafayette cadastre n° 297). Cette parcelle est restée inchangée. Son mur mitoyen avec la parcelle n° 287 pourrait être élevé sur l'emplacement de l'ancienne muraille romaine. Les petites parcelles appartenant à Marseillan, Fauré et Passement seront réunies en 1806 en deux lots prolongés vers la rue Delfun puis redivisées encore par la création de l'ancien théâtre Montcravel en empiétant sur une partie de la propriété Samson (n° 7, 9, 9 bis- ancien couloir d'entrée du théâtre - rue Lapeyrouse, cadastre n° 290, 291). La façade de la propriété Samson (n° 5 rue du Poids de l'Huile cadastre n° 288) est la seule qui subsiste encore de l'ancien moulin. La parcelle triangulaire n° 289 (n° 5 rue Lapeyrouse) est le résultat de l'amputation de la propriété Monestié (parcelle rectangulaire comprenant une maison sur cave et une cour) amputée en 1838 pour l'alignement de la rue Delfun. Les trois autres lots (n° 287, 298, 299) furent redessinées par le tracé de la rue Alsace, le lot n° 299 présentant les caractéristiques de la parcelle haussmanienne. Ces deux derniers îlots sont les seuls qui prolongent une partie du tissu urbain antérieurs à 1789. Les deux suivants furent établis sur un emplacement libre, celui des remparts, du Champ d'Enfer et d'une partie de la route Paris-Narbonne.

premier et deux arcades, deux séries, huit toises sur vingt pour le second. Ces





Bâtiments antérieurs au tracé de la place, à l'intersection des rues Lafayette du rempart Villeneuve.

C) Lotissement délimité par les rues du Petit-Versailles (rue Lafayette), du rempart Villeneuve, place Victor Hugo et rue Victor Hugo (ancienne route royale). Ce lotissement s'est effectué en deux parties : de la rue du Petit-Versailles au mur de ville puis du mur de ville à la route Paris-Narbonne. L'aménagement de cet îlot commença en 1806 avec les concessions accordées d'une part à Goual et Lapeyrie (n° 11 place Wilson, n° 37, 39 rue Lafayette cadastres n° 53, 54) et d'autre part à l'entrepreneur de maçonnerie Simon Paul (n° 12 place Wilson, n° 2 bis, 4 rue du rempart Villeneuve, n° 35 rue Lafayette cadastre n° 52, 55) correspondantes aux deux premières arcades et aux trois premières portes sur la place. Ce parcellaire est resté inchangé, si ce n'est la parcelle n° 52 réunissant deux lots acquis par Simon Paul et les parcelles n° 55, 56 divisant un lot acquis par Simon Paul. Goual, Lapeyrie et Paul semblent avoir agi de concert en acquérant un terrain en forme de trapèze séparé du restant de l'îlot par une seule ligne droite allant de la place jusqu'à la rue du rempart Villeneuve puis en découpant ce trapèze en 5 lots de 150 m<sup>2</sup> en moyenne perpendiculaires aux rues qui les bordaient. Ils furent assez vite revendus selon un état nominatif des propriétaires situés sur la place dressée en 1823. Simon Paul conservant cependant le lot aujourd'hui cadastré n° 55-56 et Goual le lot cadastré n° 53. La deuxième phase du lotissement de cet îlot se poursuivit pendant l'année 1810. Les pétitions présentées fin 1809 et début 1810 par Barateau, capitaine, puis par son associé Dupuy, devenaient plus précises, bien qu'elles ne fussent pas entièrement exactes : une arcade et une porte, quatre toises sur vingt pour le premier et deux arcades, deux portes, huit toises sur vingt pour le second. Ces



la concession des lots correspondant aux  
n° 15, 15 bis place Wilson sera faite à  
la condition que Barateau et Dupuy  
possèdent un accès libre à une source par-  
ticulièrement abondante qui fut décou-  
verte lors de la construction de  
l'aqueduc en 1784 et mentionnée dans le  
plan de 1789.  
Il leur est aussi demandé de démolir  
le bâti maçonné servant à l'échafaud.  
Celui-ci sera déplacé à l'extérieur des  
remparts sur l'emplacement de l'actuel  
conservatoire de Musique. On peut voir  
la situation sur le plan joint à la  
lettre de Dutemps du 9.04.1817-IM.10 AMT

AMT. Description du lotissement  
dans un rapport de Virebent au maire  
du 9 avril 1825.

mesures correspondaient à des rectangles alors que les terrains étaient trapé-  
zoïdaux, cette indétermination n'étant pas due à une imprécision du tracé de la  
rue du rempart Villeneuve puisque celle-ci était tracée depuis le plan de 1806.  
Ces deux lots achevaient l'ordonnance de l'îlot en cinq arcades et six portes  
dessinées dans le plan de 1806 qui prévoyait de reculer le mur de ville. Mais,  
conséquence de l'incertitude des projets de la place, Barateau et Dupuy purent  
après ces deux premières concessions en obtenir aussitôt une troisième pour une  
arcade et une porte, fin 1810.

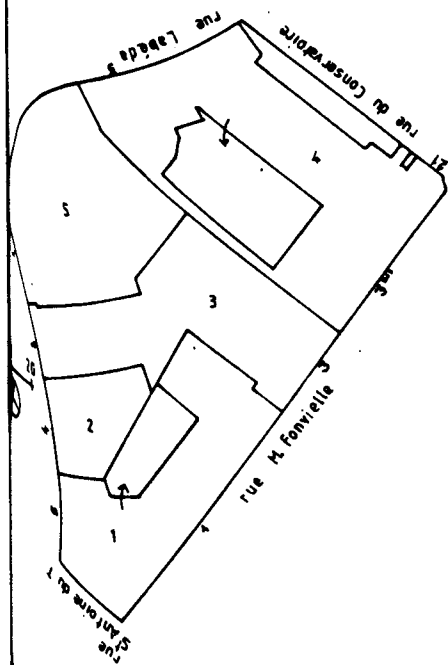
Il semblerait que la même année, ils prolongèrent jusqu'au mur de ville leur  
construction ajoutant deux portes et deux arcades à leur établissement, sur  
l'emplacement prévu pour des immeubles dont l'entrée serait hors de la ville  
imitant en cela les concessions accordées à Lacaze et Lointié.

Une quatrième pétition pour trois arcades supplémentaires au-delà du mur de ville  
fut cependant repoussée par l'architecte de la ville au motif que le plan de la  
place devant être modifié par la création des boulevards et le déplacement de  
la ligne d'octroi, il fallait en attendre le nouveau tracé pour que la muni-  
cipalité puisse se prononcer et répondre favorablement à cette pétition. Les  
terrains acquis correspondaient aux n° 13, 15 place Wilson et à une partie  
des actuelles parcelles n° 50 et 51. La troisième séquence du lotissement  
de cet îlot, du mur de ville au nouveau tracé de la route royale, fut soumise  
à un "cahier des charges" et à un tracé réalisés par l'architecte de la ville,  
avec son pendant de l'autre côté de la place. Cette programmation n'eut pas  
de conséquences. Sur le lot A, l'architecte prévoyait "un cirque qui serait  
construit aux frais de la ville et loué aux baladins qui passent dans

cette ville, qui n'ont aucun lieu affecté et sont obligés de construire des amphitéâtres qu'ils exécutent ordinairement de façon très maussade". En fait ce cirque sera construit au-delà des boulevards, rue de l'Industrie (actuel cinéma Nouveautés). Le tracé délimitait des lots allant de 328 m<sup>2</sup> à 600 m<sup>2</sup> susceptibles d'être mis aux enchères. Dutour soumissionna les deux lots donnant sur la place (trois arcades et trois portes) en novembre 1825 et les redivisa en trois (n° 15 bis, 16 place Wilson cadastre n° 49 et partiellement 50). Seule la parcelle n° 50 subsiste de cette division. Les deux autres ont été réunies à la parcelle n° 50 débouchant au n° 1 rue Victor Hugo. Il existe aujourd'hui sur cette parcelle un passage couvert qui partant de la place suit le mur de ville puis en se retournant presque en équerre débouche sur la rue Victor Hugo. L'emprise du mur de ville est maintenant réduite à une partie du mitoyen entre les parcelles 50 et 51. Cette dernière parcelle réunit aux établissements de Dutour le lot faisant l'angle de la rue Victor Hugo et de la rue du rempart Villeneuve (actuel Hôtel Capoul).

D) Lotissement de l'ilôt déterminé par les rues M. Fonvielle, du Conservatoire, Labéda et des Trois-Journées. Cet ilôt ne commença à être aménagé qu'en 1810, bien qu'il eut été l'objet de soumissions dès 1806. Celles-ci restèrent sans effet. Les premiers lotisseurs, Lacaze et Lointié, établirent leurs ateliers de charron et de forgeron contre le mur de ville prenant chacun une arcade et une porte (n° 2 place Wilson, cadastre n° 3 en partie). Le mitoyen entre les parcelles 3 et 5 est sur l'emprise du mur de ville, en partant de la place. Son profil en baïonnette conserve la trace de l'avant-corps qui encadrait la porte Villeneuve. Mais cette baïonnette est aussi la trace d'une appropriation

0.23.AMT. Plaquette d'un projet de passage couvert place Wilson présenté au plan de 1840 par Chambert architecte-propriétaire de la ville. Les plans ont disparu.

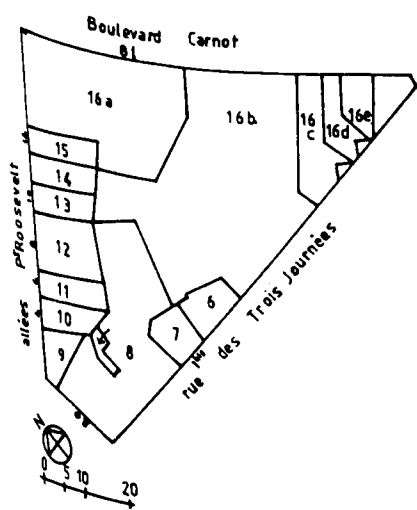




de la tour de l'Anatomie en un "bec de flûte" lequel n'était pas compris dans la soumission de Lacaze et Lointié.

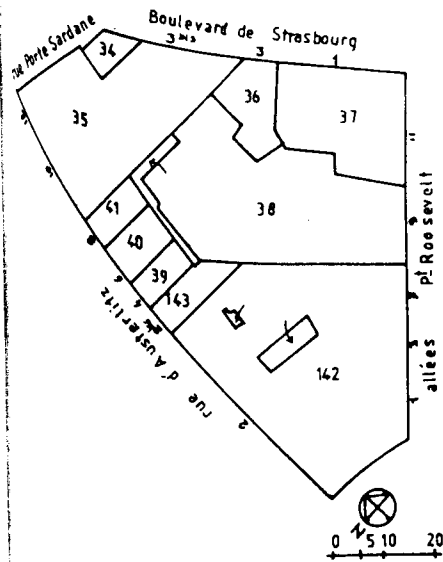
Après l'ordonnance royale du 27.04.1824 autorisant le déplacement de la route royale, il put compléter sa propriété en occupant l'ensemble des lots tracés par l'architecte municipal et devenir ainsi le plus gros propriétaire de la place (cadastre n° 1, 3 excepté les ateliers de Lacaze et Lointié n° 4 et 5). Le parcellaire des deux îlots suivants sera en partie déterminé par un parcellaire rural antérieur à l'aménagement de la place.

E) Îlot délimité par la rue des Trois-Journées, le boulevard Carnot et les Allées Roosevelt. Le premier lotisseur de cet îlot fut Lacaze, le propriétaire d'une partie des jardins sur lesquels s'implantait cet îlot ainsi que les Allées. Il lotit toute la partie de l'îlot donnant sur la place, les allées, y compris l'angle sur le boulevard. Il en résulte un découpage perpendiculaire aux façades sur la place et les allées, le tracé du fond de ces parcelles épousant les sinuosités de l'ancien chemin des Jardiniers, ces parcelles étant pour la plupart assez étroites, équivalentes à une arcade (n° 2, 3, 6, 8, 10, 12, 14 allées Roosevelt, cadastre n° 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, une partie du n° 20 place Wilson cadastre n° 8, une partie du n° 81 boulevard Carnot cadastre 16-a). Lacaze semble avoir agi à titre de promoteur étant donné la largeur de ces parcelles et parce que dès 1836 ces parcelles avaient changé de propriétaires sauf les n° 9 et 13 appartenant à Lacaze jeune et à Lacaze aîné. Le restant de l'îlot était implanté sur les jardins du maraîcher Garros et sur une partie

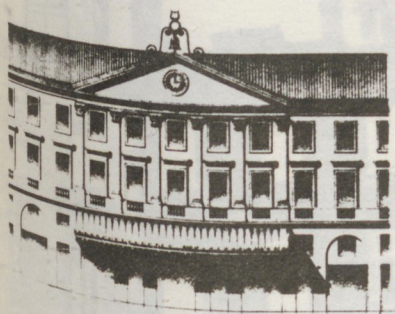


du jardin de la propriété Caupel qui longeait la route royale. Il devra attendre pour être loti l'ouverture des boulevards. L'arrière des parcelles 6 et 7 est aligné sur le mur de clôture de la propriété Caupel. Cet îlot fut largement modifié dans les années 1960.

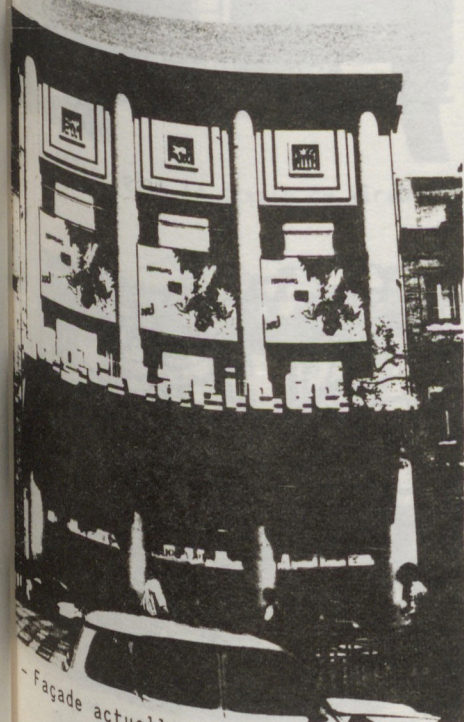
F) Îlot délimité par les allées Roosevelt, le boulevard de Strasbourg et la rue D'austerlitz. Cet îlot est implanté sur l'emplacement de plusieurs jardins maraîchers appartenant aux familles Vignes et apparentées. Il rayonnaient autour d'un puits à roue (situé dans la parcelle n° 38 et mitoyen dans les parcelles n° 36 et 37) accessible par un chemin de servitude (longeant le mitoyen entre les parcelles n° 142 et 143) qui se retournait en équerre pour rejoindre un chemin desservant plusieurs maisons (parcelles n° 42 à 46 sur un autre îlot). Ce "passage commun à divers particuliers" se trouvait sur l'emprise du prolongement de la rue St-Antoine-du T. A l'extérieur du sommet de l'équerre de ce chemin se trouvait une maison (sur la parcelle n° 142, proche de la parcelle 143 et traversée par l'alignement de la rue d'Austerlitz) appartenant à la veuve Vignes-Avéradère puis à Andrieu. Celui-ci fut le premier lotisseur de cet îlot, l'arrêté date du 30.09.1824, avant même que Dutour n'ait entrepris l'achèvement de son îlot. Les terrains qu'il possédait donnaient sur le prolongement de la rue St-Antoine-du T, la place, les allées non compris leur angle avec les boulevards mais avaient cependant une issue sur les boulevards (n°2, 2 bis, 4, 6, 8 rue d'Austerlitz, n° 18 place Wilson, n° 1, 3, 7, 9 et une partie du n° 10 allées Roosevelt, n° 3 boulevard de Strasbourg, correspondant aux parcelles n°41, 40, 39, 143, 142, 38, 37 en partie, 36). L'angle des allées et du boulevard fut loti en 1828 en deux lots par Lointié, le forgeron installé sur la place en 1810 et propriétaire d'un terrain en partie exproprié par l'ouverture des allées et des boulevards (n° 11 place Wilson, n° 1 boulevard







Façade du théâtre des Variétés par U. Vitry en 1848



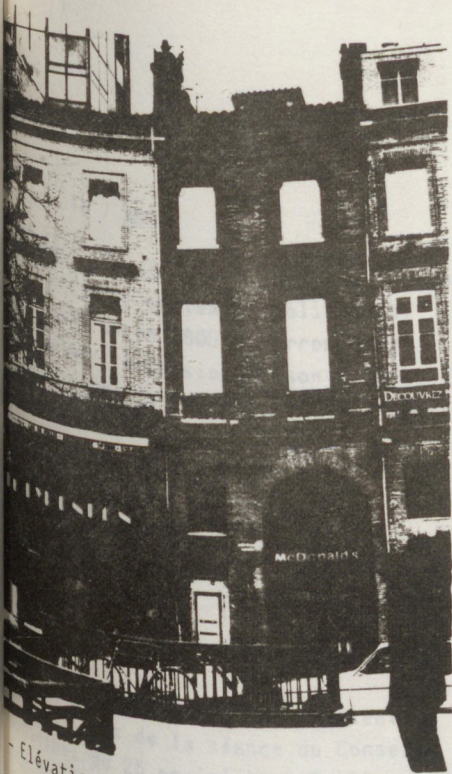
Façade actuelle

de Strasbourg, cadastre n° 37 en partie).

Trois autres propriétaires, Calfepé, Razous et Lacaze, possédant le restant de l'ancien jardin de Vignes-Avéradère achevèrent vers la même époque le lotissement de l'îlot (n° 10, 12, rue d'Austerlitz, n° 8 rue Porte Sardane ancien chemin de la brasserie, n° 5, 5 bis boulevard de Strasbourg, cadastre n° 34, 35). La réalisation en 1848 du Théâtre des Variétés par U. Vitry (n° 9 allées Roosevelt cadastre n° 38, n° 2 bis rue d'Austerlitz cadastre n° 143) redivisa les parcelles de Andrieu. Les lots de Calfepé, Razous et Lacaze ont été réunis en un seul (cadastre n° 35) excepté une partie (cadastre n° 34) à l'angle des boulevards et de la rue Porte Sardane. Un passage couvert reliant les boulevards à la rue d'Austerlitz (n° 3 bis boulevard de Strasbourg, n° 10 rue d'Austerlitz) a été ouvert dans l'ancien lot de Razous, le long du mitoyen avec Lacaze.

Si le dessin des parcelles donnant sur la place des lots A, B et E n'a pratiquement pas varié, depuis plus de cent cinquante ans, celui des lots C, D et F a été plusieurs fois remodelé. Ce réajustement, que l'on peut constater aussi dans les distributions des étages qui ne correspondent pas toujours aux limites parcellaires, a pu s'effectuer sans conséquence pour l'ordonnance de la place et des Allées. C'est à la répétitivité de cette ordonnance et à la nature de ses éléments, une arcade et une porte, que l'on doit la capacité labile de ces îlots. L'entr'axe du couple porte-arcade correspond à une travée de poutre:





Elévation selon le dessin de Virebent



Elévation avec les acrotères de U. Vitry

le mur de refend peut se transformer en mitoyen et inversement. La répétitivité de la porte, de 5,70 m d'entr'axe autorise toutes les distributions. Enfin, la figure de l'arcade, avec ou sans entresol, permet plusieurs possibilités : devanture de commerce, porte cochère, vestibule et, parfois même, sa transformation en portique par un retrait du nu de la façade.

#### Ordonnance et élévation des façades

La distribution de la façade comprend trois niveaux. Le rez-de-chaussée est percé par une alternance d'arcades en plein ceintre et de portes surmontées d'une fenêtre d'entresol. Un cordon le sépare du premier étage. Celui-ci est percé d'un seul type de fenêtre sur allège en balustrade et axée sur les baies du rez-de-chaussée. La division entre le premier étage et le second n'apparaît pas sur la façade. Ce dernier étage est lui-même percé de fenêtres répétitives et axées sur les baies inférieures et se termine par une corniche supportant l'avant-toit. Urbain Vitry fera rajouter un acrotère en 1837 au dessin de Virebent.

On peut retrouver dans la simplicité de cette ordonnance et dans son imposition à des constructions privées l'influence des leçons de J.F. Blondel dont les cours étaient lus à l'Académie de Peinture, Sculpture et Architecture de Toulouse. Le préfet Milhau auquel l'importance politique de la réalisation de cette place n'avait pas échappé, voyait aussi d'autres motivations à cette ordonnance uniforme : "...Les mesures prises par Sa Majesté (Napoléon Ier) qui fait faire sur des plans uniformes toutes les constructions dont il embellit Paris ne semblent pas permettre de s'écarter de ce principe...". Enjeu politique dont était aussi consciente une fraction d'opposants à l'Empire qui tentait de



2.0. To 7 ADT

Supéry devait avoir quelques ressentiments pas seulement politiques. Il avait du en 1805 interrompre et démolir l'extension de son auberge à la suite de la décision d'agrandissement de la place.

D'autres projets de façades étaient engagés. Lors de la séance du Conseil Municipal du 26 prairial an X, il est dit que "... il est important de déterminer le plan de décoration et d'élévation de la place St-Georges". En 1806 et 1808, Virebent présentait des projets de façades uniformes pour les côtés de la place du Capitole.



contreçarrer la réalisation de cette ordonnance par l'intermédiaire de Supéry, propriétaire du Clocher d'Alby. Lors de l'extension de son auberge, celui-ci avait édifié une seconde façade tout contre la première mais d'un dessin différent de manière à ce qu'un trumeau de la seconde façade passât au travers d'une arcade de la première, interrompant ainsi la régularité de l'ordonnance. Il invoquait d'une part une prétendue faiblesse de construction de la façade imposée, et, d'autre part, le droit de chaque propriétaire de faire ce qui lui convenait à l'intérieur de sa propriété. Arguments qui ne trompèrent pas le préfet et le maire, lesquels exigèrent la démolition immédiate de cette seconde façade.

L'alternance d'arcades et de portes caractérise cette ordonnance. Elle avait déjà été utilisée pour l'ordonnance de la place extérieure St-Cyprien. Mais celle-ci se limite à un rez-de-chaussée et un entresol. Elle présente de ce fait le caractère des communs d'un château, la place intérieure avec son ordonnance sur trois niveaux en étant la cour d'honneur. Mais place Villeneuve cette ordonnance prend une autre dimension. Intégrant à l'habitat le commerce, elle monumentalise celui-ci en en faisant un motif d'ornement. A ce sujet, B. Huet nous faisait remarquer lors d'un de ses voyages à Toulouse en 1981 que ce motif pouvait bien être une typologisation de l'oustal commerçant avec sa grande arcade-devanture de magasin accolée à une petite porte donnant accès à la partie privée de cet oustal. Stratégie urbaine équivalente quoique plus tardive à celle que définit P. Joly à propos de l'édification de la place Vendôme : "... Ce fragment d'art urbain confirme l'évolution de l'espace public, du fonctionnel vers le symbolique...".



1.10.12 AMT. Rapport de Virebent du  
6 frimaire an XIV

4D 493 AMT. Rapport de Virebent du  
24 juin 1825.



Pavillon d'angle sur St-Antoine du 1

concluent le larmier de la corniche tous les 1.75 environ. Cette corniche  
 Ce dessin de façade se retourne sur trois travées formant pavillon de  
 retour à l'angle des voies aboutissant à la place. Cette disposition, bien que  
 ne figurant pas dans les plans approuvés le 26 germinal de l'an XIII, était  
 arrêtée en l'an XIV lors de l'agrandissement du Clôcher d'Alby, Supéry ayant  
 commencé à bâtir en retour sur la "nouvelle rue" avec une décoration qui  
 n'avait rien d'analogue avec celle de la place. Cette disposition d'angle sera  
 réaffirmée par Virebent lors de la fermeture de la place en réponse à une  
 lettre de Dutour et Duteemps demandant s'ils devaient en continuer l'ordonnance  
 en retour sur le nouveau tracé de la route royale au-delà des pavillons d'angle:  
 "...Je pense qu'il suffit pour la régularité et l'uniformité de cette place  
 qu'il soit pratiqué des pavillons en retour dans toutes les rues qui y aboutis-  
 sent mais je crois inutile de prolonger au-delà de ces pavillons la même déco-  
 ration... Il serait inconvenant de prolonger cette uniformité ou toute autre  
 au-delà des pavillons. Un auteur célèbre a dit avec raison que l'uniformité  
 était mère de l'ennui. D'ailleurs pourquoi du côté du faubourg serait-on plus  
 difficile que du côté de la ville...". Virebent ne fut pas toujours entendu,  
 ni par lui-même ni par quelques autres. Ainsi, et l'on peut voir encore là les  
 effets de l'ambiguïté d'une place fermée ouvrant sur un cours de promenade,  
 si l'intersection des Allées avec la place est marquée par un pavillon d'angle  
 comme toutes les autres intersections, l'ordonnance de la place continué sur  
 lettres devant être en rouge (sauf à l'imitation des inscriptions antiques).  
 Elles seront ombrées de manière à imiter un creux...". Cet arrêté ne fut pris  
 qu'en 1836. En 1840, un second arrêté identique au premier, si ce n'est que





MPO. Perspective sur la place,  
circa 1830

4D 408 AMT. Rapport de Vitry du  
7 juin 1832.



État dans les années 1930

ponctuent le larmier de la corniche tous les 1,75 m environ. Cette corniche culminé à 14,60 m au-dessus du sol. Un faux-attique de 1,30 m recoupé par des acrotères dont l'axe est aligné sur celui des trumeaux a été rajouté par U. Vitry. Les concessionnaires d'un lot devaient s'engager non seulement à se conformer au dessin de façade mais aussi à peindre ces façades selon une teinte uniforme. Pour garantir une exécution convenable et uniforme celle-ci ne pouvait être déterminée et appliquée qu'à partir du moment où la plus grande partie des façades était achevée. En 1832, l'architecte de la ville engageait l'administration municipale à prendre un arrêté définissant la composition et la teinte de cette peinture : "... trois couches de couleur composées d'huile de lin, de blanc de céruse de Hollande, de terre de sienne calcinée et enfin des matières propres à obtenir un ton convenable et conforme à celui qui a été passé à la façade de la maison n° 7 sur la place...". Cette teinte devait être dans les tons paille ou gris de perle. U. Vitry complétait ce projet d'arrêté par une normalisation des enseignes, "... Les diverses enseignes et inscriptions qui ont été tolérées jusqu'à ce jour présentant l'aspect le plus désagréable et faisant disparaître en quelque sorte l'uniformité qui a été imposée aux propriétaires des maisons, nous pensons qu'il sera convenable de spécifier dans le dit arrêté que les dites enseignes ou inscriptions ne pourront être écrites que sur la circonférence des arceaux de manière à former l'archivolte et à n'occuper qu'une largeur de 0,40 m. Toutes les lettres devront être en rouge cinabre à l'imitation des inscriptions antiques. Elles seront ombrées de manière à imiter un creux...". Cet arrêté ne fut pris qu'en 1836. En 1840, un second arrêté identique au premier, si ce n'est que





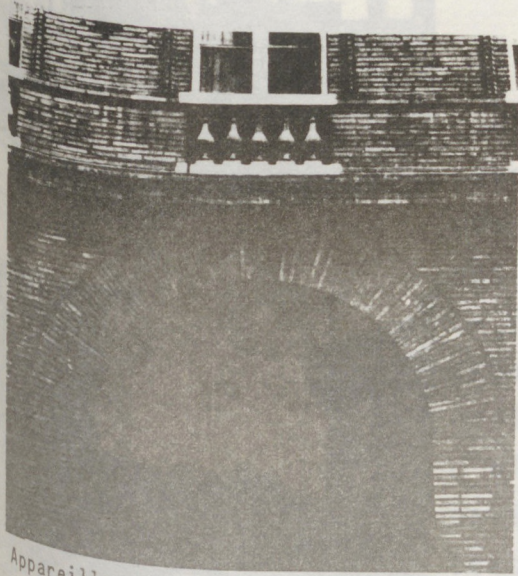
avant restauration

la façade de référence devenait celle du n° 15 redemandait aux propriétaires ou à leurs ayant-droits de respecter les engagements qu'ils avaient pris et qui pour certains remontaient à une trentaine d'années auparavant. On peut comprendre leur manque d'empressement. En définitive il semblerait que le ton choisi ait été un blanc cassé. Les recommandations de Vitry au sujet des enseignes et inscriptions ne furent pas suivies et les façades se surchargèrent d'inscriptions, de marquises et de tentures. Elles sont aujourd'hui restituées en leur état d'origine, hormis le revêtement de peinture et la couche de barbotine qui lissait en les protégeant la surface des briques pour l'ensemble de la place Wilson et une grande partie des Allées Roosevelt.

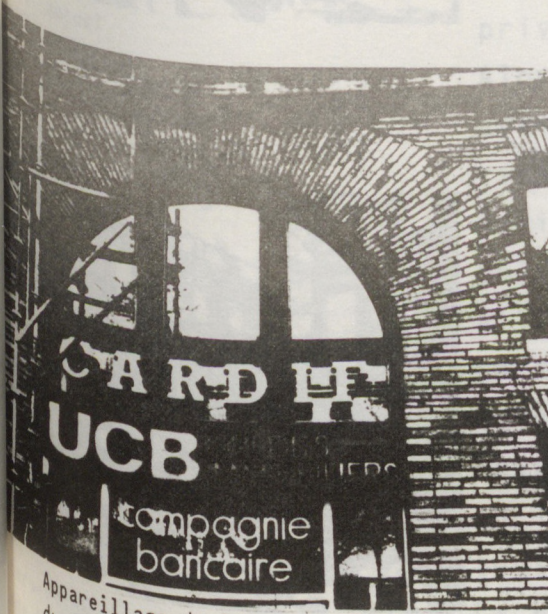
La maçonnerie de ces façades utilise les briques foraines, briques pleines en terre cuite de 41x28x4,8cm. Ces briques sont parfois des briques de réemploi. Ainsi Dutemps obtiendra l'autorisation d'utiliser les briques provenant de la démolition de la tour de la Fondaison du Suif et celle de la tour de l'Anatomie. La ville se nourrissant en quelque sorte de ses propres décombres, on brûlera aussi les pierres provenant de la démolition du couvent des Carmes et du Parlement pour obtenir de la chaux. L'archivolte des arcades est égale à la longueur d'une foraine. Son extrados et son intrados sont constitués par deux cercles concentriques. Son appareillage est obtenu en taillant en coin les foraines. Au niveau de l'imposte de l'arc, une poutre en bois forme linteau et reçoit le plancher de l'entresol. Les linteaux de toutes les autres baies sont appareillés en plate-bande.

4D 408. AMT. dans une lettre du 28 juin 1813, Laurent Gleyzes demande au maire l'autorisation de déposer à proximité de la porte Villeneuve les matériaux issus de la démolition de la tour de l'Hôtel des Chevaliers de Malte la surabondance de ces matériaux encombrant son chantier. Serait-ce la tour que l'on voit derrière le 15 bis place Wilson ? L'arrêté du 5 mars 1810 autorise pour deux mois Barateau à construire un four à chaux brûlant les pierres des Carmes.





Appareillage courant



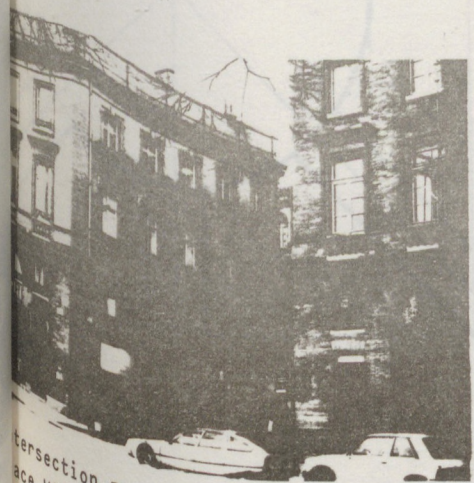
Appareillage de la travée centrale  
du Clocher d'Alby

Seules les balustres, au nombre de cinq par allège, sont en terre cuite moulée. Les corniches du cordon et du couronnement sont recouvertes d'une feuille de zinc. Les descentes d'eaux pluviales sont apparentes en façade. Les toitures sont couvertes en tuiles canal.

Les prescriptions du dessin de façade ont été respectées à quelques détails près lors de l'exécution des constructions. Les côtes en plan du dessin de l'an XIII donnaient 2,75 m pour l'arcade, 1,25 m pour la porte et 0,88 m pour le trumeau. La largeur des arcades varie de 2,75 m à 2,95 m avec quelques pointes à 3,20 m mais cette variation est aléatoire, sans lien avec la chronologie de l'édification de la place. La largeur de la porte bien que diffère de celle indiquée dans le plan est assez constante, 1,10 m. Cette différence est reprise dans la largeur des trumeaux qui est assez constante, 0,94 m en moyenne.

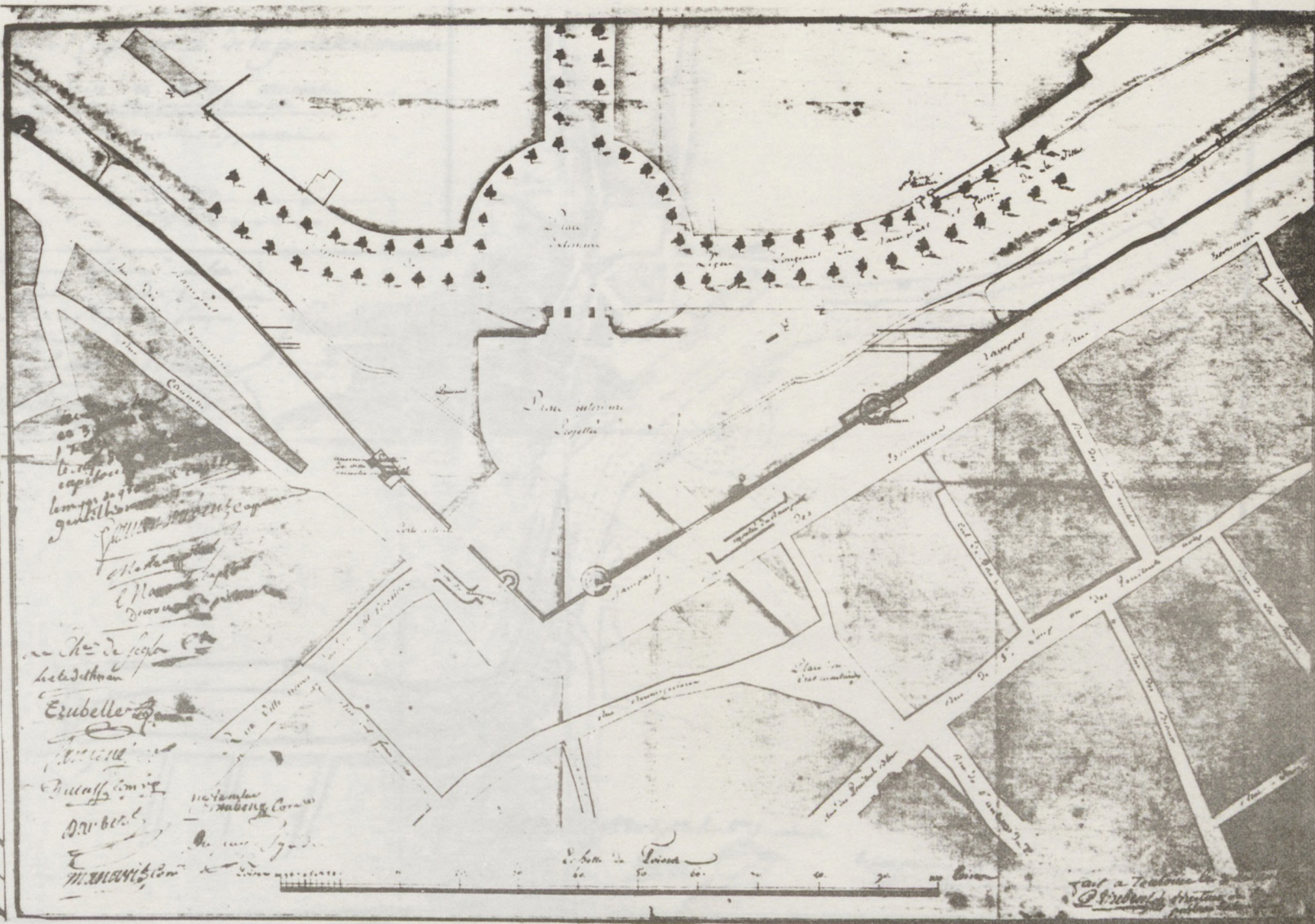
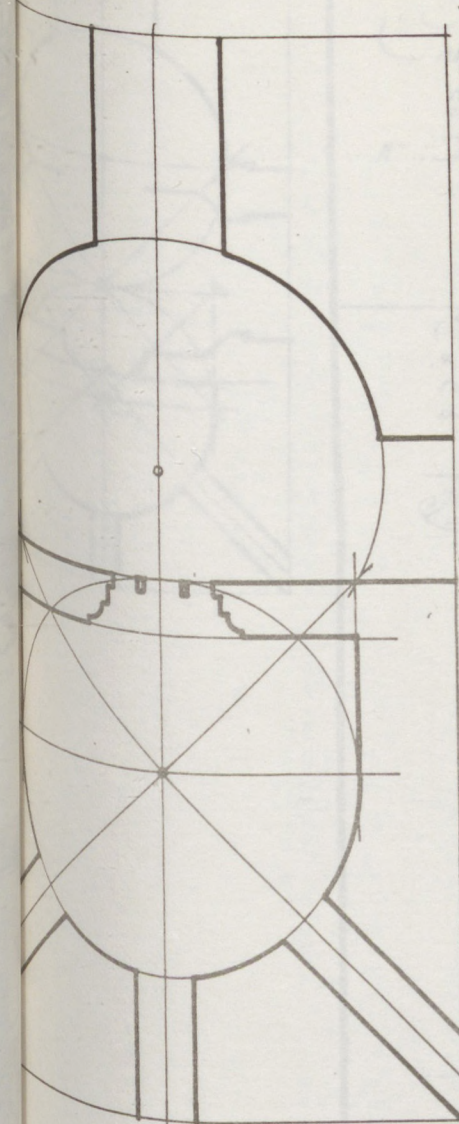
Les côtes de niveaux sont régulières à partir du cordon séparant le rez-de-chaussée et le premier étage. Ce cordon a probablement servi de niveau de référence en raison de différences de dénivellé de la place. De ce fait la longueur des jambages des baies varie en fonction de ce dénivellé, notamment au débouché de la rue Lafayette. Cependant, le sommet de l'intrados de l'arc ne règne pas toujours au même niveau, sans lien là-aussi avec la chronologie de l'édification. Les altérations des façades originelles les plus nombreuses quoique discrètes concernent les baies de l'entresol. Les appuis des fenêtres d'imposte des portes ont été pour la plupart rabaissés et un grand nombre de tympan d'arcades est maintenant entièrement vitré. La restauration récente de la place a supprimé les fenêtres qui avaient été percées dans le faux-attique.





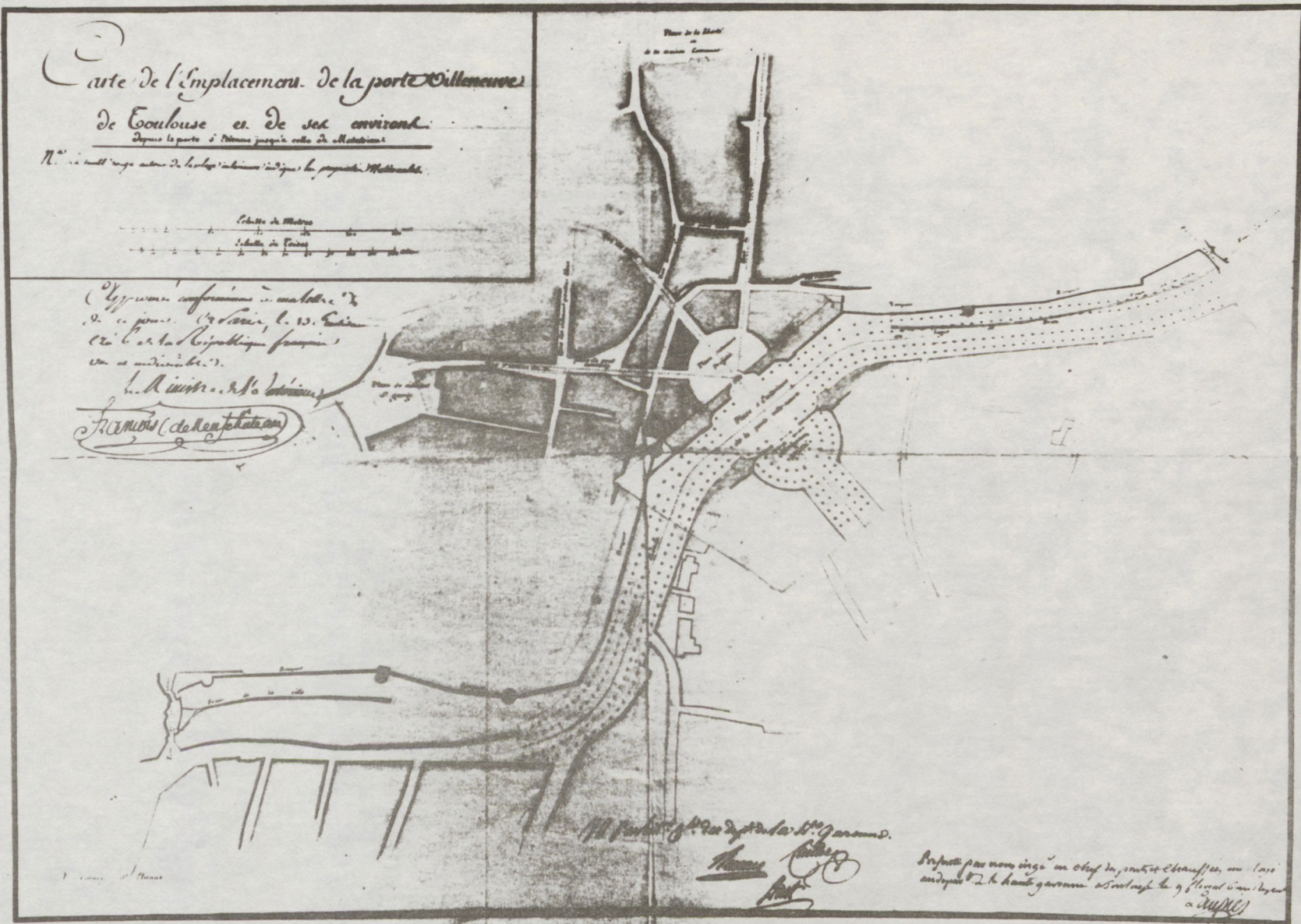
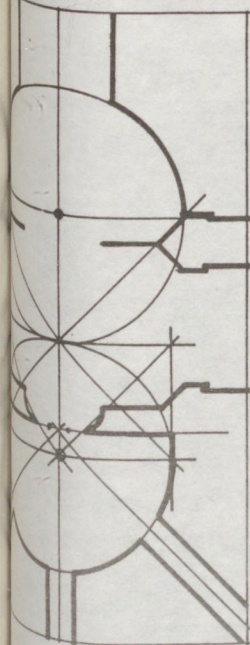
Quelques unes demeurent cependant sur les façades donnant sur les allées Roosevelt ainsi que sur le retour d'angle du Clocher d'Alby. Les surélevations des façades, notamment à l'intersection de ces allées avec le boulevard Carnot, ont été rasées sauf celles que l'on peut voir jouxtant le cinéma des Variétés. La façade de celui-ci, s'étalant sur une longueur correspondant à trois arcades perturbe la régularité de l'ordonnance ; ce qui n'était pas le cas de la façade originelle du théâtre des Variétés édiflée en 1844 par U. Vitry. L'altération la plus importante demeure celle que l'on peut voir sur le pavillon d'angle rue St-Antoine-du T entre la place Wilson et la rue M. Fonvielle. Cette façade, qui se continue tout le long du n° 1 rue M. Fonvielle, a été redessinée en 1890 par Galinié, architecte de la ville mais qui opérait à titre privé : ce qui souleva quelques discussions au sein du Conseil Municipal. Alors que l'administration avait donné son autorisation et que les travaux avaient commencé, un conseiller municipal dénonça les conditions de cette autorisation : le fait que Galinié architecte privé fasse approuver ses dessins par Galinié architecte de la ville ou parfois même, lorsque l'affaire était plus délicate, par l'ingénieur de la ville. Lequel ayant lui-même un cabinet en ville pouvait compter en retour sur la bienveillance de l'architecte municipal. Le maire, accusé de faiblesse devant les sollicitations de ses amis, opposa cette argumentation : "... S'il y a eu des raisons en 1805 de prendre un arrêté cela veut dire que ce même arrêté puisse être regardé comme indispensable en 1890 ? Avec ce siècle de vapeur, de téléphone, d'électricité et de télégraphe, tout change : les besoins ne sont plus les mêmes et ici c'est bien le cas". La banalité des façades de Galinié n'était cependant pas à la mesure de cette invocation du progrès.





MVT (51 X 35 cm) daté du 3 Janvier 1789 par Vireb. et les Capitouls. Surcharge de part et d'autre de la place indiquant les retraits successifs de la position du mur de ville.

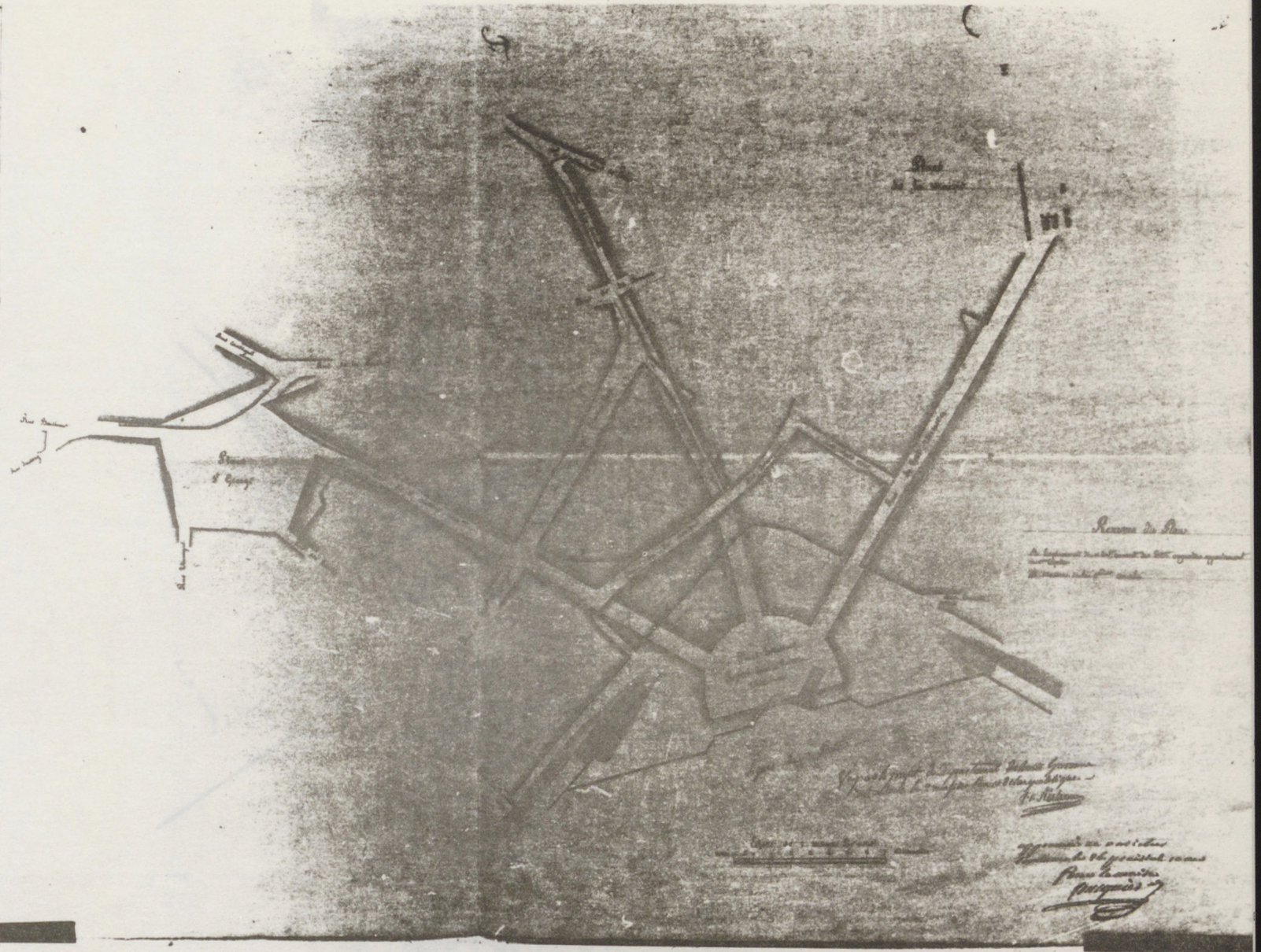
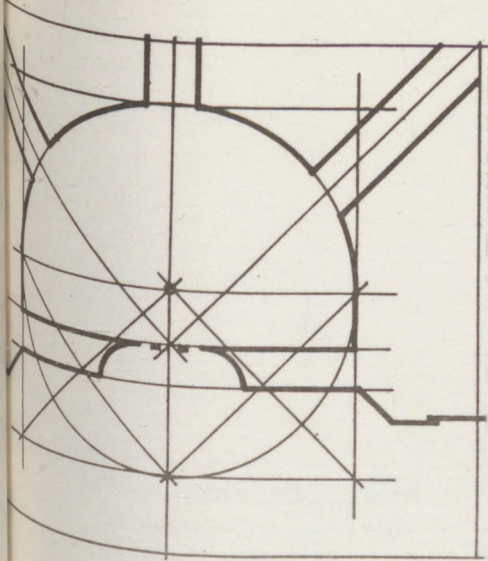




ADT PG 186 (70 X 50) échelle 1/1650 "Carte de l'emplacement de la porte Villeneuve de Toulouse et de ses environs depuis la porte St-Etienne à celle de Matabiau. N<sup>o</sup> Le trait rouge à l'intérieur de la place indique la propriété nationale."  
 "Approuvé conformément à ma lettre de ce jour à Paris le 13 fructidor an VI...., le ministre de l'Intérieur François de Neufchâteau".  
 "Présenté par nous ingénieur en chef des Ponts et Chaussées employé au département de la Haute-Garonne Laupières le 9 floréal an VI".

an VI



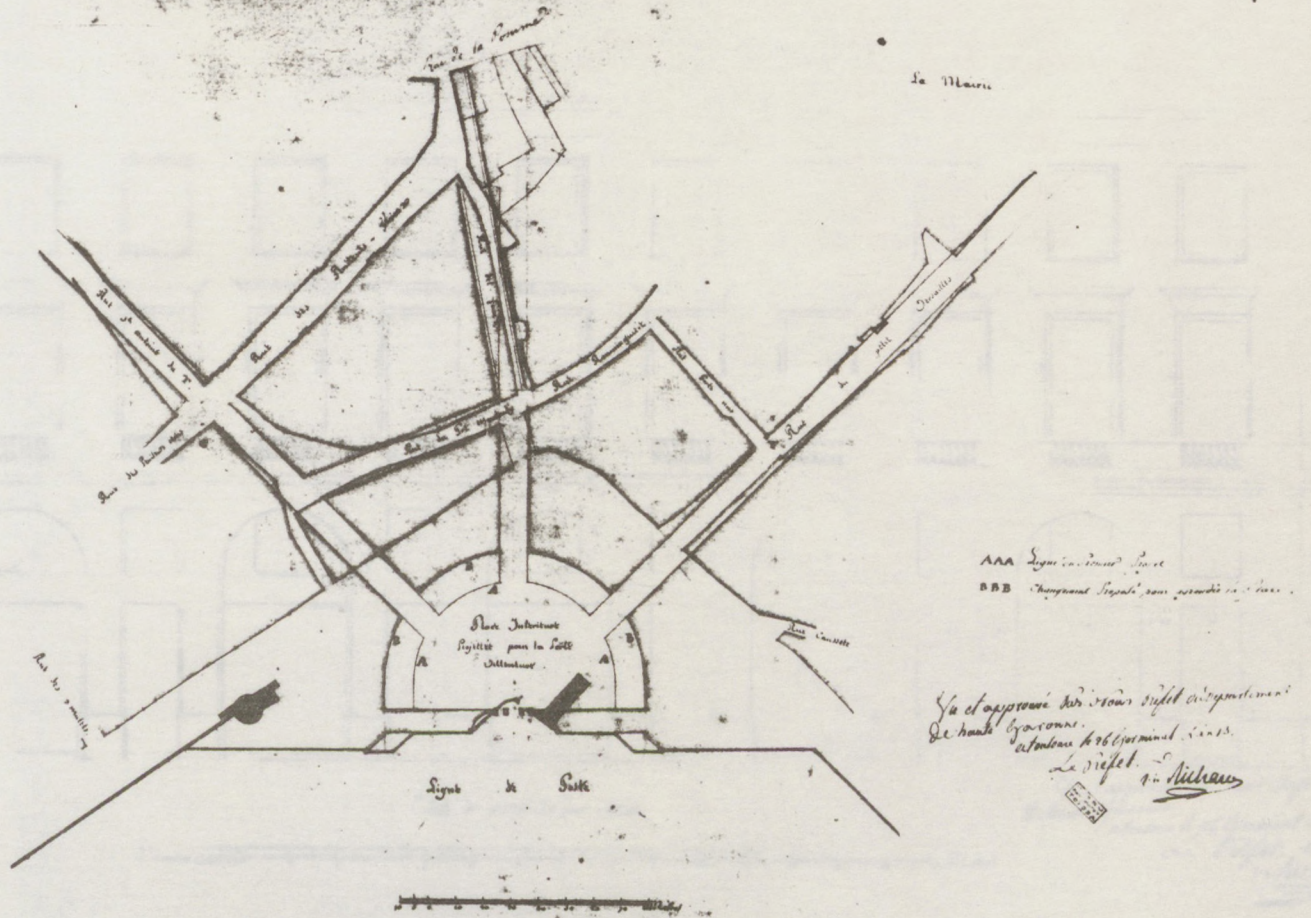


ADT PG 189, copie aux AMT 4D 408 intitulée "Projet pour la place, les avenues et la prote Villeneuve" (65 X 50 cm) échelle 1/1000

Approuvé par le maire Foulquier le 26 prairial an X et par le préfet Richard le 2 messidor an X

an X



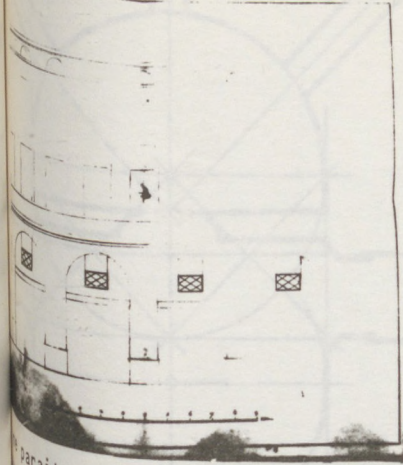


MPD 237 (59 x 45 cm) échelle 1/1000 et I.02.12 AMT  
 Agrandissement de la place projetée sur le plan du 26 prairial an X et transmis par Virebent au maire le 22 germinal an XIII puis au préfet le 23 germinal lequel l'approuve le 2 germinal an XIII.

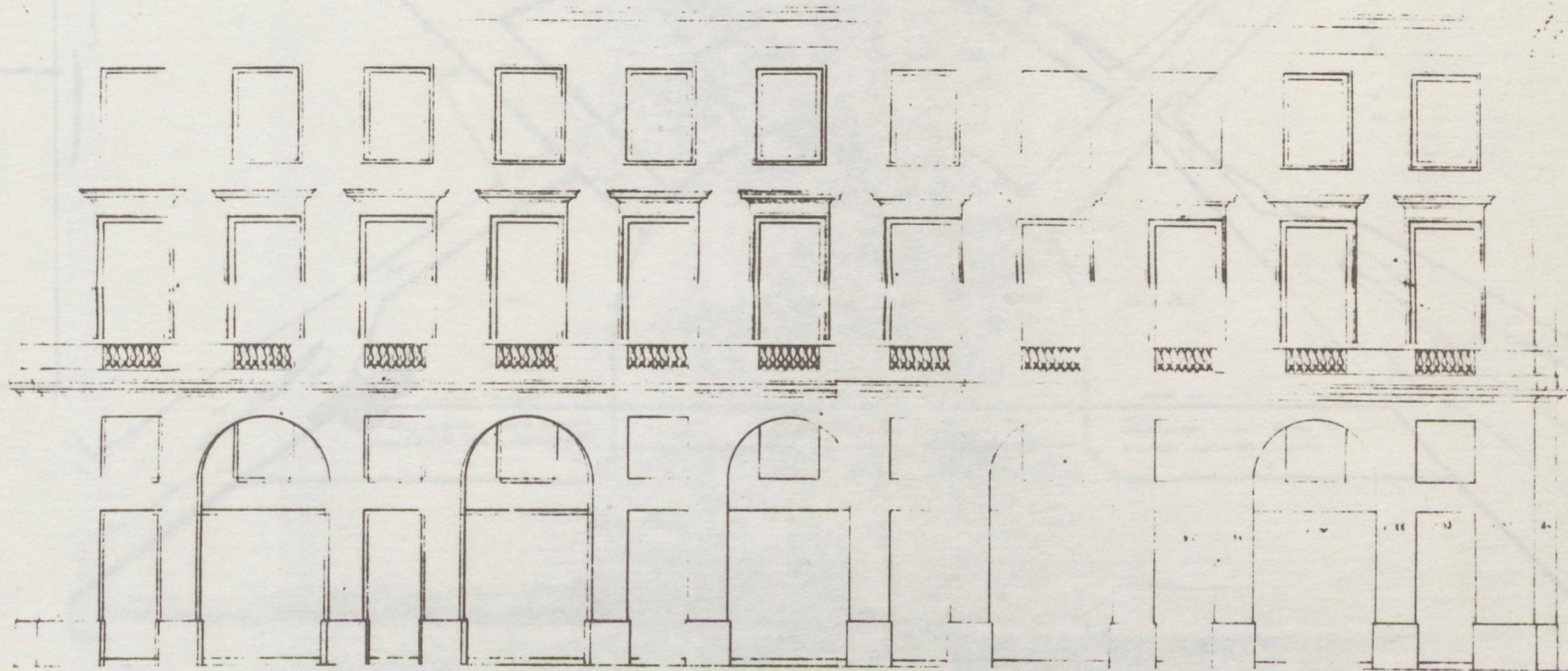
an XIII



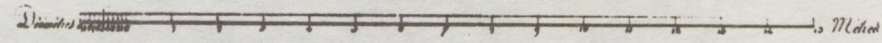
Élévation d'une des façades qui doivent décorer la place projetée en face de la porte Villeneuve



Il paraît pas certain que ce dessin est un des premiers projets de la place Villeneuve ainsi que les précédentes études ont pu le prouver. En effet, il comporte un entresol qui n'est pas dans son projet du 22 germinal an XIII mentionné par Virebent, mais qu'il a modifié son projet en ajoutant un entresol.



Échelle de 1/66 mètres pour 1 Mètre



Je l'approuve par mon sceau de Directeur  
de l'École Polytechnique.  
Le 26 germinal an 10.  
Le Préfet  
M. Richer

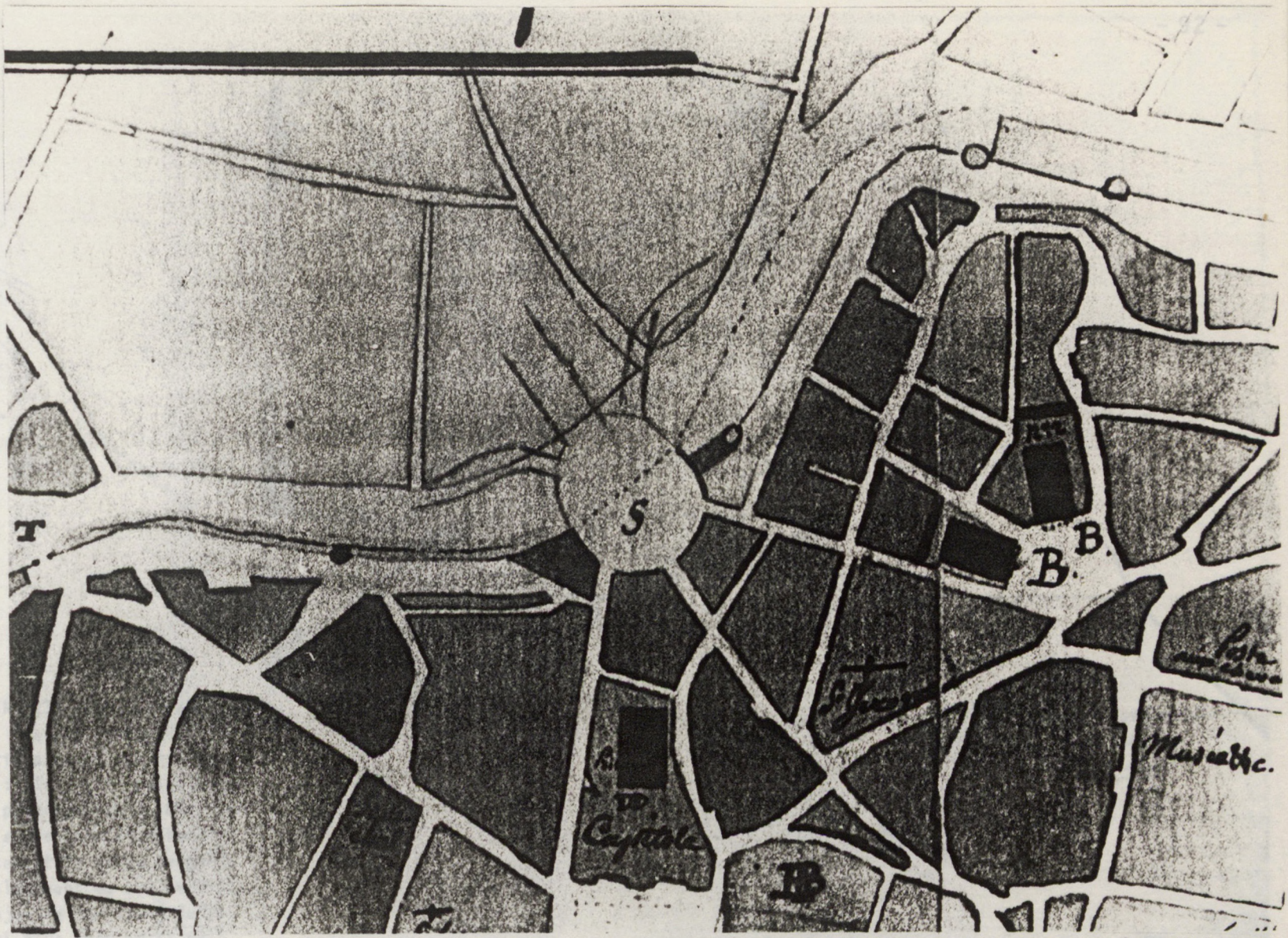
PG. 190 ADT ( 0,80 x 0,47 ) éch. 1/66 . "Élévation d'une des façades qui doivent décorer la place projetée en face de la porte Villeneuve". Dessin joint au plan d'agrandissement de la place.

an XIII









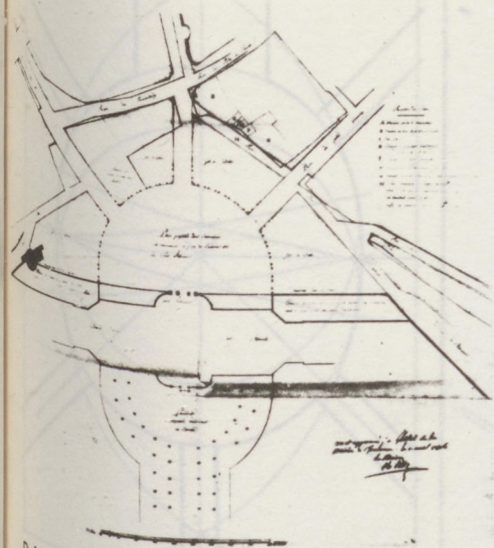
MPD 239 (48 X 33,5 cm) "Plan général de la ville et des faubourgs de Toulouse avec les trois projets pour l'emplacement de la nouvelle salle de spectacle" signé par le Maire le 20 janvier 1808 et présenté à l'Empereur le 27 juillet 1808. Au dos de ce plan : "Nota. Le plan fut représenté à Sa Majesté l'Empereur les 26-27 juillet 1808 lors de son passage à Toulouse. Il a indiqué sur ce plan (X) l'emplacement qu'il a choisi".

MPD 50.15.422  
 Echelle 1/500  
 17.03.1808. Ce  
 "fond de plan"  
 sont larges et  
 lots de l'avenue  
 1810. Le décret  
 de 1810. Le pro  
 plan à pu être  
 de 1805.

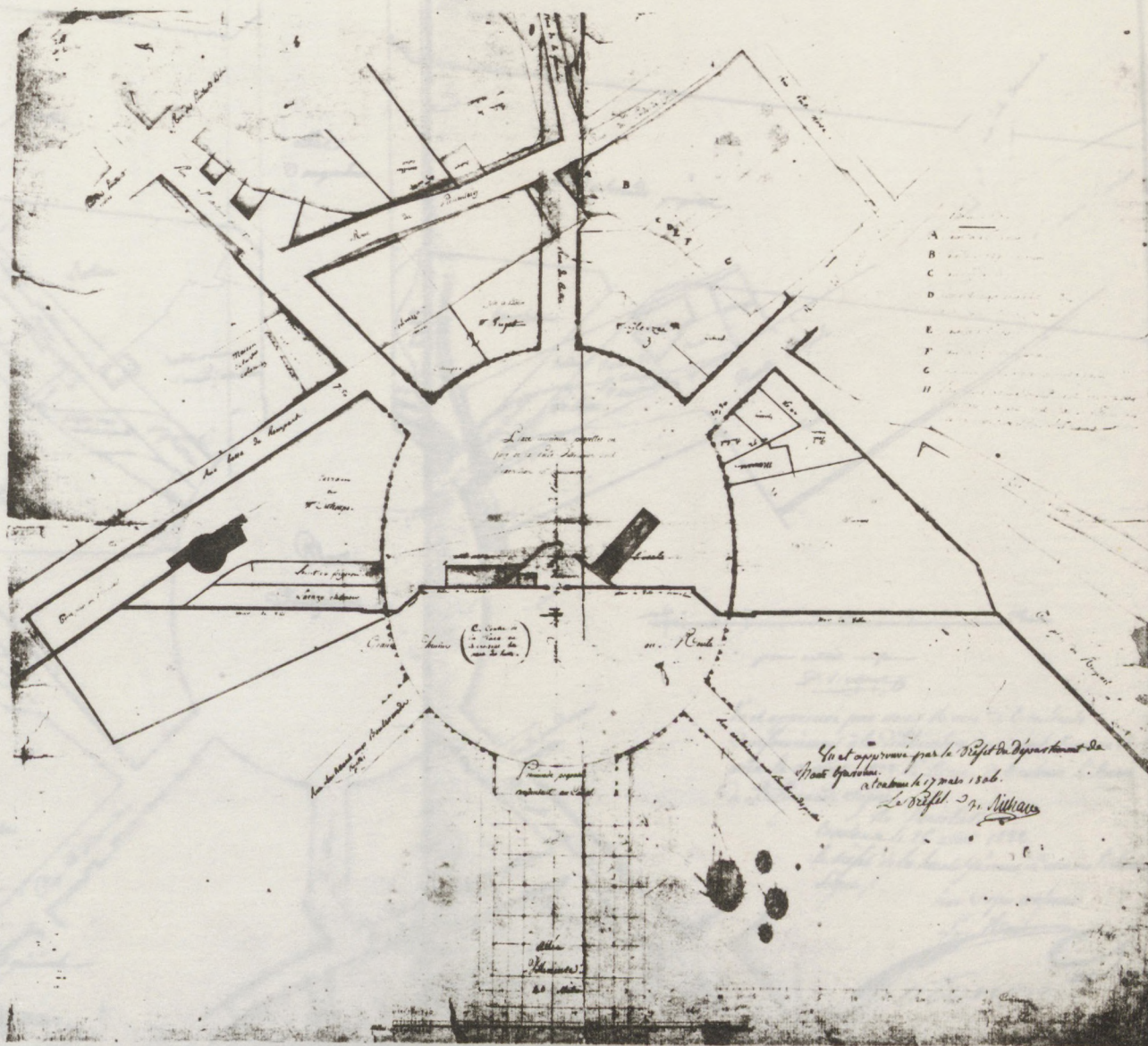
Agrandissement du plan ci-dessus. Lors de cette visite, l'Empereur donna à la ville le terrain des remparts à condition d'y établir une promenade. Son génie militaire ne pouvait manquer de lui faire voir les conséquences sur le statut de la place de porte et d'échaffauder aussitôt une parade évitant la rupture des Allées par les futurs boulevards. L'esquisse de fermeture de la place serait-elle alors de la main de l'Empereur ? Elle est en tout cas le dessin le plus ancien du projet de fermeture de la place.

1808





Plan original de 1806



MPD 60.16.423 INV 238 (60 X 60 cm).  
 Echelle 1/500 . Visa du préfet du  
 17.03.1806. Cette planche a servi de  
 "fond de plan" : plusieurs indications  
 sont largement postérieures à 1806. Les  
 lots de Lacaze et de Lointié datent de  
 1810, le déplacement du corps de garde  
 de 1815, le déplacement du mur de ville  
 de 1816. Le projet de fermeture de la  
 place a pu ainsi être faussement daté  
 de 1806.

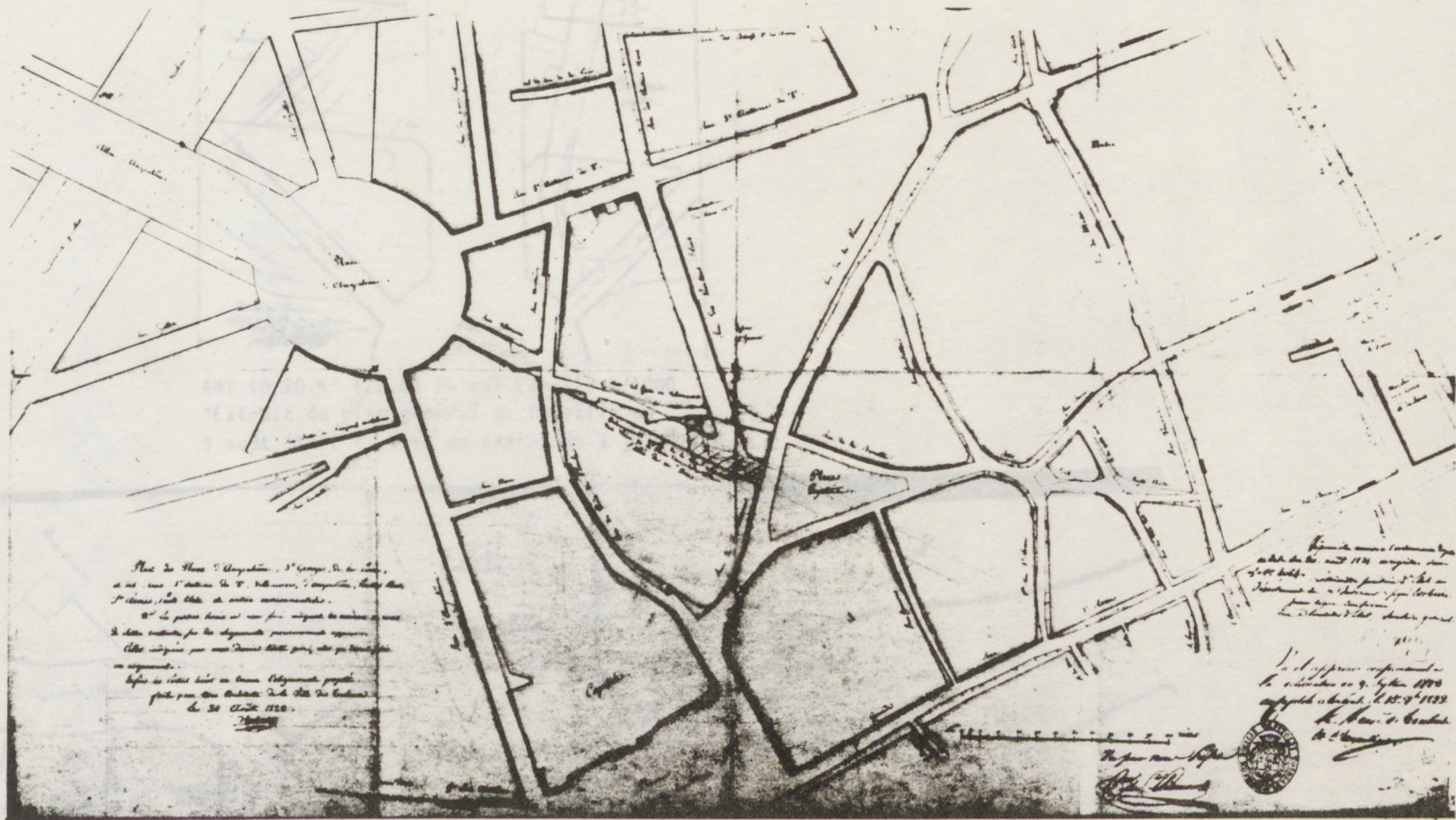
187 43 22 (14 x 24 cm), Echelle 1/5000.  
 Visa du préfet de St-Chazand et de saire  
 Souche le 28 août 1822. Plan annexé à  
 l'ordonnance royale du 7 avril 1824.

1810/1815







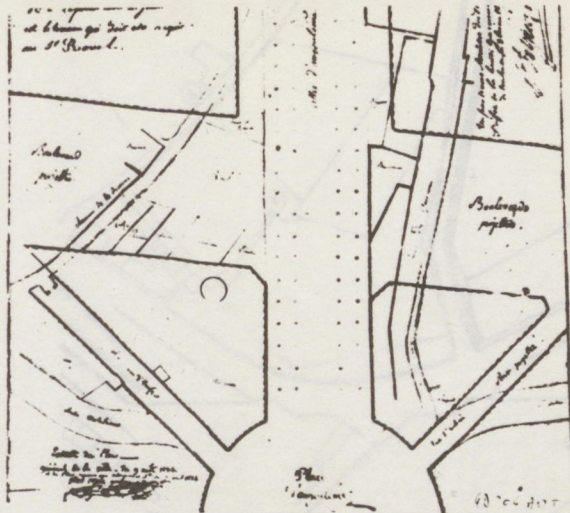


AMT 4 D 218 Echelle 1/1000. Plan d'alignement dressé par P. Virebent le 20 août 1823. Visa du maire d'Argenvilliers le 18 septembre 1823 conformément aux délibérations du C.nseil Municipal du 9 septembre 1823. Annexé à l'ordonnance royale du 20 août 1824. On peut remarquer que si ce plan d'alignement avait été suivi, Toulouse aurait été amputée d'une grande partie de façades de la rue St-Rome et du quartier du Parlement entre autres que nombre de laudateurs de P. Virebent s'efforcent aujourd'hui de conserver.

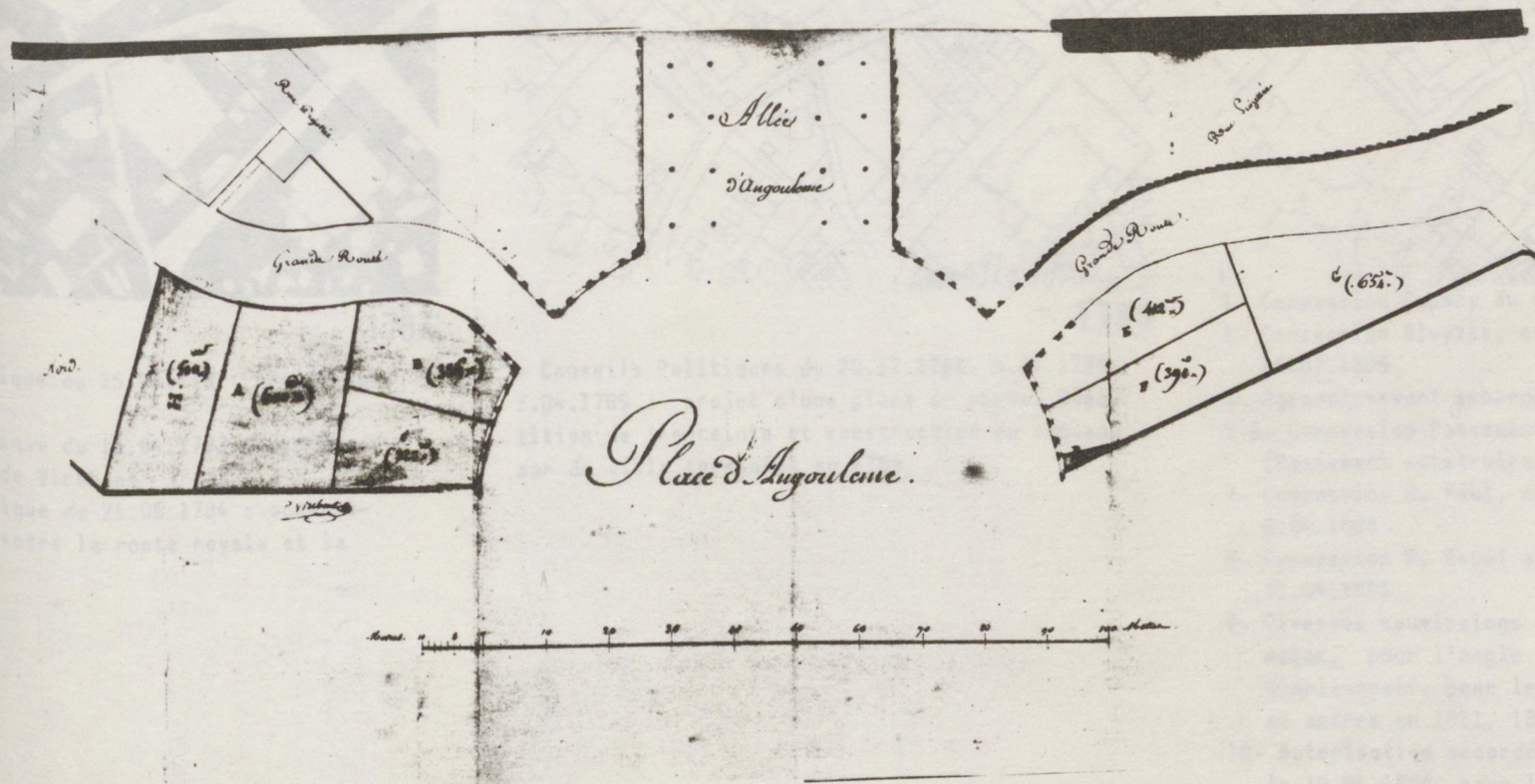
AMT 4 D 218 ( 48 x 27 cm ) Echelle 1/500. Visa de P. Virebent du 20 août 1823. Visa du maire de  
 Virebent du 9 avril 1825 décrivant ce lotissement.

1823



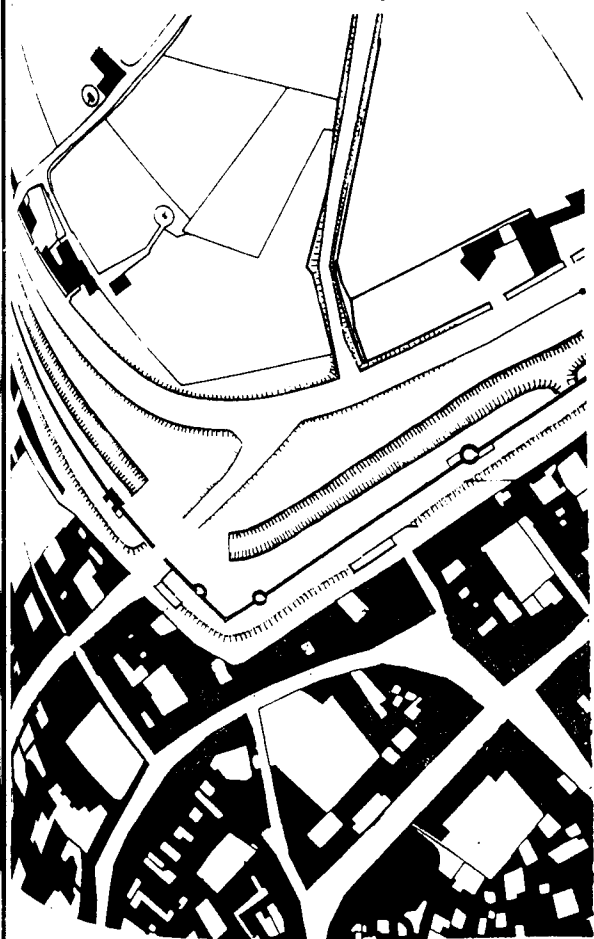


AMT 4D 20.4 (22,5X 24 cm) Echelle 1/1000  
 "Extrait du plan général de la ville du  
 9 août 1822 ". Visa du préfet du 3 juin 1828.



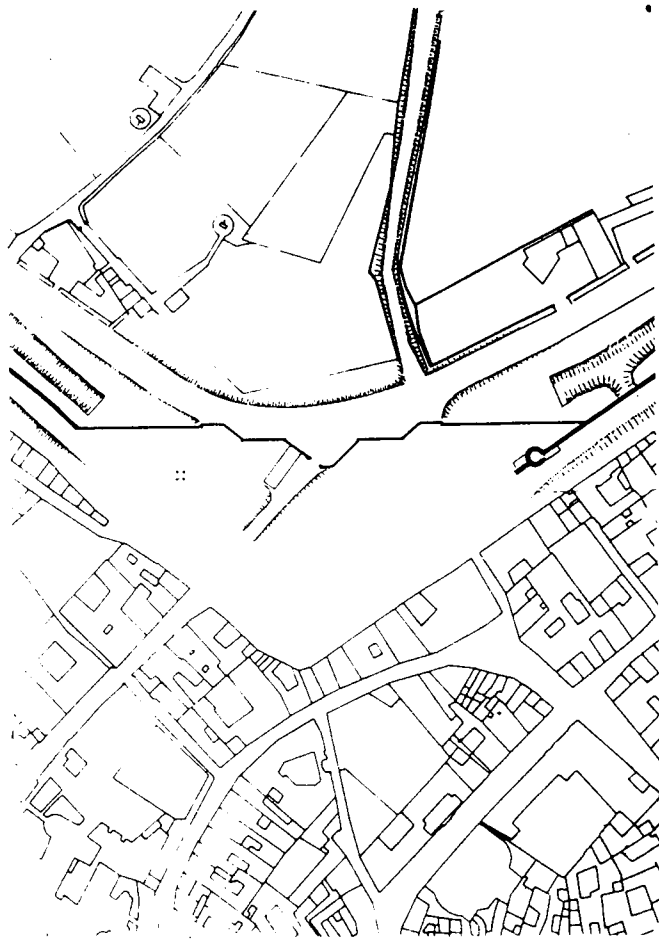
AMT 4D 493 ( 48 x 22cm) Echelle 1/500. Visa de P. Virebent non daté bien que probablement joint au rapport de  
 Virebent du 9 avril 1825 décrivant ce lotissement.





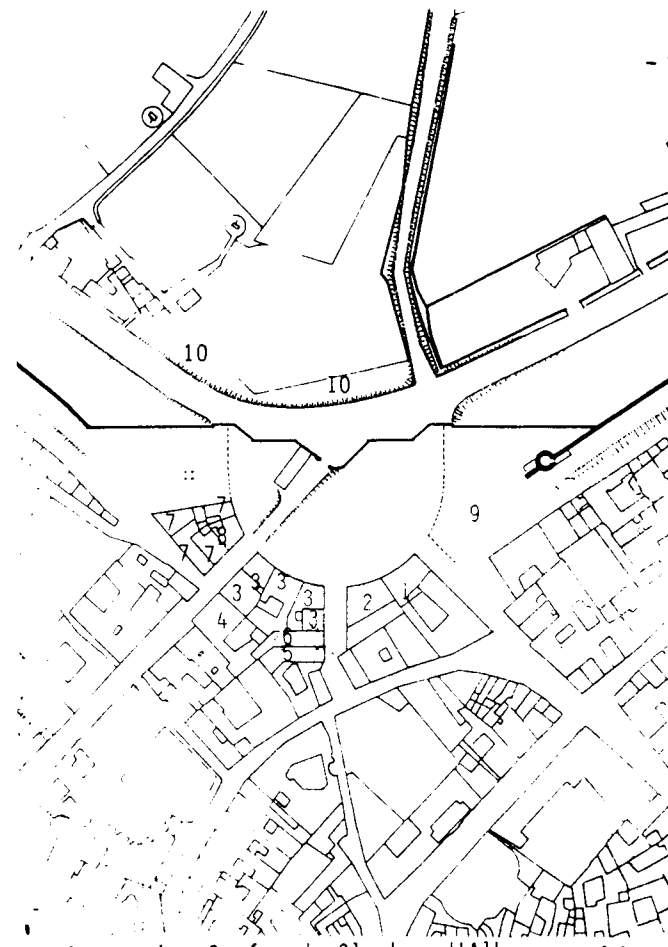
1784

- Conseil Politique du 25.9.1778 : projet de porte par Hardy
- Conseil Politique du 15.04.1783 : reprise du projet, dessin de Virebent
- Conseil Politique du 21.05.1784 : communication établie entre la route royale et la communication



1789

- Conseils Politiques du 20.12.1788, 5.01.1789, 7.04.1789 : projet d'une place de porte. Démolition de l'enceinte et construction du nouveau mur de ville terminées en 1789.



- 96 -

1806

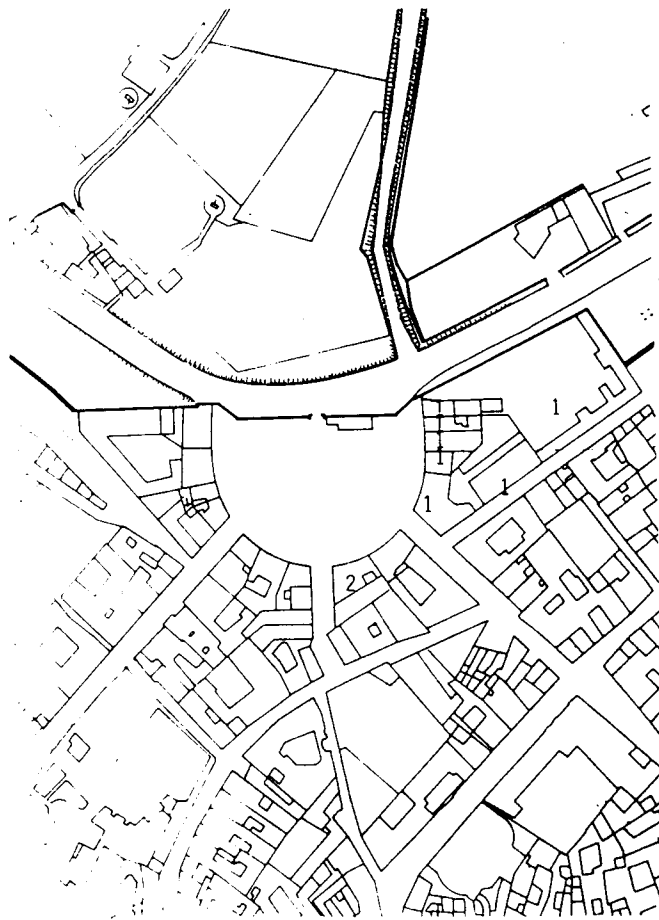
- 1- Concession Supéry du Clocher d'Alby
- 2- Concession Gleyzes, entrepreneur, le 18.07.1806
- 3- Agrandissement auberge Soulan, 1.09.1806
- 5-6- Concession Passement et Fauré 17.07.1806 (Passement construira à partir de 1812)
- 7- Concession S. Paul, entrepreneur, le 8.04.1806
- 8- Concession P. Goual et C. Lapeyre le 11.04.1806
- 9- Diverses soumissions sans suite (Bitiniol, maçon, pour l'angle le 12.05.1806, Charlionnaire pour le restant le 28.05 ; et autres en 1811, 1814 et 1815)
- 10- Autorisation accordée à Lacaze et Lointié le 12.04.1806 pour leur ateliers de carron et de forgeron sur le terrain qu'ils possédaient
- Percement de la rue Delfun et redressement de la rue St-Antoine du T





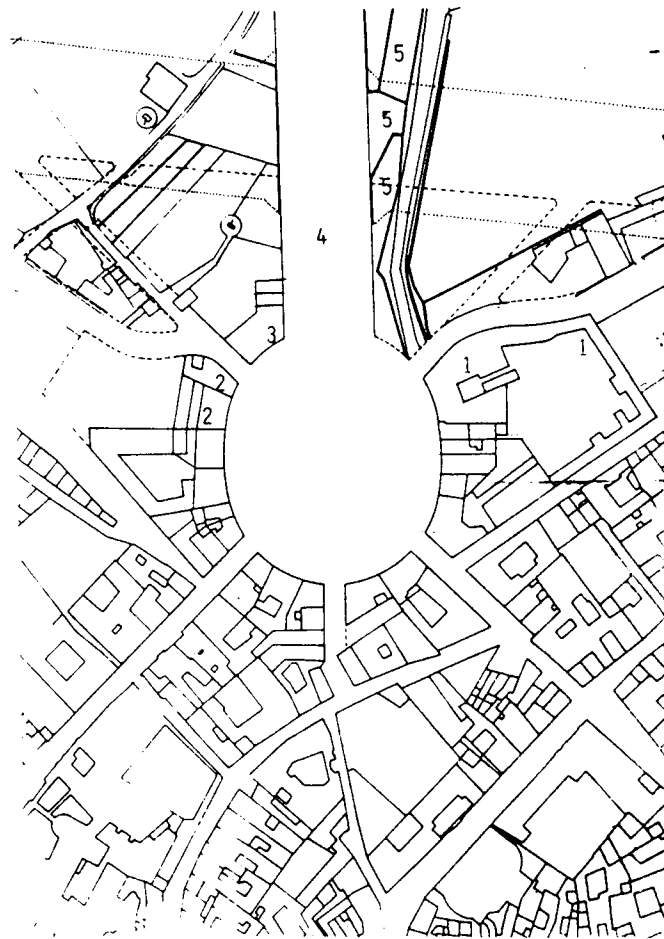
1810

- Concession Lacaze et Lointié : 28.05.1810
- Concession Barateau : 18.12.1809
- Concession Dupuy, fripier : 23.03.1810
- Concession Barateau : 7.04.1810
- Concession Barateau/Dupuy pour agrandir leur établissement de roulage fin 1810
- Passement entreprend de bâtir
- Diverses pétitions sans suite
- Déplacement de l'échafaud, antérieurement sur la parcelle n° 3



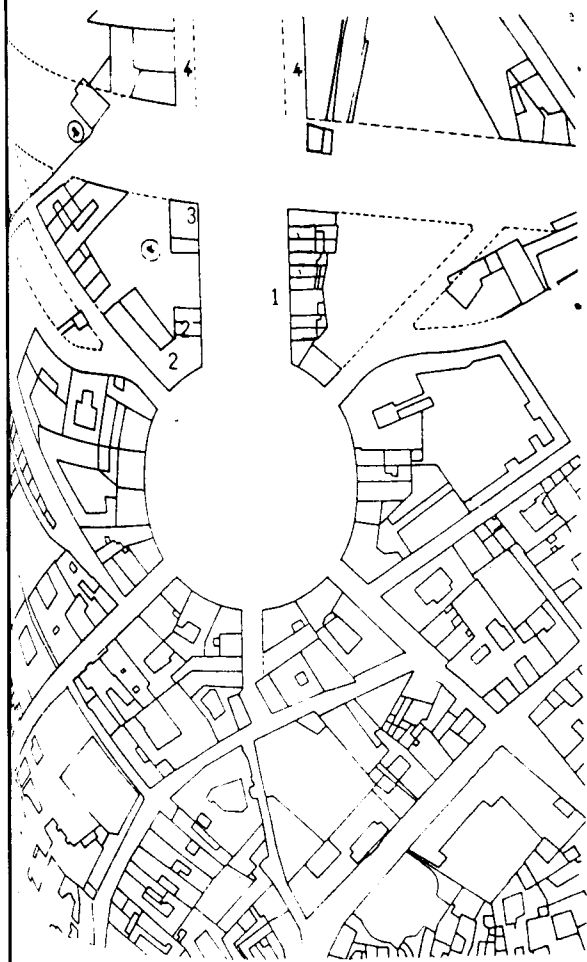
1815/16

- Démolition de la porte pour l'entrée du Duc d'Angoulême en 1815, reconstruction en ligne droite la même année
- 1- Concession Dutemps : 2.12.1816 pour un hôtel et un établissement de bain ; déplacement du mur de ville
- 2- Puget entreprend de bâtir



1824/25

- Fermeture de la place selon le programme du 7.06.1824
- 1- Concession Du temps pour agrandir son établissement et créer un théâtre le 4.10.1825
- 2- Concession Dutour, successeur de Dupuy : 19.11.1825
- 3- Concession Andrieu, propriétaire des terrains 30.09.1824
- 4- Première emprise des Allées (40 m) décidée en 1823.
- 5- L'emprise des boulevards projetés est alors de 60 m. Ecole de patinage Bouillères, Ecole de Tir Vigne, Brasserie Doebs



1820/29

Le tracé des boulevards ramenés à 40 m est commencé

- 1- Concession Lacaze, propriétaire des terrains : 31.05.1829
- 2- Poursuite construction Andrieu
- 3- Concession Lointié, propriétaire du terrain : 23.05.1829
- 4- Les Allées sont agrandies en 1828 par deux chemins latéraux de 10 m chacun



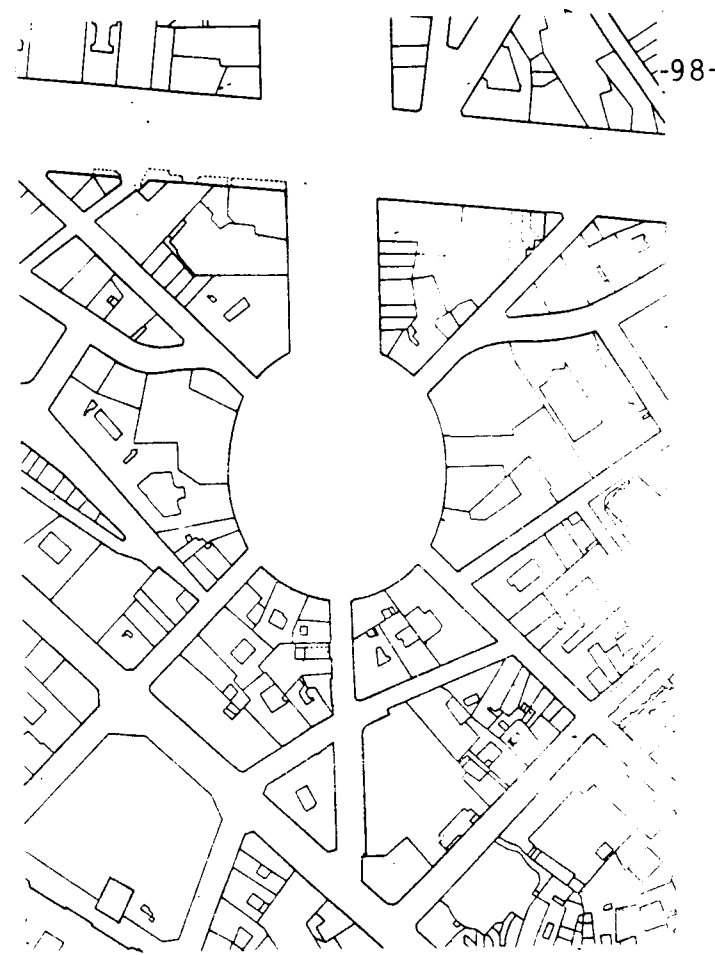
1842/48

1- Construction du Théâtre des Variétés en 1848

2- Maison d'U. Vitry en 1830

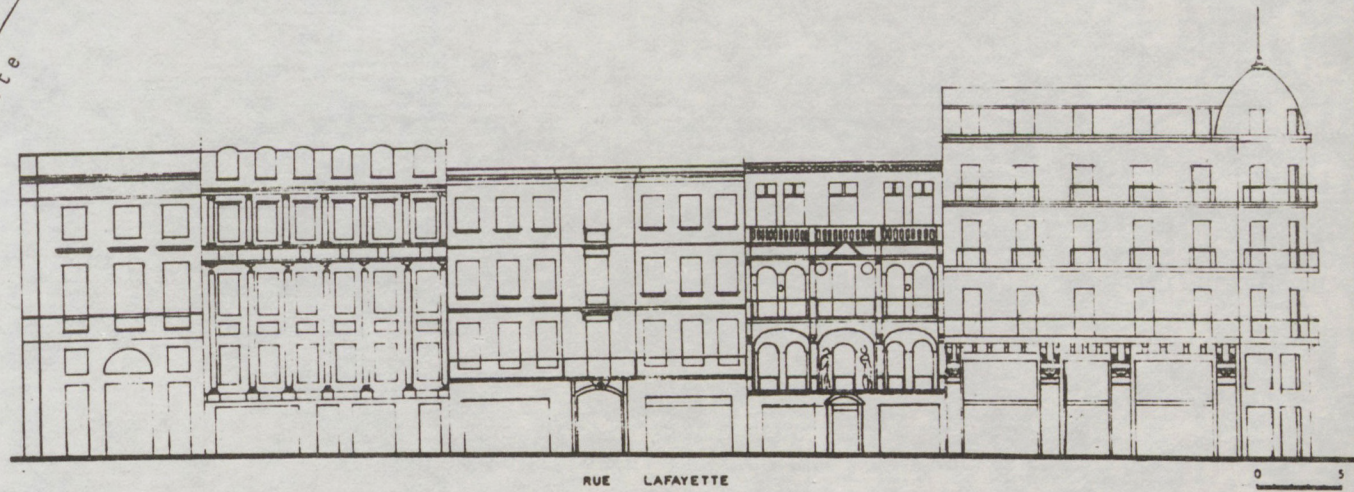
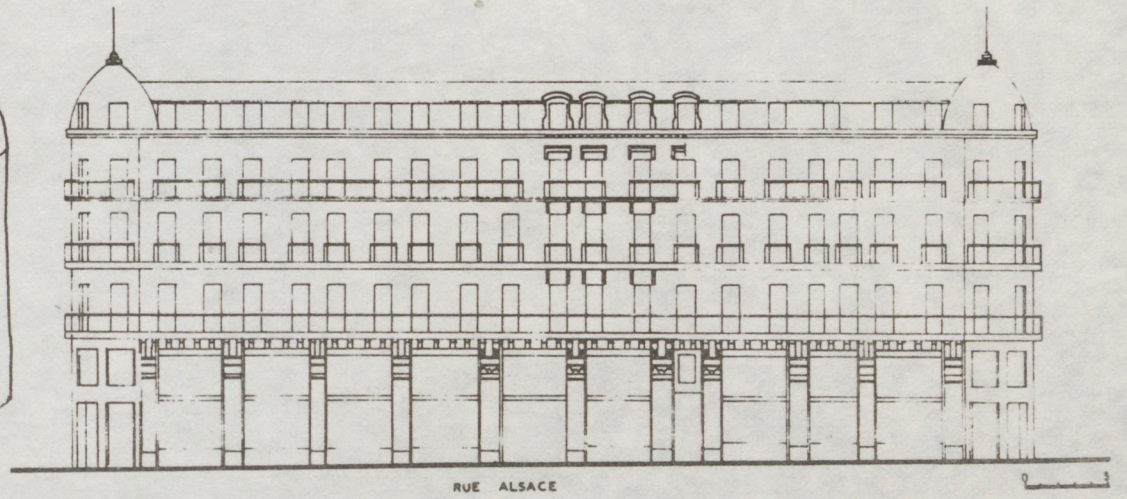
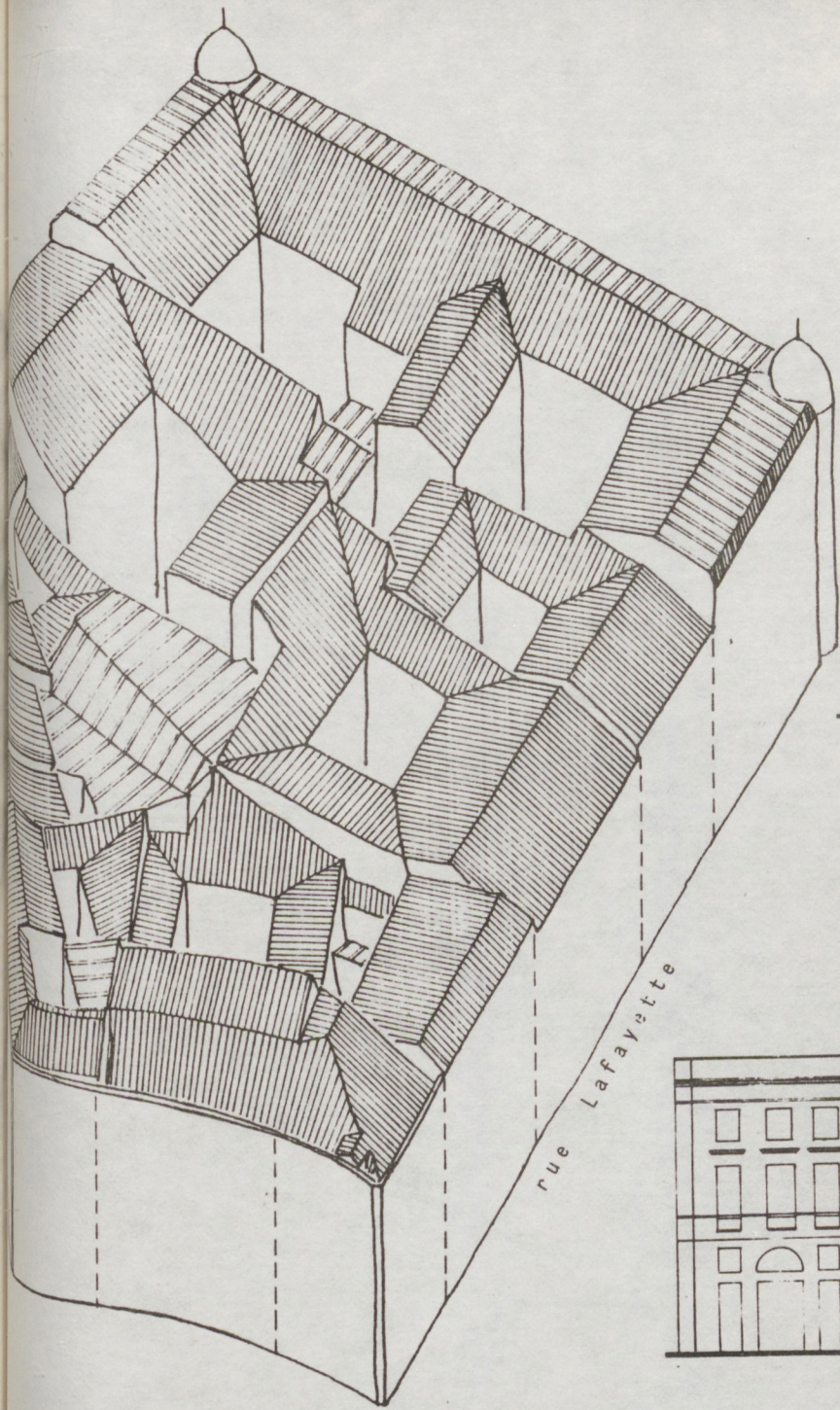
3- Maison "modèle" de Vitry

Fin de l'alignement de la rue St-Antoine du T en 1842

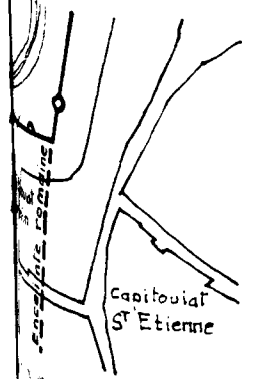


1986

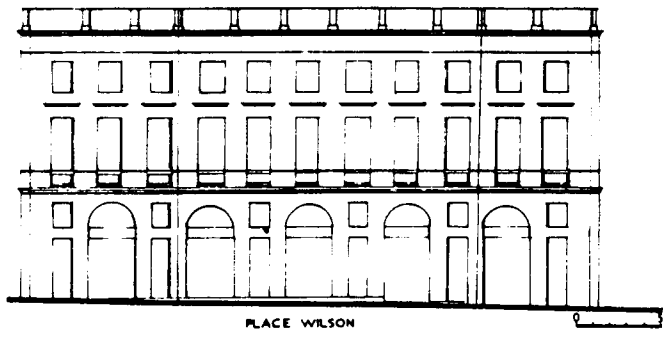




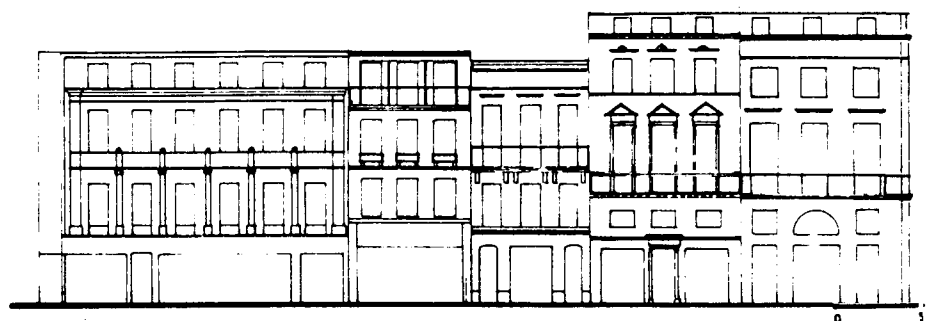




Capitoulat  
St Etienne

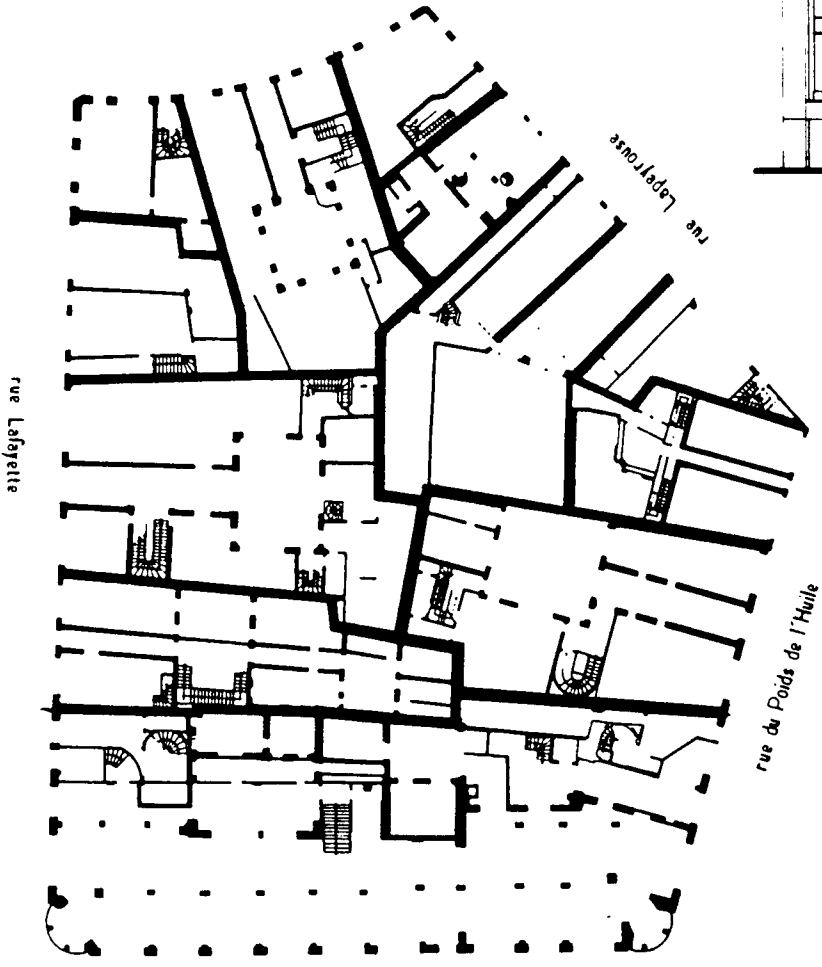


PLACE WILSON



RUE LAPEYROUSE

1784



rue Lafayette

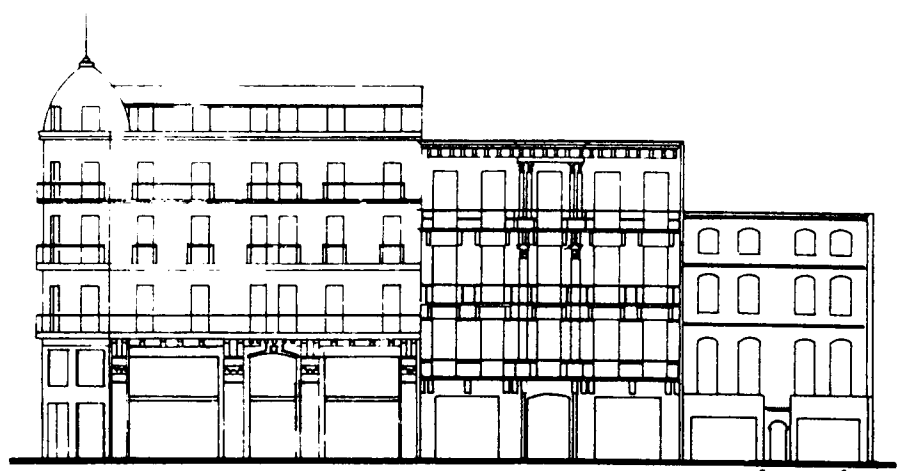
rue Lapeyrouse

rue du Poids de l'huile

1789

1820

rue Alsace-Lorraine



RUE DU POIDS-DE-L'HUILE

1986





2 - LES ALLEES : D'UN COURS DE PROMENADE  
A UN AXE D'EXTENSION

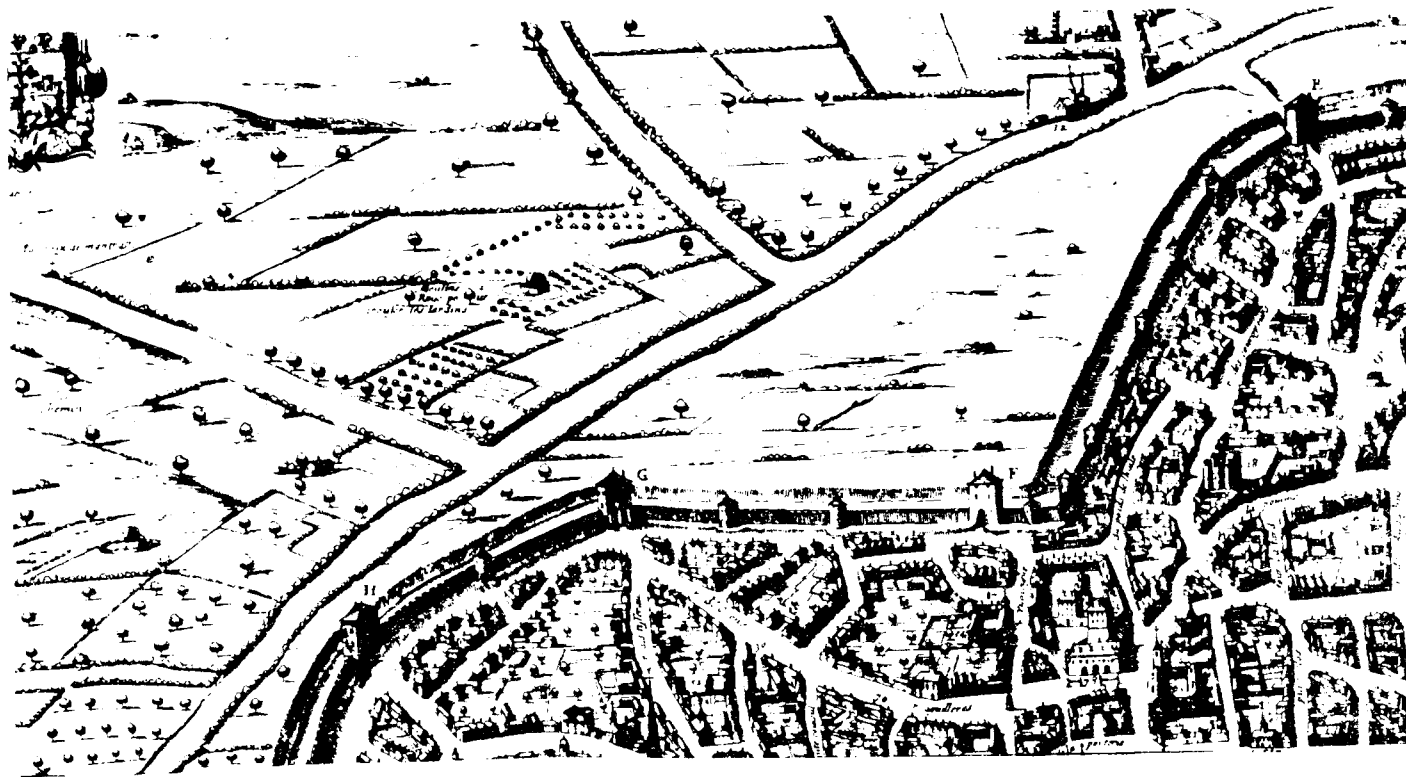


## I- LES ORIGINES

En 1778, les Capitouls délibèrent sur la réouverture de la porte Villeneuve autorisée cette année-là ; cette décision, comme nous l'avons vu, renvoie à la stratégie urbaine des Capitouls, mais aussi à l'ouverture de la ville aux circulations extérieures notamment celles liées au canal. Jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'extension urbaine se fera à l'Est de la ville, le canal étant le premier pôle de croissance, la gare prenant "le relais".

La décision des Capitouls, en 1778, de l'ouverture de la porte Villeneuve, comme nous l'avons vu, renvoie à la stratégie. Dans ce contexte là, l'urbanisation autour de la porte Villeneuve et au-delà jusqu'au canal se fera assez tardivement. L'ouverture des Allées en sera un des supports déterminants et l'axe majeur à partir duquel tous les projets seront conçus.





Extrait Plan Tavernier, 1631

#### L'URBANISATION HORS LES MURS AVANT LE PROJET DES ALLEES VILLENEUVE

Avant la construction du Canal du Midi, c'est très lisible sur le plan de Tavernier 1631, les constructions implantées hors les murs sont très peu nombreuses. Il existe depuis le Moyen-Age le faubourg St-Michel au pied du Château Narbonnais et de la porte principale donnant sur la route Narbonnaise. Existait bien sûr, à la sortie quasiment de chaque porte, un regroupement de bâtiments avec halte de diligence, auberge ou maréchal ferrant. Particulière était déjà la sortie de la porte St-Etienne puisqu' 'était implanté un groupement de maisons en avant de la porte St-Etienne ; d'autre part, la petite église St-Aubin et la rue de la Colombette constituaient déjà une petite paroisse hors les murs à proximité de la porte Villeneuve.



Parcelle et constructions  
avant la création des  
Allées Villeneuve



Plan Grand Voinet reconstitué 1790-1808



Aux pieds de la porte du Ministère (ou porte Villeneuve) passe la route royale et au-delà, de part et d'autre du chemin des Jardiniers, s'étendent les champs, les fermes, les domaines du gardiage avec les haies d'arbres, les norias et les chemins ruraux qui joueront plus ou moins un rôle d'ossature dans l'urbanisation future.

Après la construction du Canal du Midi, la lecture du Plan de Jouvin de Rochefort nous le confirme, le faubourg de l'Etoile, proche du Port St-Sauveur affirme la tendance de l'urbanisation hors les murs à l'Est de la ville entre rempart et canal.

Le premier projet urbain dessiné est le projet dit de l'Esplanade conçu par Louis de Mondran en 1752, projet lié au canal dans ses objectifs, pour organiser l'habitat des ouvriers du canal, et dans son esthétique, le canal participant de la composition de jardins et promenades.

La lecture du plan dit Grand Voinet datant de la fin du XVIIIème siècle, nous fournit plusieurs précisions quant à l'évolution de cette partie du gardiage entre la route Royale et le canal, à la sortie de la porte Villeneuve. Le parcellaire urbain gagne progressivement au nord de la rue de la Colombette vers la rue des Jardiniers. Quatre nouvelles voies parallèles relient la rue de la Colombette à celle des Mari-niers ou Jardiniers. Des mises en lots de parcelles rurales ont été effectuées ; peu à peu les maisons se construisent. Cette évolution sera confirmée dans les années 1830 par le cadastre napoléonien.

A la fin du siècle, la rue ou le chemin des Jardiniers n'est pas encore touché par les constructions. C'est un ensemble de jardins, de champs et de chemins



ruraux qui s'étend devant la porte. Peu de constructions y sont implantées, on retrouve le parcellaire urbain le long du chemin Matabio.

Le site des Allées est alors constitué de grandes parcelles rurales essentiellement orientées NE-SW, perpendiculaires au chemin du Jardiniers, excepté à proximité de la porte, les parcelles sont orientées E/W par rapport au chemin existant. Cette orientation du parcellaire aura son importance dans l'organisation future des parcelles urbaines. Champs de vignes...céréales avec leur noria, ainsi est le paysage au-delà des murs de la ville avec de loin en loin une ferme, une maison de maître et surtout le Canal du Midi pour lequel, au départ, vont être créés les Allées.

## II- LA CREATION

En 1812, le projet n'est pas encore abordé en tant que tel, il est tout de même question de relier la nouvelle place au Canal du Midi, mais c'est en 1817 que sera établi un véritable projet d'Allées.

Nous devons noter que la décision d'établir des allées n'est pas concomitante mais postérieure à celui de la place de porte.

En effet, avant 1812, la décision d'ouvrir la porte et de construire sur le champ d'Enfer exclut tout projet d'allée. Pourtant, en observant les premiers plans de J.P. Virebent, il est bien dessiné au-delà de la route Royale, une place en demi-lune et le début d'allées allant vers le canal, mais il n'en sera aucunement

question lors des discussions de Capitouls, ou de la municipalité après la révolution ce jusqu'en 1812. La construction de la place se fera telle une greffe sur la ville intra-muros, laissant toute ambiguïté s'installer quant à la croissance et aux extensions possibles

Plan daté de 1820, non signé, mettant en évidence les nouveaux tracés des remparts et la nouvelle place en demi-lune.



En 1778, lorsque les Capitouls autorisent la réouverture de la porte, il est seulement décidé de construire un aqueduc pour assainir les terrains de cette zone dont l'insalubrité est décrite.

En 1783, lorsque Delmas propose une place de quartier, il lui est finalement demandé de raccorder aux chemins Matabio et St-Aubin.

Le premier texte faisant référence à la création d'allées date de décembre 1812 ; c'est la première Délibération sur les Allées. Il est question de "redresser le chemin vicinal et le mettre en rapport avec la place". On fera "une petite allée" de 20 m de large. C'est un projet qui est lié à la démolition des remparts et à la promenade du canal ; en effet, depuis sa création, le Canal des deux mers est un lieu de promenade favori des toulousains.

A la suite de cette première décision, plusieurs délibérations vont se succéder avant que ne se réalisent les Allées. En octobre 1817, il est décidé de déplacer la limite de l'octroi qui se situait au niveau de la porte, et de faire du canal la nouvelle ligne d'octroi. Cela va peser sûrement de façon décisive sur la construction des Allées et l'urbanisation de ce secteur.

C'est la délibération du 11 janvier 1829 qui va décider de l'organisation définitive des Allées.

"Cette allée qui sera interdite aux voitures ne sera pas gravelée, mais semée en gazon". Le sol sera exhausé au moyen de deux grands fossés établis de chaque côté et il est refait mention de la construction de l'aqueduc. Il est clair que dès l'origine, les Allées ne sont pas conçues pour être une voie de circulation, mais une promenade dans la tradition de la ville classique.



Le devis est présenté le 14 avril 1819 ( 21 110 F.), séance au cours de laquelle sont votés les crédits pour une avenue de la porte d'Angoulême au Canal.

Le 27 octobre, il est décidé que les allées seront plantées d'arbres mais une polémique s'établit quant à la largeur des allées et le nombre d'arbres.

Durant l'année 1820, les expertises d'expropriations auront lieu, expropriations sur lesquelles nous reviendrons. Le 16 avril 1820, J.P. Virebent fait une proposition chiffrée au conseil municipal pour :

- une triple allée d'ormeaux
- l'exhaussement du sol de 70 cm, environ 16 840 m<sup>3</sup>
- le nivellement de la place d'Angoulême

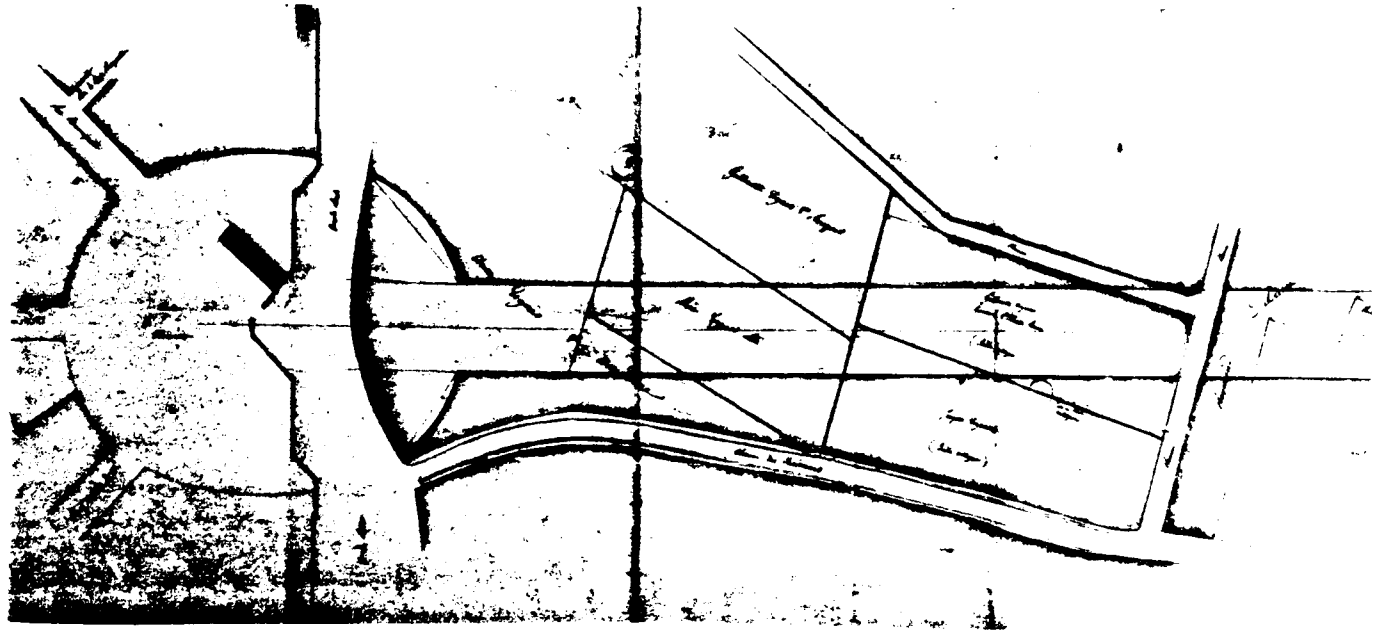
Finalement la décision sera prise pour

4 rangées d'ormeaux sur 528 m de long, 40 m de large dont 18 m pour l'allée centrale - 8 m de chaque côté étant destinés à une "contre-allée" et 2 m pour chaque banquette.

Il est voté sur le budget 1821 un crédit global de 64 394 F.

Les expropriations vont pouvoir commencer. Laffon fils, ingénieur civil, est nommé pour faire les estimations.

Quatre propriétaires ruraux seront touchés, l'achat des parcelles se fera après accord des experts à 4 517 F.31.



Plan non daté désignant les parcelles touchées par l'expropriation.

LA PREMIERE EXPROPRIATION FAITE PAR LA VILLE DE TOULOUSE HORS LES MURS

Nous l'avons vu, les Allées ne sont pas le premier projet d'extension. Le projet de l'Ovale non seulement le précède dans le temps, mais le dépasse par son importance en étendue, par le soin apporté aux détails du projet. C'est véritablement un projet urbain complet mais l'ensemble avait été réalisé sur des terrains appartenant déjà à la municipalité. Il y avait eu également le projet de Saget pour St-Cyprien. La ville avait mené des expropriations pour ouvrir la rue Royale (expropriations dont il reste notamment les lettres des Dames Maltaises). Mais tout cela se situait à l'intérieur de la ville; la Patte d'Oie et les voies redressées à la sortie de la porte, avaient été réalisées sous la maîtrise des Etats du Languedoc. En somme, l'ouverture des Allées est le premier exemple d'expropriation de terres agricoles pour un projet spécifiquement urbain.

Les expropriations se font avant la loi de 1841 et vont se mener par négociations entre la municipalité et les propriétaires. Virebent, puis Laffon, vont être nommés par la Ville experts pour les évaluations et la préparation des devis. Quatre propriétaires de jardins seront touchés ; les terrains seront achetés après expertise et contre-expertise, le prix final sera de 4 517,31 F.

Ainsi les acquisitions et les travaux vont se réaliser très rapidement. A la fin de 1822 les Allées sont inaugurées. Dans un rapport au Conseil Municipal, le maire de Bellegarde annonce la fin des travaux de l'allée centrale. Il est décidé de déplacer le Pont à bascule, de mettre des bancs en bois pour la promenade et le remblaiement pour une mise à niveau pour l'ensemble des rues.

Des devis supplémentaires seront présentés pour le pavage de la place, la mise en place des bornes et chaînes, et les plantations des allées.

Jusqu'à la décision de faire traverser les Allées par les boulevards au-delà de la place, elles seront considérées comme un tout, avant qu'il n'y ait de fait une partition entre les Allées liées à la place, ordonnancées, et les Allées au-delà des boulevards, lieu d'urbanisation non dirigé par la municipalité.



### III- LES TRAVAUX : LA CONSTRUCTION DES ALLEES

L'appel d'offres est lancé pour commencer les travaux par une affiche signée par le baron de Bellegarde, le 8 Juin 1822. Il est apporté des modifications au projet initial.

L'allée sera de 40 m de largeur dont les fossés sur 600 m de long en prolongement de la rue centrale dite Villeneuve ou Delfun. A la rencontre du canal, il sera pratiqué un hémicycle pour raccorder cette allée avec le franc-bord du canal.

L'évaluation des travaux est de 20 000 F. Entre temps, le 22 février, l'Ordonnance Royale donnant droit à l'acquisition des terrains est signée.

Le 9 août, un appel d'offres public est lancé pour la plantation d'ormeaux. A la même séance le projet des boulevards est refusé parce qu'il scinde les allées en deux parties. Dans le troisième rapport de cette séance, il est bien explicité que les boulevards traverseront la place d'Angoulême.

#### UNE PROMENADE

On peut affirmer que le projet des Allées est un projet de Promenade : cela est clairement exprimé dans les compte-rendus de séance et la décision de faire une plantation d'arbres et une allée de gazons ne permet aucun doute quant à l'usage de ce lieu qui pour apparaître comme une survivance des cours et promenades du XVIIIème siècle. Mais, à la différence des Allées de l'Ovale (projet de Louis de Mondran), le projet de la Promenade des Allées n'est qu'un tracé en plan, aucun projet d'élévation ne l'accompagne, si ce n'est l'ordonnance de la place qui se prolongera sur le premier segment des Allées. La volonté de J.P. Virebent est par ailleurs très explicite : il combat l'idée d'une ordonnance s'étendant sur l'ensemble du projet d'extension, prônant la diversité et la liberté accordées aux particuliers, ainsi sera rompue toute monotonie.

Mairie de  TOULOUSE.

TRAVAUX PUBLICS.

ALLÉE  
D'ANGOULÊME.

LE MAIRE de la ville de Toulouse prévient le public qu'il sera procédé le 21 Juin courant, à deux heures de l'après-midi, dans la salle du Petit-Consistoire du Capitole, à l'adjudication des travaux à faire pour la confection de l'allée d'ANGOULÊME, qui doit être établie à suite de la place de ce nom, dans le prolongement de l'axe de la rue centrale dite Villeneuve ou Delfum, jusqu'à la rencontre du Canal des deux Mers, où il sera pratiqué un hémicycle, pour raccorder cette allée avec le franc-bord du Canal.

Cette allée aura quarante mètres de largeur, y compris les fossés qui doivent la border, sur six cents mètres environ de longueur.

Les travaux évalués à environ 20,000 francs, consistant en déblais sur la place d'Angoulême, sur une partie des boulevards, petits chemins etc., dont le sol se trouve trop exhaussé, pour remblayer celui des jardins sur lesquels doit être établi ladite allée.

Les travaux mentionnés ci-dessus devront être terminés dans le délai de quatre mois, à partir du jour qui sera indiqué pour les commencer.

Cette adjudication aura lieu par soumissions scellées, qui devront être remises avant le 20 Juin courant, au bureau du Secrétariat général de la Mairie, dans une boîte fermée à clef et destinée à les recevoir.

Les soumissionnaires devront fournir un cautionnement de 4,000 francs en immeubles, libres de toute hypothèque.

Chaque soumission énoncera les noms, prénoms et domicile des prétendants, ainsi que ceux de leur caution, avec désignation de l'immeuble affecté.

L'adresse de ces soumissions sera ainsi conçue :

SOUSSION POUR LA CONFECTION DE L'ALLÉE D'ANGOULÊME.

Les rabais ne pourront être moindres de un par cent sur le prix du devis.

Le cahier des charges y relatif est déposé au bureau de l'Architecte de la Ville.

Les prétendants sont encore prévenus que les frais relatifs à cette adjudication et à l'enregistrement, sont à leur charge.

FAIT au Capitole, à Toulouse, le 8 Juin 1822.

Le Maire

Affiche du Maire Bellegarde  
annonçant l'ouverture de l'adju-  
dication des travaux.  
Un peu plus tard, une autre sera  
éditée pour la plantation des  
ormeaux.

Nous pouvons également avancer l'idée qu'elle correspond mieux au développement de la spéculation et aux désirs des promoteurs et nouveaux propriétaires.

En fait, sera privilégié pour l'Embellissement le quartier de la place l'urbanisation des Allées proprement dite se fera par l'initiative privée et individuelle, les plans de voirie devenant soutien logistique de celle-ci.

En avril 1829, dans la présentation du devis pour le pavage de la rue des jardiniers au Conseil Municipal, il est fait état du nombre important de maisons qui se sont construites après l'ouverture des Allées, de la nécessité d'assainir ce quartier ; mais à aucun moment il n'est question d'un ensemble esthétique. Il en sera de même pour les boulevards.

En fait, toutes les discussions tourneront autour du déplacement de la route Royale, jusqu'à ce que cela devienne le problème de création de boulevard à l'instar de Paris. Ainsi, comme nous l'avons vu, nous aurons une cassure, une rupture. d'un côté la place et le début des Allées qui formeront un tout, de l'autre, au-delà des boulevards les Allées qui iront jusqu'au canal, partie dont l'urbanisation sera pour l'essentiel laissée à la volonté des propriétaires. Les boulevards tracés à posteriori du projet des Allées, ne vont pas s'intégrer, mais créent une césure rejetant la plus grande partie des Allées au-delà du quartier de la place.

Exemplaire du peu de cas qui est fait de la partie des allées côté canal, est la jonction avec celui-ci.

### L'hémicycle

Tracé par Virebent, l'hémicycle est désaxé par rapport à la perspective principale. A cet endroit, le canal s'incurve suivant le pied de la colline ; nous verrons que son tracé posera de très gros problèmes pour le passage du chemin



IV - LES ALLÉES ET LA CONSTRUCTION DE LA VILLE ENTRE BOULEVARDS ET CANAL

de fer, et très rapidement va se poser celui du redressement du canal. En attendant l'hémicycle tracé, il semble que les bâtiments qui seront construits sur celui-ci doivent obéir à une ordonnance ; en témoigne le bâtiment d'angle situé entre les Allées et l'ancien chemin du Castelet : courbe de l'angle, arcades et portes. Lorsque le canal sera redressé, ce projet tombera en désuétude, en resteront les rues du Castelet et Vidal qui seront doublées par les rues Riquet et des Redoutes. La statue, qui aujourd'hui tourne le dos au canal, devait son emplacement à l'ancien tracé.



Bâtiment d'angle situé sur l'ancien hémicycle

*Acte de vente de la Colombe - 1829*  
*contenance de 118 mètres - avec*  
*évaluation de l'impôt pour le mètre*  
*avec les fontaines totales*  
*proportionnées à la somme de 2.36.00*  
*(soit deux mille trois cent soixante francs)*

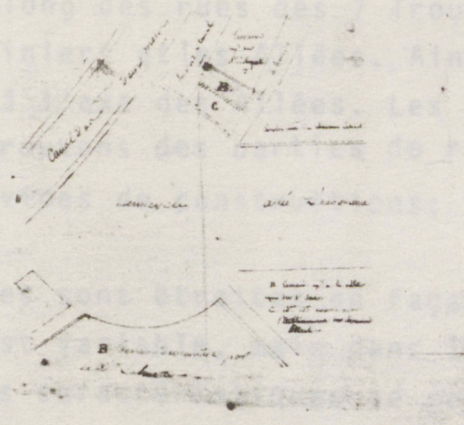
*fait au Capitoul de Toulouse*  
*le 28 Janvier 1829*

*P. Virebent*

*Après l'empêchement parant tout grand*  
*meuble qui jadis des fontaines de la Colombe*  
*seu achetés à destination de ce projet*  
*montant à la somme de deux cent*  
*trante six francs.*

*Toulouse le 14 Janvier 1829*

*Colombe*  
*à*



Document signé Virebent, avec dessin de l'hémicycle



#### IV- LES ALLEES ET LA CONSTRUCTION DE LA VILLE ENTRE BOULEVARDS ET CANAL

La disparition de toute ordonnance d'architecture va se traduire par un déséquilibre des deux façades dès le début de l'urbanisation des Allées, du moins dans leur partie au-delà des boulevards jusqu'au canal.

Au plan méthodologique, nous tenterons de déterminer les conditions et les caractéristiques de construction des bâtiments d'un point de vue du parcellaire et des principales caractéristiques typologiques, en les mettant en rapport avec le développement plus général de la ville de Toulouse.

Si nous analysons le cadastre napoléonien daté de 1829, nous observons une répartition des constructions disparate .

##### DU COTE DE LA RUE DES JARDINIERS (cadastre 1829)

Entre cette rue et la rue St-Aubin ou la Colombette les parcelles rurales ont été divisées, souvent construites le long des rues des 7 Troubadours, Palaprat ou Arnaud, ainsi qu'entre la rue des Jardiniers et les Allées. Ainsi c'est le quartier St-Aubin qui s'est étendu jusqu'à l'axe des Allées. Les constructions se font sans progression continue, nous trouvons des parties de rues entièrement construites, d'autres encore vides de constructions; les jardins font encore partie du paysage du quartier.

Une grande proportion des parcelles sont étroites en façade, guère plus amples qu'au Moyen-Age. Leur profondeur est variable, mais dans l'ensemble moins profondes que les parcelles médiévales. Ces caractéristiques se retrouvent dans l'ensemble des faubourgs qui se construisent courant XIXème : Concorde, Amidonniers, St-Cyprien. Nous observons des lotissements réguliers, c'est semble-t-il le cas des rues Bachelier et Palaprat où existent des parcelles très régulières.

Quelques constructions apparaissent en fond de parcelles, mais encore peu, comparativement à la situation actuelle.

Le long des allées, la situation est conforme à l'évolution du quartier. à l'exception de parcelles situées à l'ouest, à proximité du canal, le parcellaire urbain a presque totalement remplacé l'ancien parcellaire rural dont il reste une orientation générale. Le parcellaire est plus large en façade qu'à l'arrière dans le quartier de la Colombette.

Deux parcelles ont plus de 30 m en façade, alors que la plupart des parcelles du quartier ont entre 4 et 10m.

7 parcelles ont entre 7 et 15 m en façade sur les Allées

10 parcelles ont 5 m au moins.

En somme deux particularités différencient l'organisation des constructions sur les Allées par rapport à "l'arrière", le quartier de la Colombette :

1) Une délimitation de parcelles plus larges, plus conséquentes que la moyenne sur le site avec même un bâtiment organisé sur cour, organisation rare dans le quartier ;

2) Une organisation de parcelles traversantes avec bâtiment principal donnant sur les Allées et bâtiment plus banal, sur la rue des Jardiniers.

Cette organisation est encore visible aujourd'hui. Les bâtiments donnant sur les Allées possèdent une façade en brique, ornée de sculptures et terres cuites, les bâtiments ayant façade sur la rue des 7 Troubadours (ancienne rue des Jardiniers) sont des maisons pauvres de faubourgs.

En 1829 l'urbanisation n'est pas totale sur les Allées : seules les parcelles



centrales sont occupées, aux deux extrémités vers la ville et vers le canal, les parcelles ne sont pas construites, hormi une maison d'angle de l'hémicycle, les parcelles attenantes étant encore de taille importante, séquelles des jardins du XVIIIème siècle.



Plan napoléonien de 1829

LE COTE NORD DES ALLEES (cadastre 1829)

Il n'existe pas de quartier, de paroisse, antérieur à l'ouverture des Allées. Ici, l'urbanisation va se faire à partir des Allées, de façon anarchique.

La première constatation que nous pouvons faire est l'influence de l'ancien parcellaire rural sur l'orientation et le découpage des parcelles urbaines. Ainsi aujourd'hui, de nombreuses parcelles ont encore une orientation NE-SW, non perpendiculaires aux limites des Allées. Seules les premières parcelles à proximité du boulevard sont orientées telles que leurs limites forment un angle droit avec les Allées. Ainsi la coupure qu'effectue le tracé des Allées en 1822 au travers des jardins, est mémorisée aujourd'hui dans l'orientation du parcellaire.

Le parcellaire :

Sur le plan napoléonien, trois grands types de parcelles caractérisent cette face des Allées :

1er type :

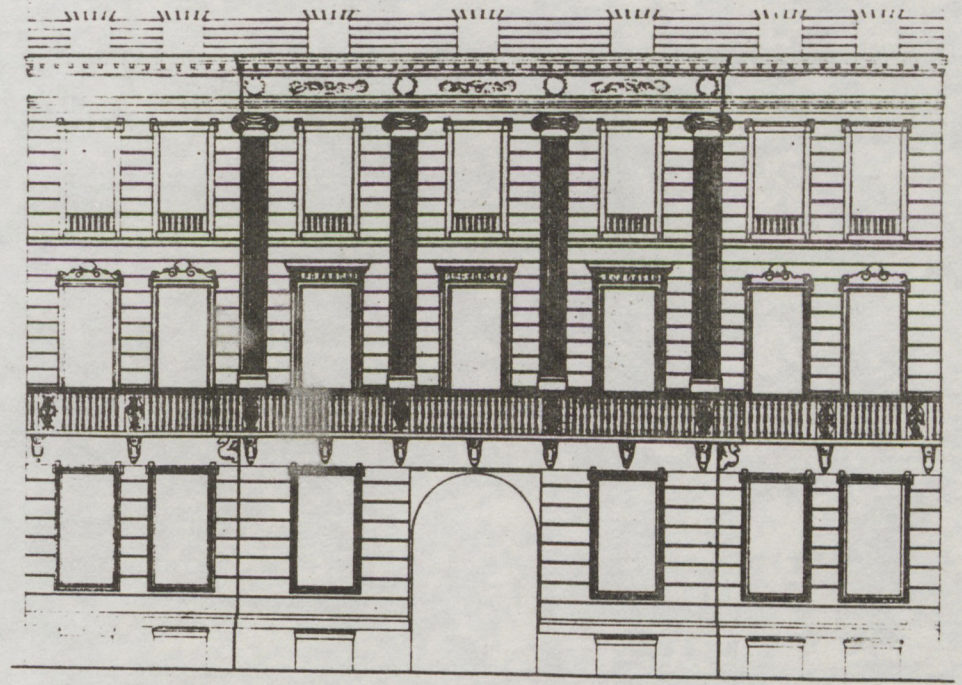
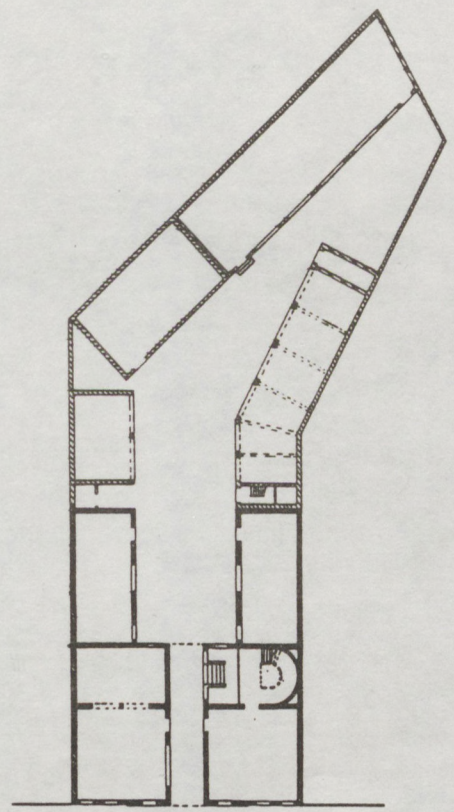
Parcelles larges sur les Allées, relativement profondes elles correspondent aux constructions d'hôtels et immeubles bourgeois sur cour ou sur jardin.



Immeuble néo -classique  
situé en arrière de  
parcelle d'un hôtel  
de Virebent



Hôtel Ozenne.  
Façade et parcelle  
avec densification  
récente en arrière  
de parcelle





### 2ème type :

Il correspond à des parcelles peu larges, longues, rappelant la structure traditionnelle de la ville médiévale. Il est remarqué que la construction sur ces parcelles se fait presque systématiquement avec un bâtiment en façade et un bâtiment en chartreuse. Sur plusieurs parcelles, la chartreuse est construite avant le bâtiment sur Allées qui viendra s'installer dans la deuxième moitié du XIXème siècle. Cette organisation avec deux corps de bâtiment est traditionnelle à Toulouse depuis la période classique; nous la retrouvons rue d'Hélior dès le début de l'urbanisation du quartier appelé aujourd'hui Belfort, situé au nord des Allées.

Si l'observation de ces parcelles sur le plan napoléonien fait apparaître un certain nombre de bâtiments en chartreuse construits avant le bâtiment qui donnera sur les Allées, notamment dans la partie des Allées que l'on peut nommer le Castelet peut-être faut-il y voir une importance nouvelle donnée au jardin qui deviendrait le devant de la maison, peut-être aussi faut-il penser que durant leur construction les Allées étaient peu attrayantes, les contre-allées ont mis très longtemps avant d'être établies de façon définitive. Cela explique peut-être que l'on ait construit en recul, les parcelles possédant aussi une entrée sur la rue du Castelet.

Le 3ème type de parcelles correspond aux dernières parcelles rurales peu ou pas encore divisées. De grands bâtiments y sont implantés qui disparaîtront dans la seconde moitié du XIXème siècle.

### LES BATIMENTS :

Cette façade nord des Allées sera un des lieux favori de la bourgeoisie du XIX<sup>ème</sup> siècle ; ainsi hôtels et maisons bourgeoises vont se multiplier donnant la possibilité à l'école néo-classique toulousaine de donner quelques unes de ses meilleurs oeuvres. L'urbanisation des Allées se fera assez lentement à la différence des percées et des boulevards qui se construiront dans un temps plus court.

En 1830, 30 logements seront construits sur les Allées pour 104 habitants. En 1850, 178 logements pour 584 habitants. A la fin du siècle, un peu plus de 340 logements seront construits pour moins d'un millier d'habitants.

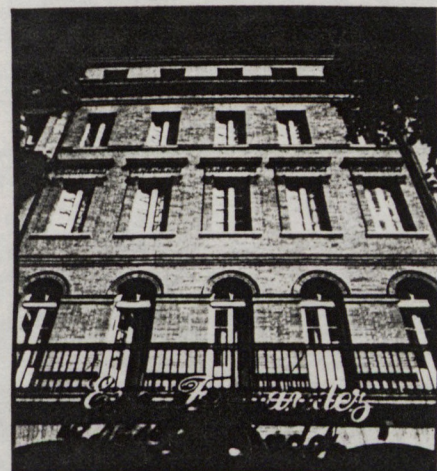
Si par la suite l'engouement va s'affaiblir, il est de bon ton dans la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle de construire sa demeure sur les nouveaux lieux créés par la municipalité, notamment autour de la place Villeneuve et bientôt les Allées. Ce sera le cas aussi de la nouvelle rue St-Antoine du T. Les immeubles de rapport viendront un peu plus tard sous Louis Philippe et Napoléon III. Durant la première période ce sont les maisons personnelles des familles de bourgeois qui vont se construire reprenant en partie les modèles des hôtels classiques de la noblesse du siècle précédent : façade sur rue, bâtiment composé d'un corps central et de deux ailes en retour ; l'arrière est plus souvent occupé par un jardin, voire un parc, plutôt qu'une cour.

Ces hôtels, comme les maisons et les immeubles bourgeois de cette première moitié du siècle possèdent des façades néo-classiques très ordonnées, aux ouvertures cintrées, décorées par les terres cuites des tuiliers et briquetiers, notamment la famille Virebent, dont le catalogue était très riche en frises, statues et décorations pour façades. La décoration va devenir de plus en plus riche, variée, le style évoluant vers l'éclectisme.





Hôtel A. Virebent et ensembles  
néo-classiques





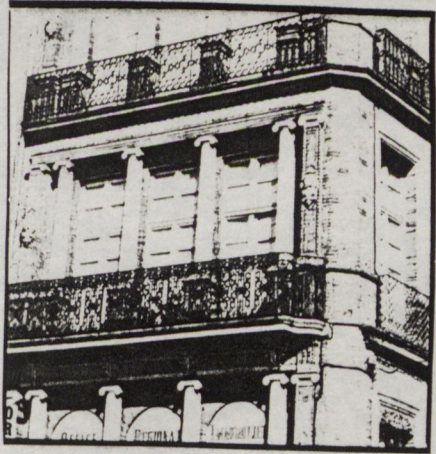
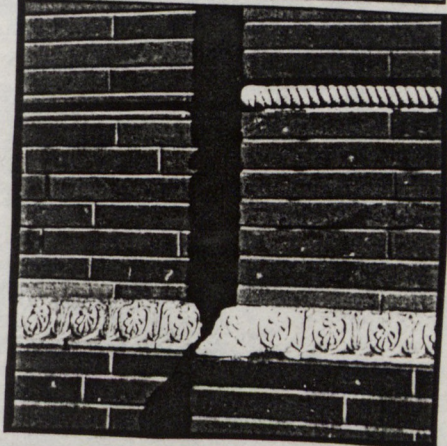
Pour les hôtels, le porche est situé dans l'axe central de symétrie, le nombre de fenêtres aux étages est impair (cinq ou sept).

Les deux exemples célèbres d'hôtels bourgeois du XIX<sup>ème</sup> siècle sont l'Hôtel de Vitry, construit par Urbain Vitry (détruit depuis), et l'Hôtel Ozenne attribué à A. Virebent.

Coexistant avec ces hôtels, les immeubles néo-classiques ont en commun les façades de briques décorées de terres cuites mais répondant à des exigences de rentabilité; ils possèdent le plus souvent trois à quatre étages, le porche d'entrée n'étant pas obligatoirement dans l'axe de symétrie, l'escalier monumental disparaissant au profit d'un escalier de distribution de moindre importance. Vers 1865, l'essentiel de ces immeubles sont construits ; il reste quelques parcelles côté nord, à proximité du canal qui sont toujours vacantes. L'implantation d'une usine à gaz et d'une brasserie ne favorisent pas la construction d'immeubles d'habitation.

On peut penser que la proximité du canal induise des lieux d'activité, comme cela est du côté des Minimes ou près du port St-Sauveur.

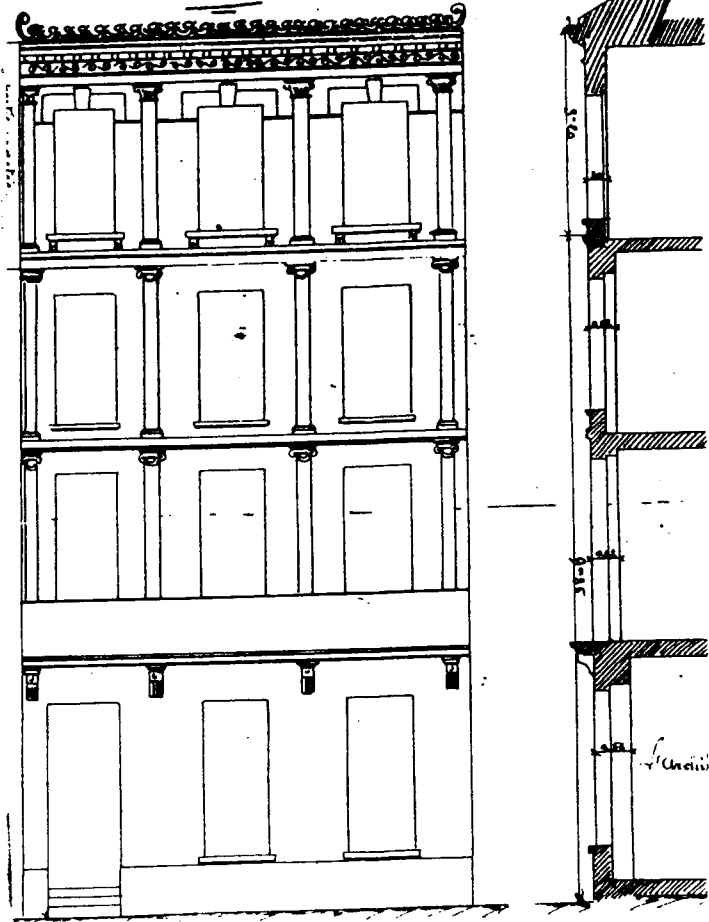




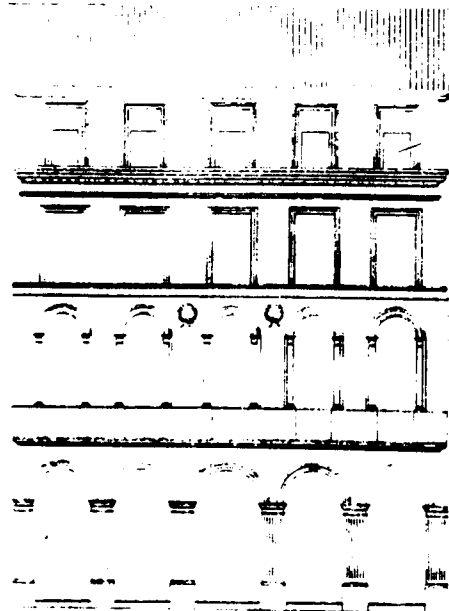
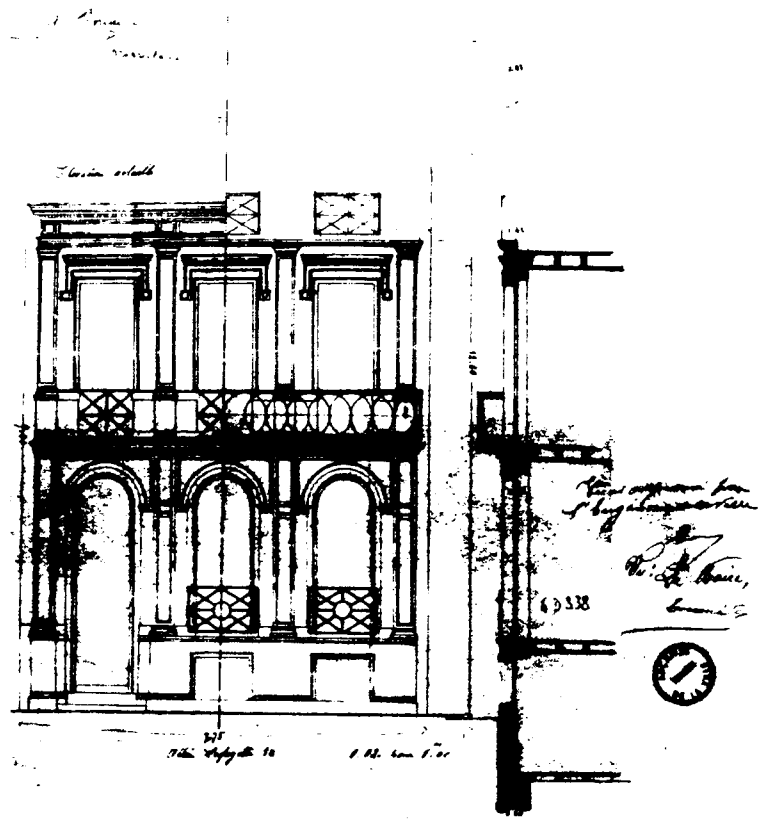
Eléments de brique cuite de la fabrique A. Virebent



L'Alsace de M<sup>lle</sup> Flore  
sit. Allée Lafayette 42



Dessin d'élévation et coupes accompagnant des demandes de surélévation ou de construction datant de la deuxième moitié du XIXème siècle.



Face sur Allée Lafayette.

Scale 1/50 or 1/100



Si en 1865, les Allées ne sont pas entièrement construites de part et d'autre du mail, elles constituent néanmoins un lieu de résidence, de prestige, façades luxueuses de faubourgs qui le sont moins. Cet aspect vitrine est plus fort pour la façade sud, à l'arrière de laquelle se densifie le quartier populaire et pauvre de la Colombette.

Par leur exposition, mais surtout par leur constitution les deux façades des Allées connaîtront un déséquilibre qui s'accroîtra au XX<sup>ème</sup> siècle.

#### D'UNE URBANISATION A VOLO A SA MAITRISE

A l'arrière de la façade des Allées, somme toute monumentale, plusieurs projets verront le jour pour organiser l'urbanisation. Dans un premier temps, l'urbanisation va se faire à partir de deux anciens chemins ruraux devenus rue Hélior et rue du Castelet, tracée à partir de l'hémicycle en symétrie avec l'alignement de la rue Vidal. En 1829, les rues du Castelet et d'Hélior forment avec les Allées un triangle sur lequel l'essentiel de l'urbanisation nord se fait : rue d'Hélior un petit lotissement de cinq immeubles s'est constitué ; rue du Castelet quelques parcelles sont construites. Mais jusqu'au plan d'alignement de 1842, aucun plan d'ensemble ne vient organiser les nouvelles constructions.

Dans la quasi totalité des cas, elles sont implantées sur des parcelles de 7 à 12 m de large, avec en fond de parcelles des chartreuses qui ne constituent pas une densification postérieure, mais une organisation parcellaire particulière correspondant aux nouvelles nécessités de rentabiliser la construction et à une tradition issue de la renaissance. Les immeubles sur rue possèdent 2 à 3 étages, l'immeuble en chartreuse étant presque toujours plus bas.

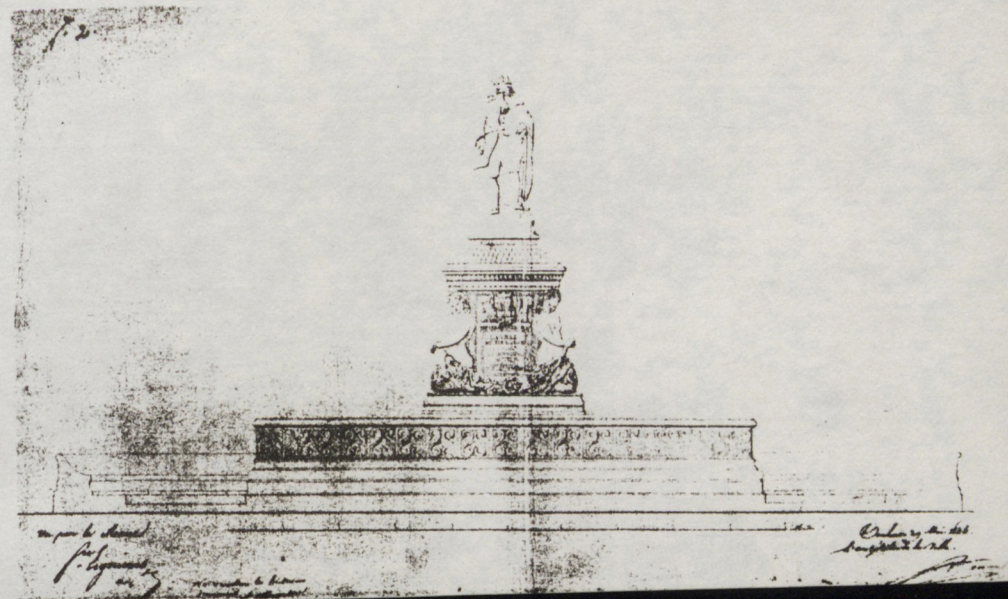
Ainsi propriétaires et locataires vivront dans le même immeuble sur la même parcelle ; c'est une urbanisation de "petite spéculation", les grands projets tels celui de Delmas ne voyant pas le jour.

Plusieurs projets révèlent les intentions de la municipalité de maîtriser l'urbanisation de ce quartier dont le lien avec les Allées va être distendu du fait de l'implantation de la gare rejetée plus au nord. Le devenir des Allées est sûrement en grande partie déterminé par les décisions du Conseil Municipal entre les années 1838-1842, décisions qui fluctueront durant plusieurs décennies et qui se traduiront par plusieurs plans d'aménagement du quartier nord mais la construction de l'école vétérinaire en 1832 va déterminer en grande partie l'avenir des Allées.

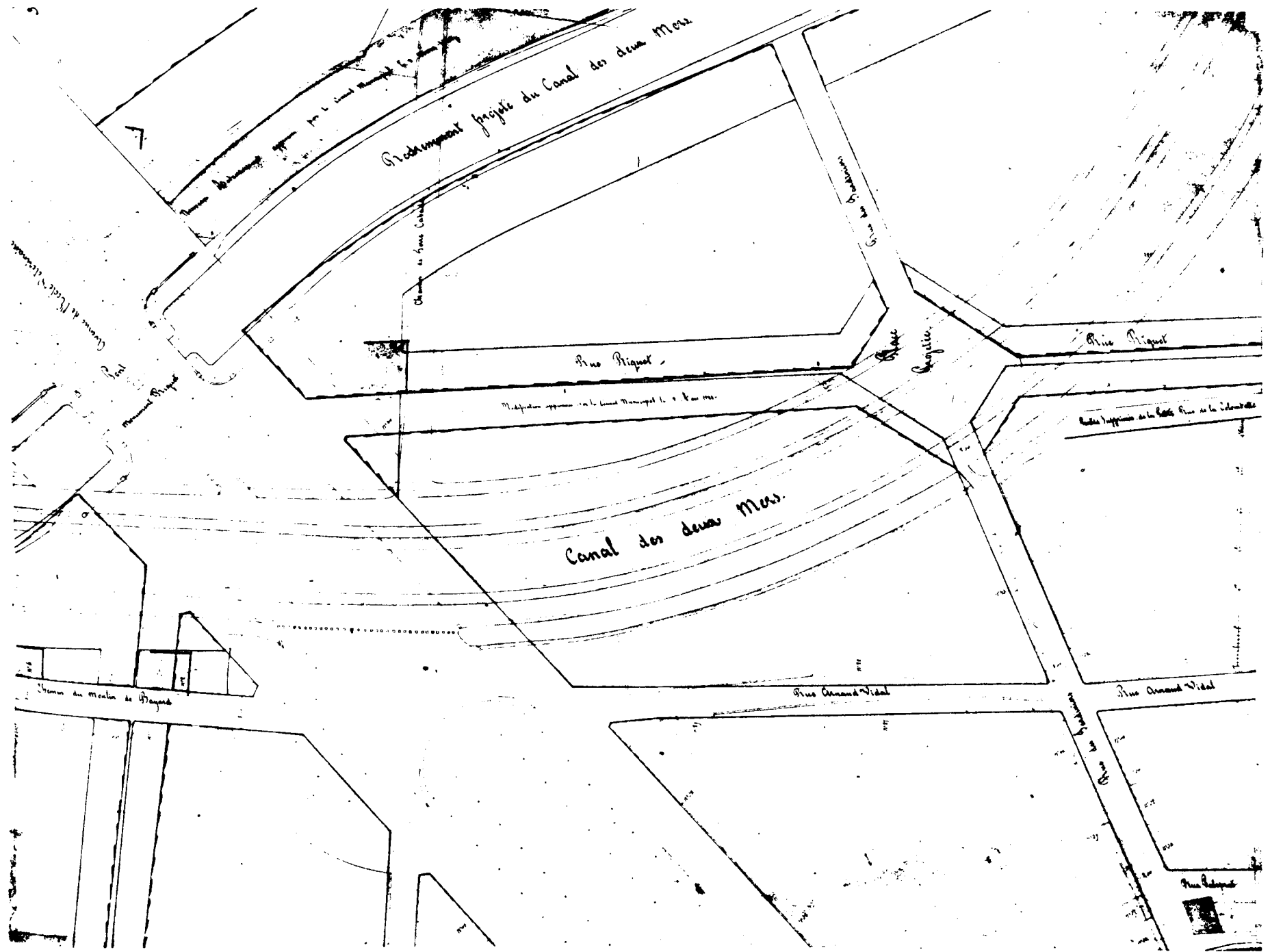


### Le plan de 1842

Plan d'alignement commandé par la municipalité réalisé par Urbain Vitry prenant la suite de J.P. Virebent (qui avait élaboré des plans partiels), il va gérer les alignements des nouvelles constructions jusqu'à une période très récente. Concernant les Allées, le principal apport de ce plan est le remaniement du tracé du canal face à l'aboutissement des Allées. A cet endroit, le canal possède un tracé courbe qui sera rectifié en 1844 ; le plan de cette rectification apparaît dans le plan d'alignement. Ainsi sur le terrain dégagé, Vitry va tracer de nouvelles voies urbaines : la rue Riquet et la rue des Redoutes reprenant des parallèles au chemin du Castelet et de la rue Vidal, créent des tracés perspectivistes, la statue de Riquet devenant le point focal du trident baroque. L'hémicycle disparaît, les Allées rencontrent le canal à angle droit, une passerelle permettant de le franchir et d'accéder directement à l'Ecole Vétérinaire qui ainsi est rattachée aux Allées. Il est significatif qu'au-delà de l'Ecole

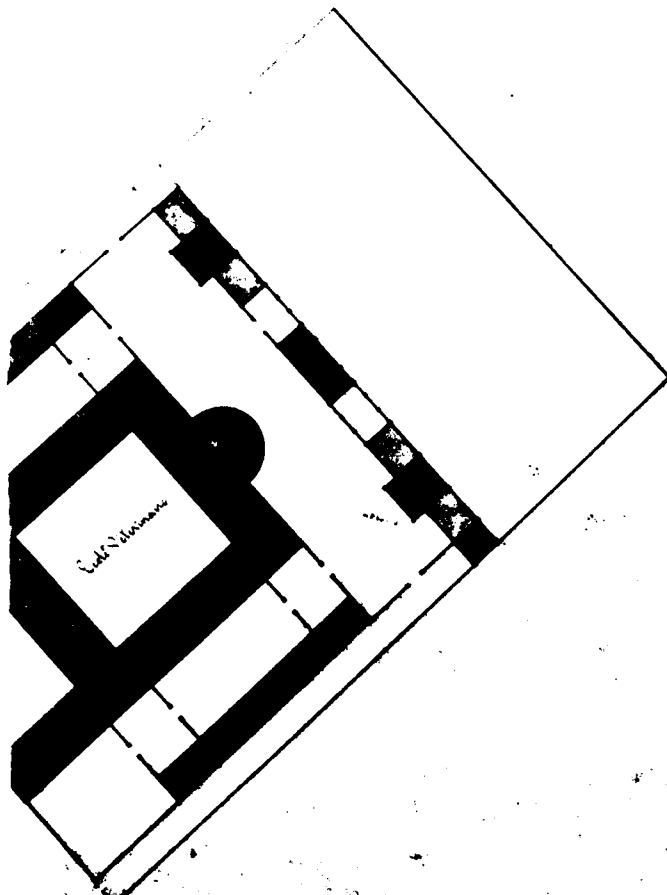






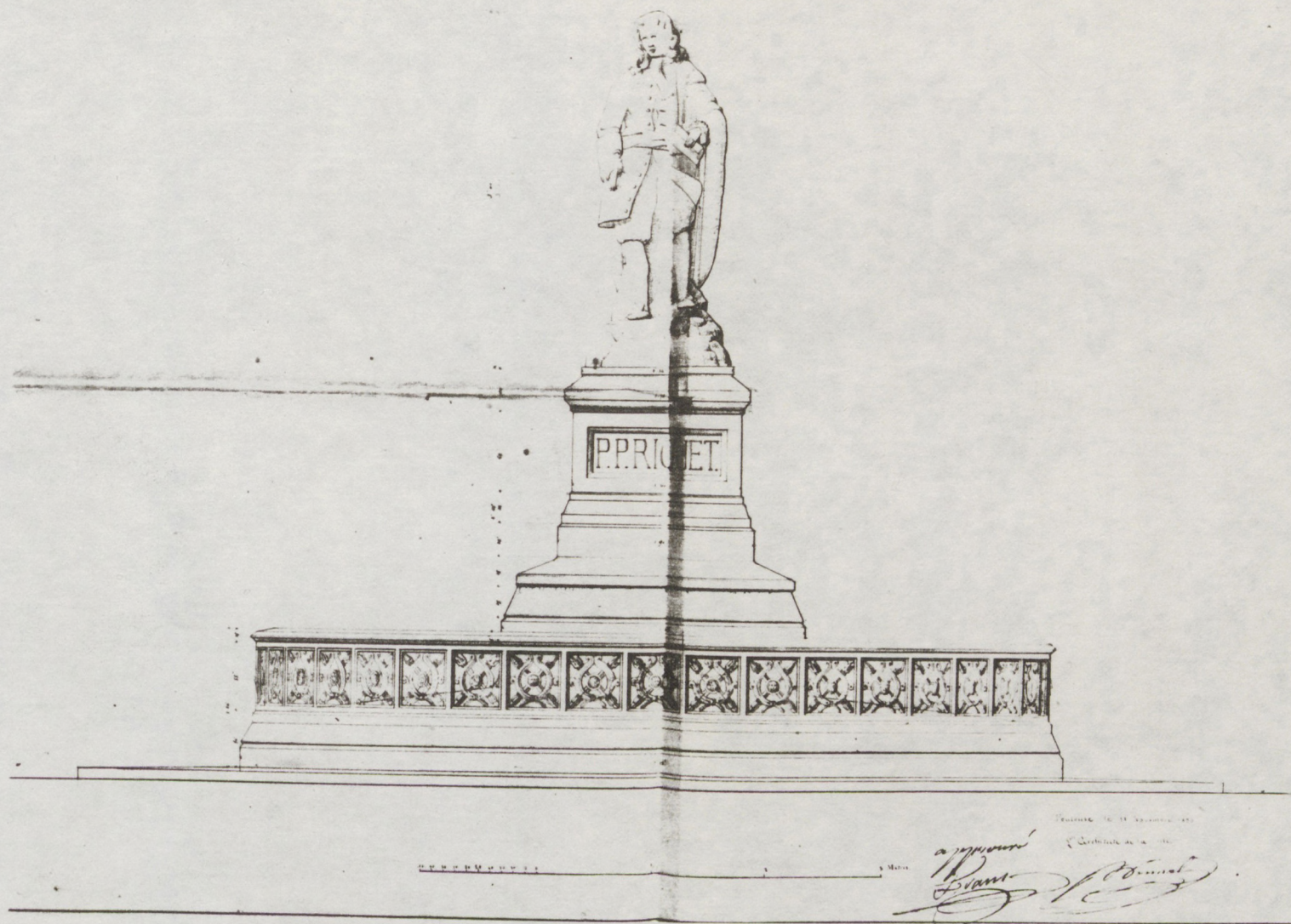
Le redressement du Canal va permettre un prolongement des allées, de la rue Riquet avec la nouvelle place et le tracé de la rue des Redoutes.

Le plan ne prévoit aucun aménagement. D'autre part, sur le plan de 1842 apparaît un tracé transversal nord-sud de la place St-Aubin, au-delà de la place du Castelet, la rue Cafarelli, formant ainsi un triangle avec les rues Riquet et des Redoutes qui ne sera ouverte qu'en partie. Pour ce qui est de la place du Castelet et des autres voies, il faut attendre 1863 pour avoir un tracé définitif. Entre temps va se poser le problème de l'implantation de la gare.



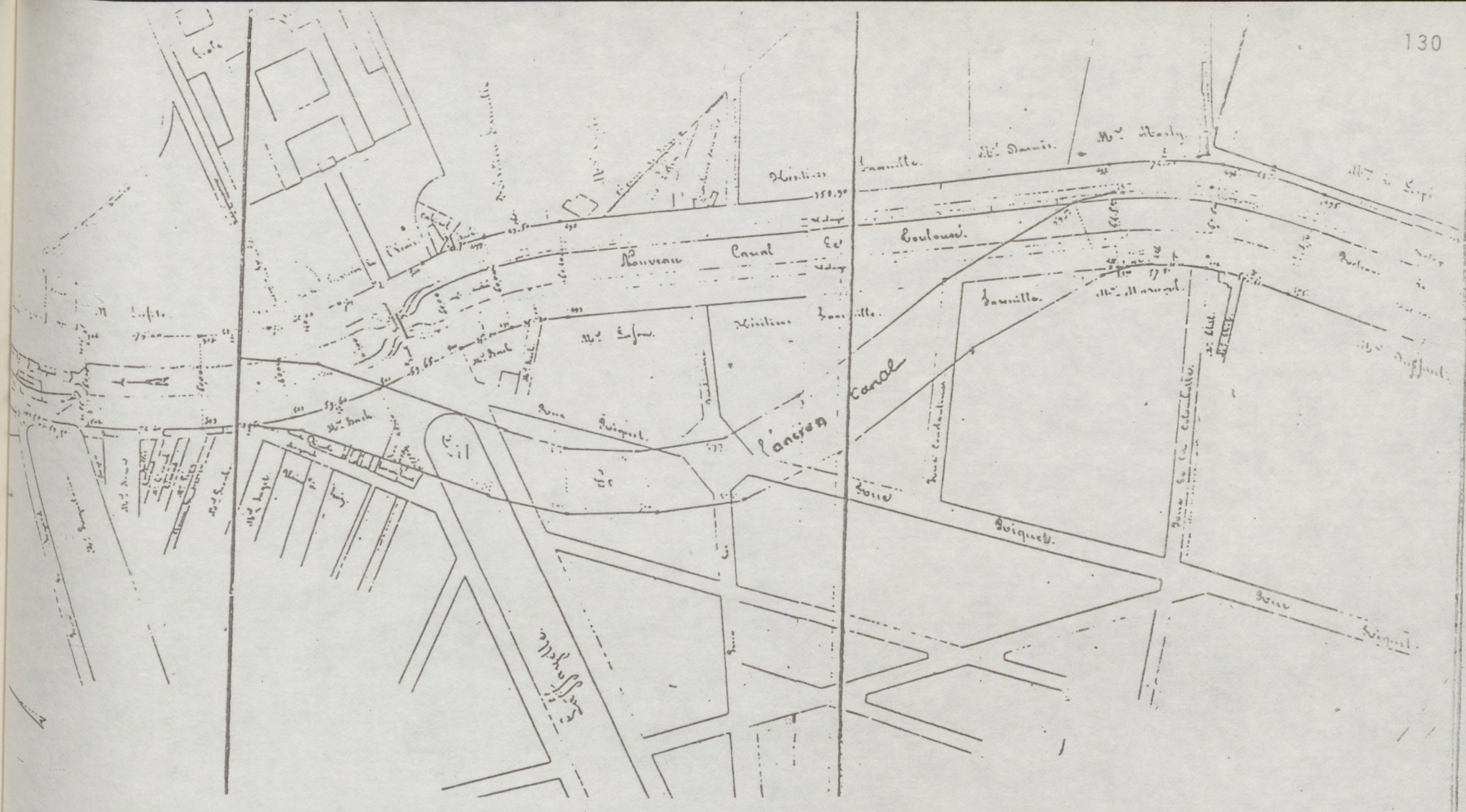
Extrait plan 1842 montrant l'arrière de l'École Vétérinaire "nu". L'absence de tout nouveau tracé au-delà de cette école exprime la conception fermée des Allées.





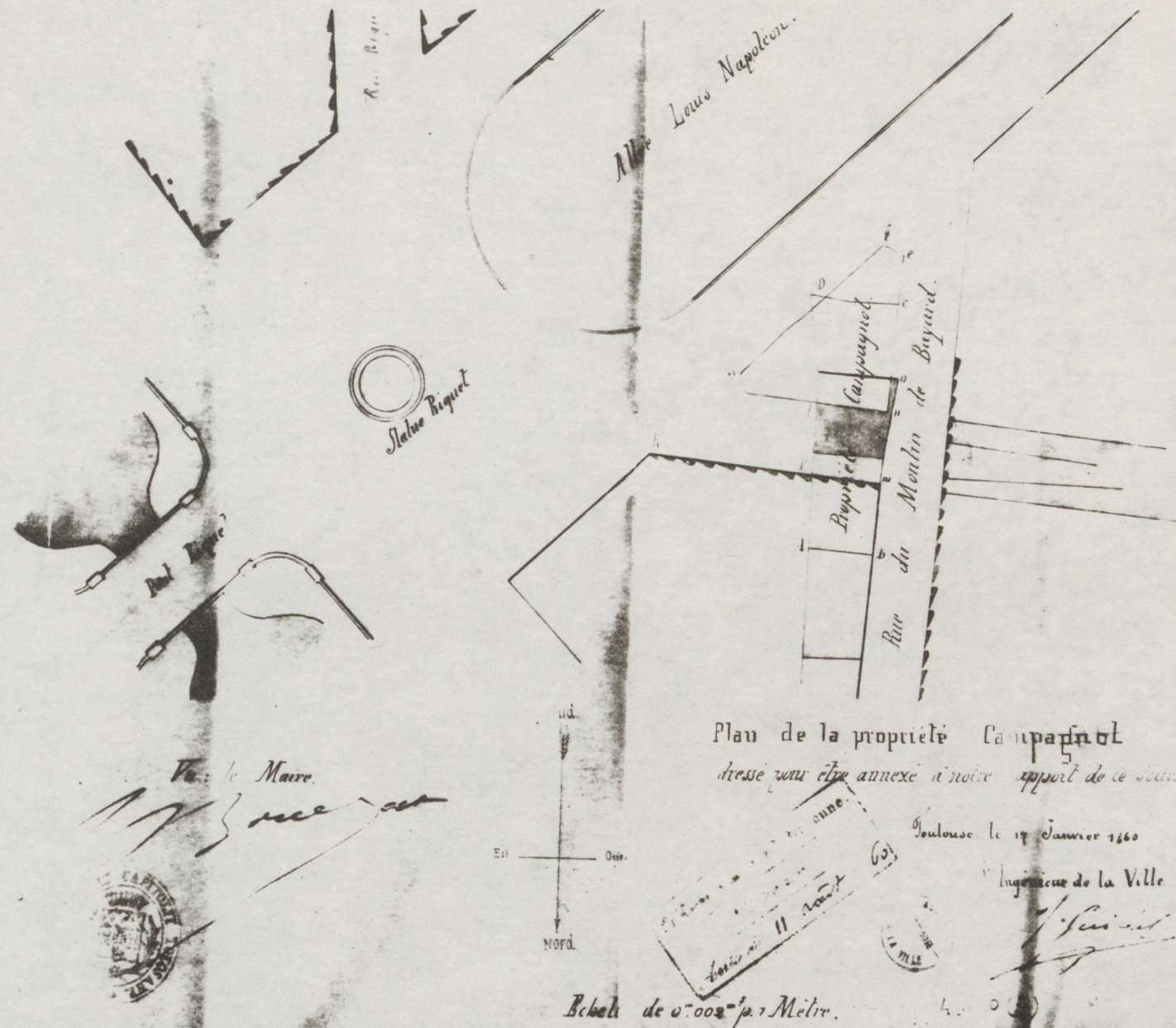
Projet de Bonnal, architecte de la ville,  
pour la statue de P. Riquet





Plan datant approximativement de 1860 (archives du Canal du Midi).  
 Le canal est redressé. La gare Matabiau n'est pas encore construite.





Plan extrait du contentieux pour expropriation liée à l'ouverture de la rue des Redoutes devant de 1860. L'organisation de la fin des allées y est très lisible : la statue, le pont pour accéder à l'Ecole.



### LES PROJETS POUR LE QUARTIER DU CASTELET

Divers projets d'organisation du quartier du Castelet vont être tracés, ces derniers ayant pour but d'insérer le projet de la gare dans la ville. En effet, se pose ici un des problèmes majeurs de l'histoire des Allées : les Allées ont été tracées comme Promenade, sans être inscrites dans un projet de la ville tels les projets hausmanniens de Paris, elles sont créées parce que de la nouvelle place il est bien qu'on puisse aller au canal (qui, au début du XIXème siècle, reste encore pour les toulousains l'espoir d'un nouvel essor économique).

Lorsque la construction de la gare et le passage du chemin de fer vont être à l'ordre du jour, il n'est pas pensable d'implanter la gare loin du Capitole et des grandes administrations. Le projet de Bonnal est de ce point de vue significatif : relier le Capitole à la gare par une avenue-percée monumentale sur laquelle une grande place viendrait, vers son milieu, organiser une jonction entre l'ensemble des rues du quartier nord des allées déjà existantes et les nouvelles rues, le tout deviendrait l'ossature du nouveau quartier. Une ordonnance monumentale est projetée pour cette avenue, il est clair que les Allées Louis Napoléon ne sont pas au coeur du projet, elles deviennent seconde de par leur situation même. De fait, cette situation d'exclusion, tout au moins de perte d'intérêt que les Allées connaissent, trouve sa source sûrement dans l'implantation de l'école vétérinaire et le plan Vitry de 1842.



**PROGRAMME**

POUR L'OUVERTURE

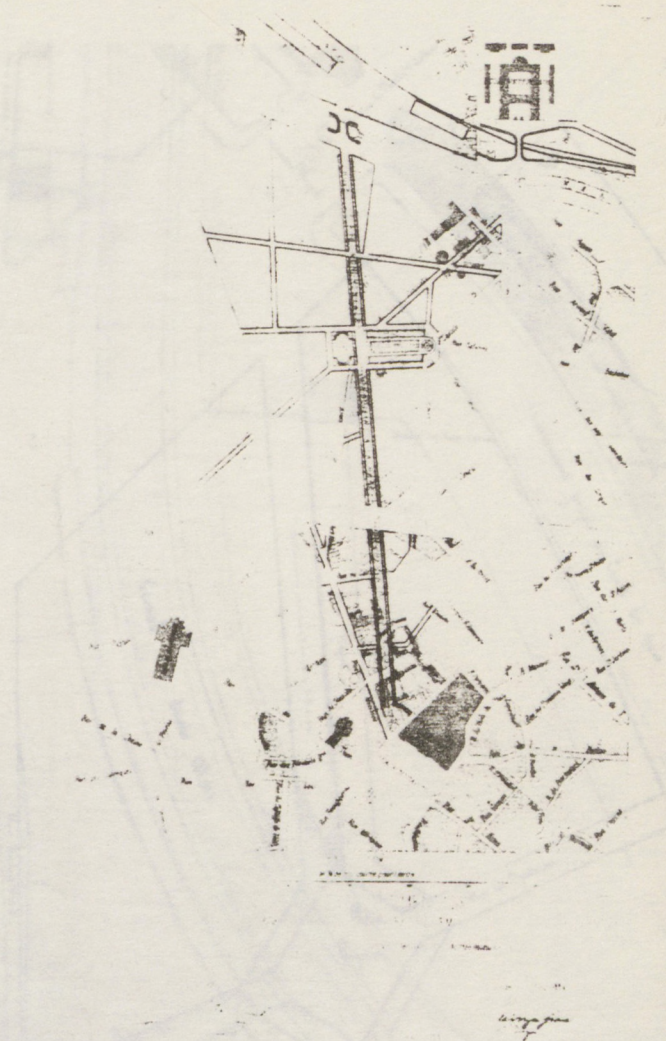
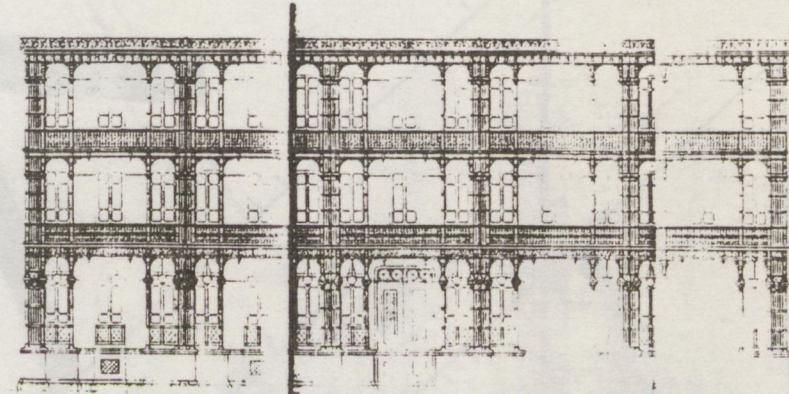
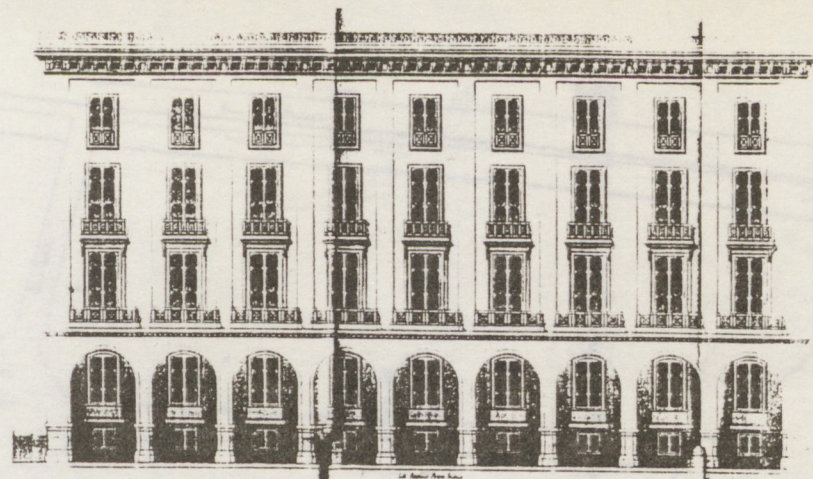
**UNE RUE DIRECTE**

**PLACE DU CAPITOLE**

**DU CHEMIN DE FER DE BORDEAUX A CETTE**

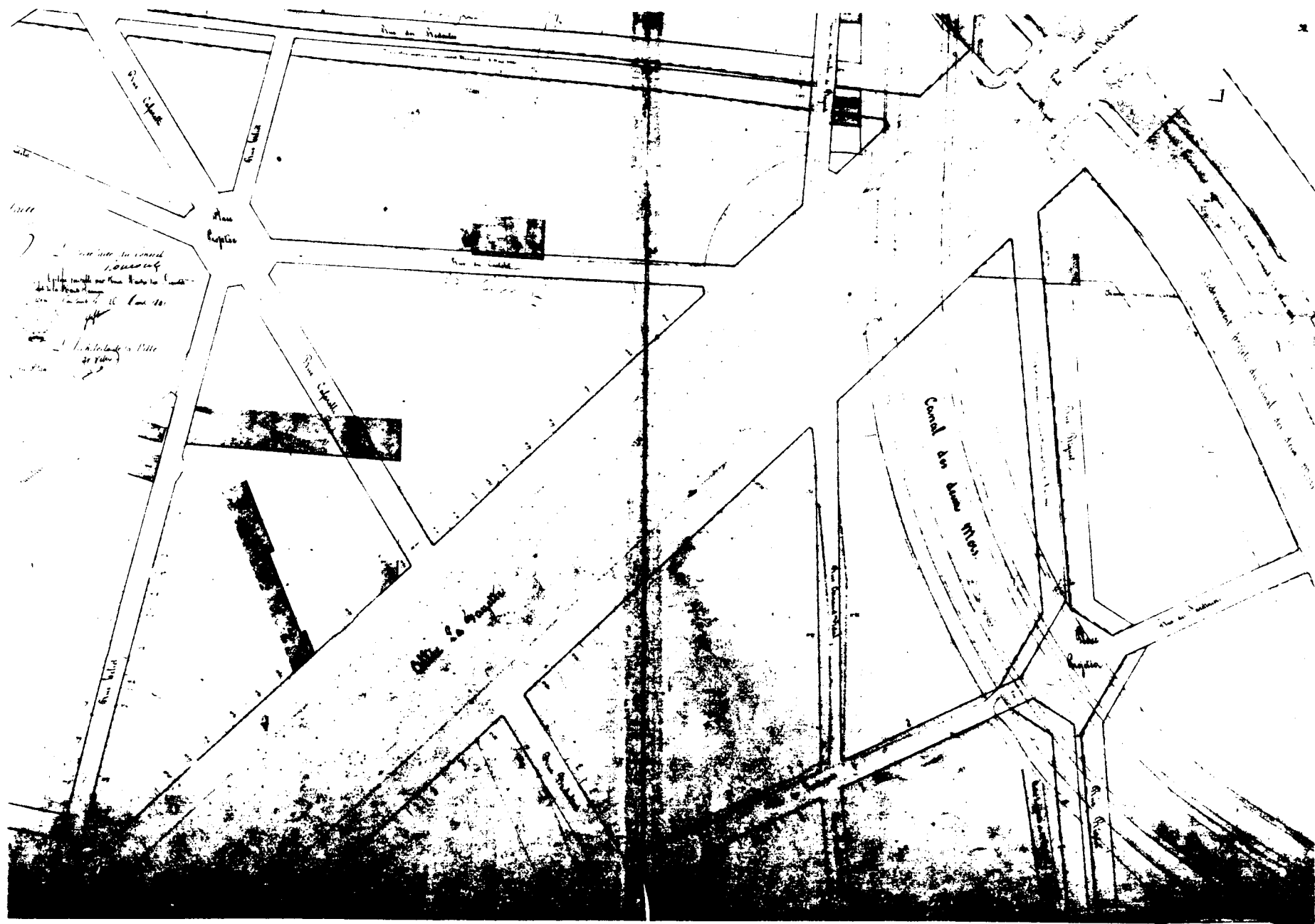
**ARRÊTÉ.**

Le MAIRE de Toulouse, Commandeur de l'Ordre  
de la Légion d'Honneur  
a délibéré le 18 mars  
et a posé les bases du Programme à publier pour  
l'ouverture d'une rue conduisant de la place du Capitole  
au chemin de fer de Bordeaux à Cette

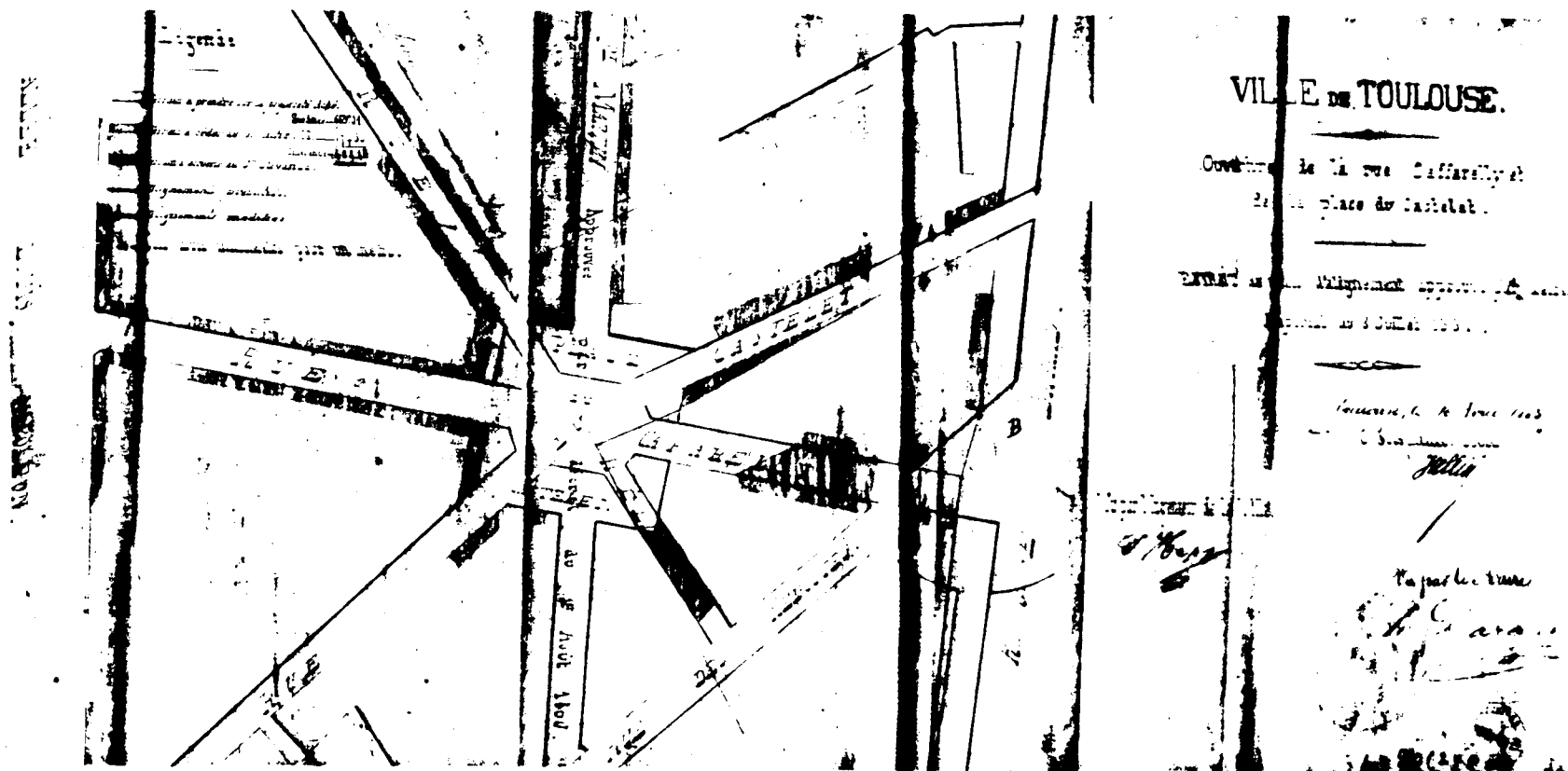


Deuxième projet  
montrant une trame  
de voies plus serrée  
pour organiser le quartier





Feuille du plan d'alignement d'U. Vitry concernant le haut  
des Allées Lafayette et le quartier du Castelet.



Modification du tracé de la place du Castelet. Plan de 1863 ;  
apparaît également le tracé en triangle de la place Schuman



Le plan d'alignement, outre le tracé des rues Redoutes et Cafarelli, organise le nouveau quartier en étoile à partir d'une place d'une forme plus résiduelle que dessinée. La voie d'accès à la gare est exclue du quartier, plus au nord.

Le tracé définitif de 1863 est centré sur une place carrée (Place Belfort actuelle) d'où partent en étoile les quatre rues du quartier, la rue St-Martin étant parallèle aux Allées, mais n'aboutissant pas à la gare, qui est rejetée plus au nord, reliée par la rue Bayard aux boulevards.

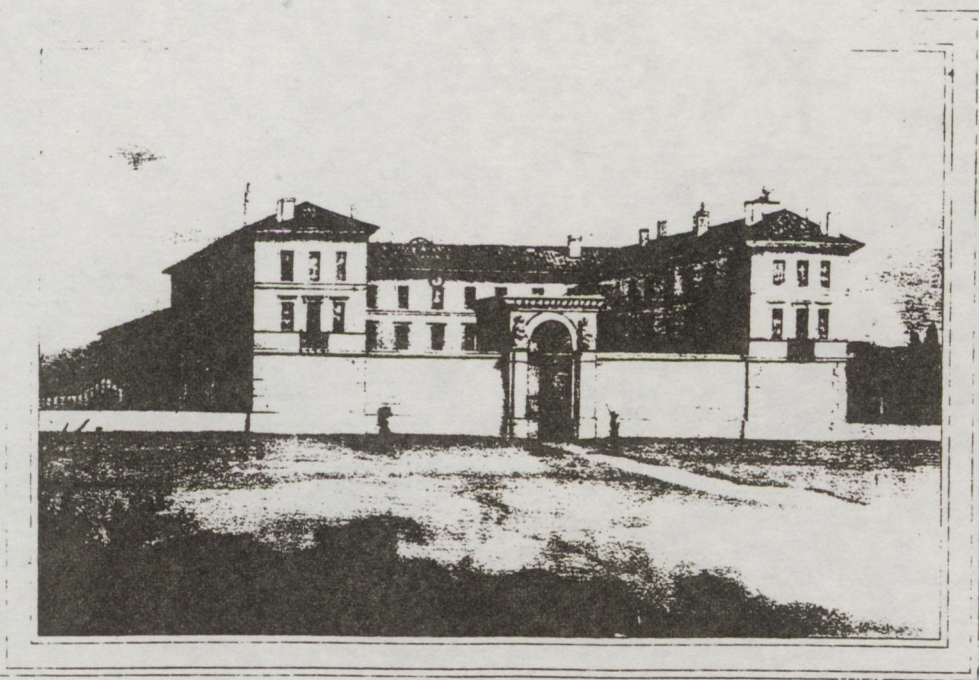
Quartier d'habitat bourgeois et d'immeubles de rapport, puis quartier de gare, la façade des Allées en sera une vitrine cossue. A la fin du XIXème siècle, le problème de l'extension au-delà du canal deviendra le problème majeur avec le devenir de l'Ecole Vétérinaire.

#### La construction de l'école vétérinaire

La construction de l'école vétérinaire renvoie au caractère terrien de la ville de Toulouse ; elle fut la troisième école construite en France après Lyon et Alfort. Elle est construite en prolongement des Allées, au-delà des bords du canal, fermant en somme la perspective au pied de la colline qui fut le siège de la bataille de Toulouse. L'école fut construite en 1838, par l'architecte Lafon. Bâtiment en front de perspective, ailes en retour ; par son implantation dans l'axe des Allées, l'école est donc l'aboutissement des Allées. On comprend le peu d'effet d'entraînement que cette construction



a eu sur la vie et le devenir des Allées ; si la gare avait été "au bout" des Allées, elles n'auraient sûrement pas connu autant de vicissitudes. Mais la force de l'agriculture est encore suffisante dans la première moitié du XIXème siècle pour que la principale création urbaine de cette période lui soit liée, mais dès la fin du siècle, il est déjà question de la destruction de cette école dont la présence gênera la municipalité dans ses projets d'extension de la ville.



Ecole vétérinaire XIXème siècle



## LE PROLONGEMENT DES ALLEES

En 1823 (\*) le maire Bellegarde avait envisagé de prolonger les allées :  
"Cette allée promet de devenir un lieu si agréable et si fréquenté par les habitants de tous les quartiers de la ville qui déjà se portent en foule, que j'ai conçu le projet et de lui donner une extension qui la rendrait la plus belle, la plus remarquable de toutes celles que nous possédons..."

Malgré tout, ce projet tombera dans l'oubli et une dizaine d'années plus tard est prise la décision de fermer les Allées par l'école vétérinaire. L'idée de fermer les allées est sous-tendue par une conception des rapports ville/campagne : les allées ne sont pas un axe d'extension urbaine ; la ville doit avoir des limites et ne pas s'étendre indéfiniment sur le domaine rural. Ce balancement entre la ville fermée et la ville sans limites traverse tous les débats sur la ville au XIXème siècle (\*\*). Avec la construction de l'école, c'est un "retournement" qui s'opère vers le centre de la ville.

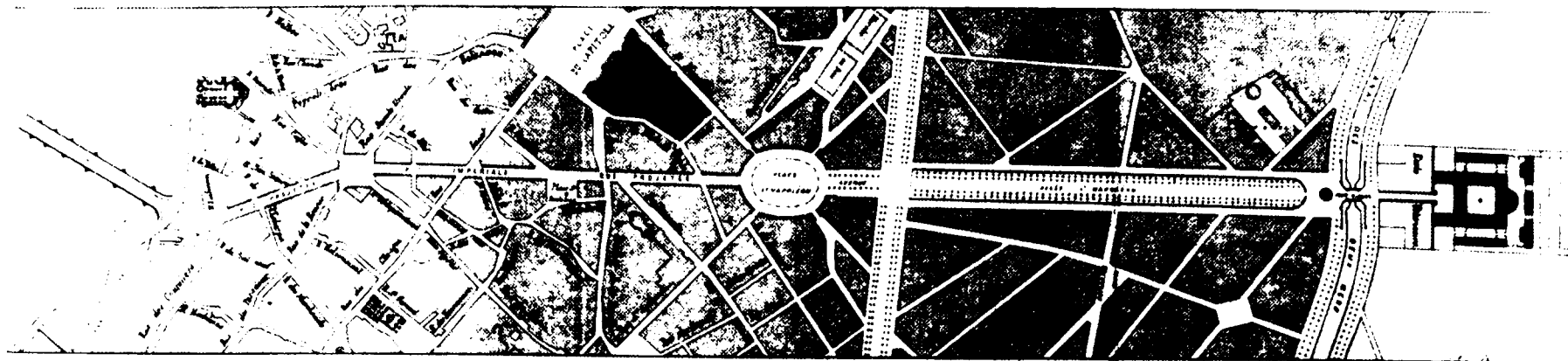
\* Délibération 7 Février 1823

\*\* cf. débats progressiste/culturaliste



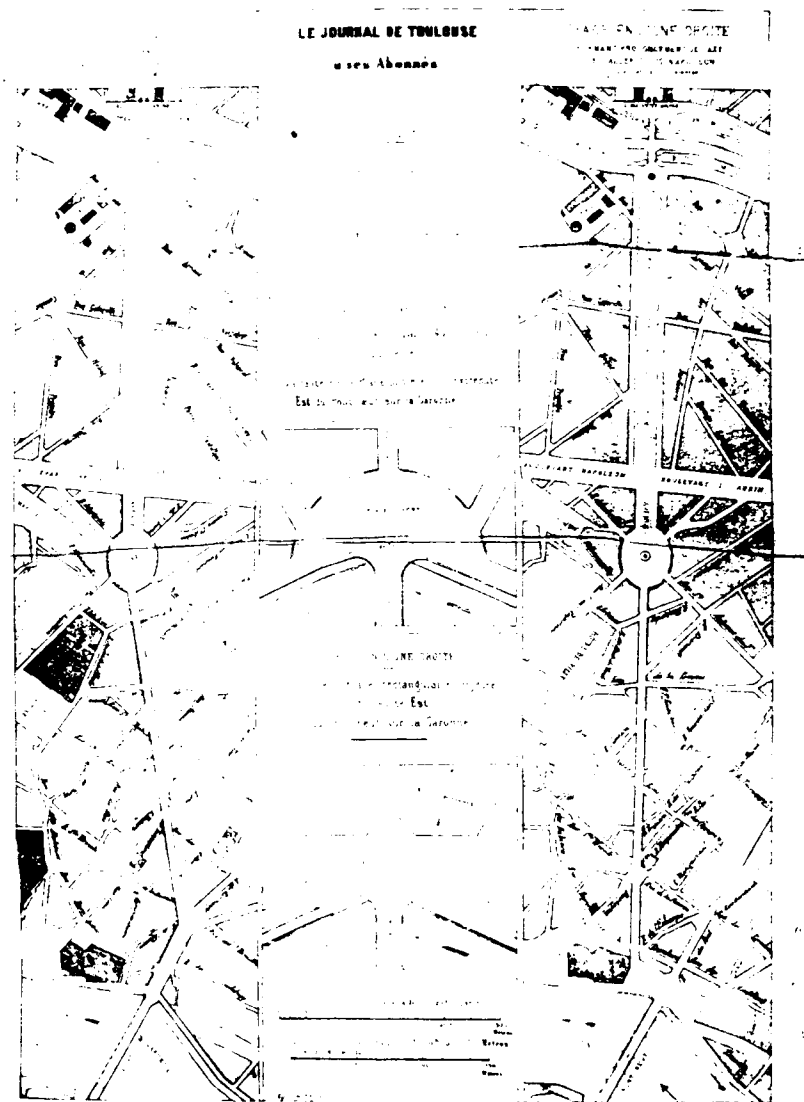
Des allées conçues comme une greffe sur le tissu ancien, par les trois rues : Delfun, Petit-Versailles et St-Antoine du T., plusieurs projets témoignent de la volonté d'en faire l'aboutissement d'axes majeurs de la ville. Ainsi le prolongement des Allées ne se fait pas vers l'extérieur, mais par des percées dans la ville ancienne, tentatives de créer une voie est-ouest, des Allées à St-Cyprien. Aucun de ces projets n'aboutira, les Allées étant somme toute un cul de sac. Nous touchons au coeur de la contradiction contenue dans le projet des Allées : projet d'extension, mais limité par le canal qui, devenu limite d'octroi par là même, est considéré nouvelle limite de la ville. Ne possédant aucune relation avec une sorte de ville, les Allées ne seront pas un axe structurant de la ville, d'autant qu'au XIXème siècle, la ville s'organise, tissant des liens directs avec son territoire et les faubourgs s'étendent autour et le long des principales voies d'accès à la ville et à l'arrière de la gare où se constituent les premiers quartiers de cheminots qui vont s'étaler jusque derrière l'école vétérinaire, sans relation avec les Allées.

## VILLE DE TOULOUSE.



Echelle de 1/2 de millimètre par mètre

**PLAN** RUE IMPÉRIALE PROJETÉE  
PRÉSENTÉ AU CONSEIL MUNICIPAL PAR M<sup>r</sup> CAZES VIEUX

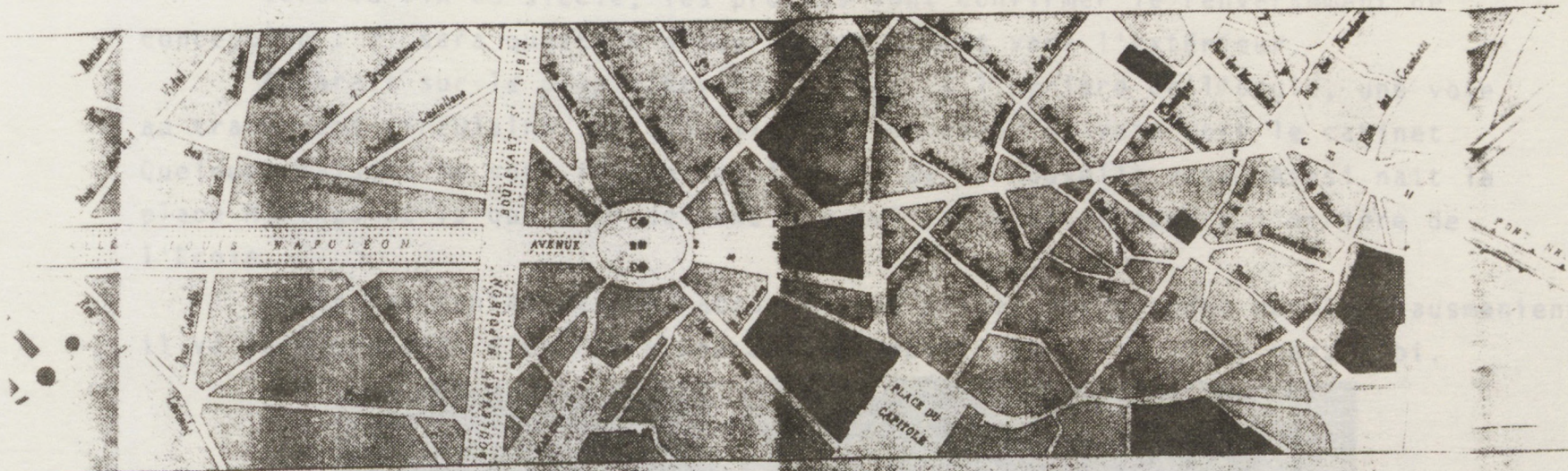


Ces projets ont paru sous le second empire.



# PROJET DE RUE TRANSVERSALE DANS LA VILLE DE TOULOUSE AVEC EMPLACEMENT POUR UN THÉÂTRE MONUMENTAL.

DRESSÉ PAR J. GUIBAL, INGÉNIEUR DE LA VILLE.



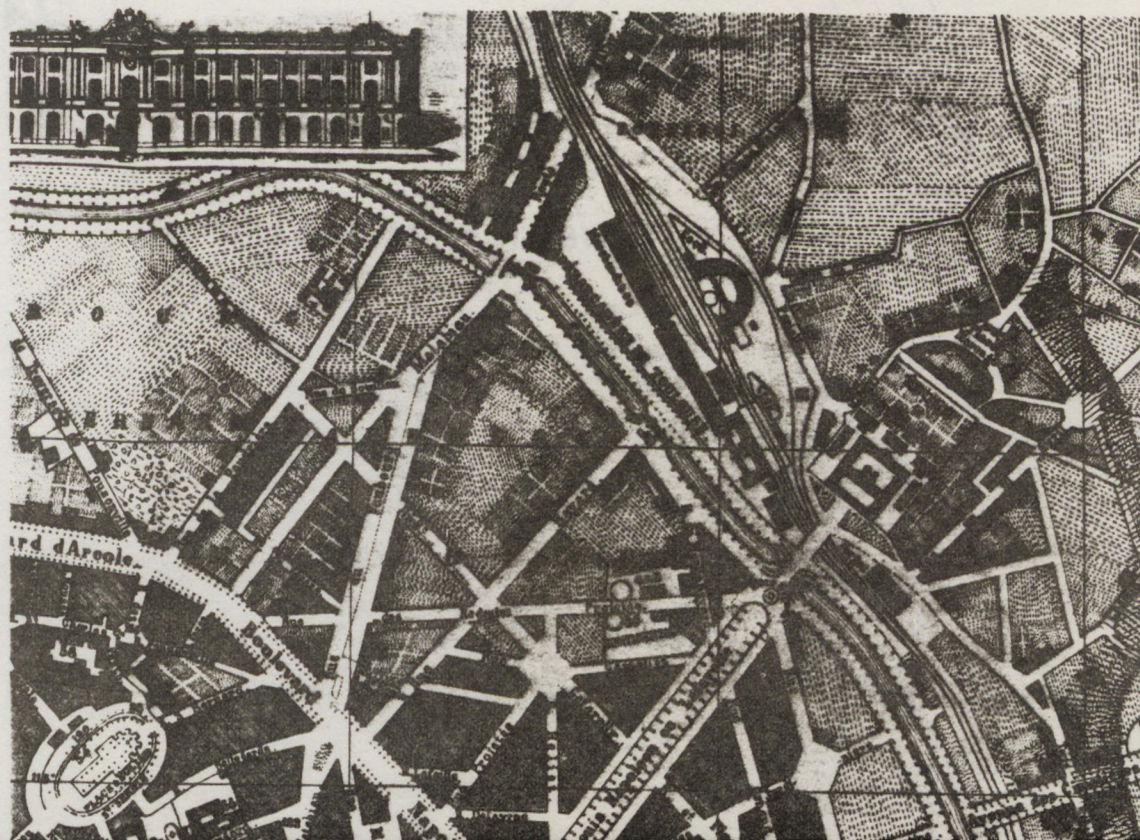
- LÉGENDE.
- A Votica.
  - B Obélisque.
  - C Fontaines monumentales.
  - D Pont St Ange.
  - E F Alignements proposés demeures sans construction.



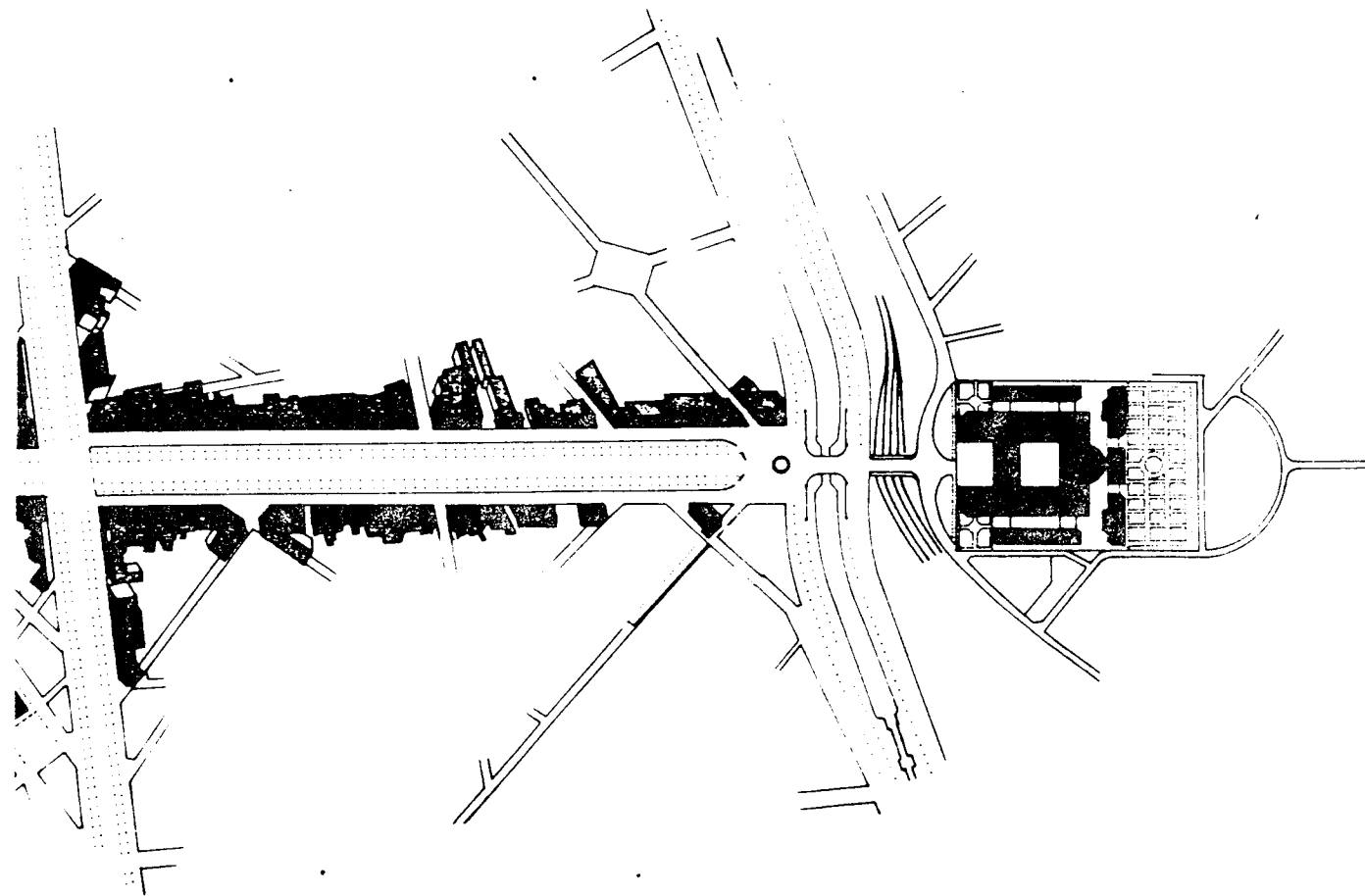
Vers la fin du siècle, les projets vont confirmer le renversement de conception : il sera question d'ouvrir les Allées vers l'extérieur.

Apparaît sur le plan Vitry oncle 1848, à l'arrière de l'école, une voie au tracé semi-circulaire, de laquelle part un début de voie vers le cabinet. Quelques maisons se sont implantées le long de la nouvelle voie. Ainsi naît la place Marengo et le quartier de même nom qui va se développer à l'arrière de l'Ecole.

Après les tentatives de raccorder les Allées aux grandes percées hausmaniennes, il va être question d'en faire une sortie importante de la ville vers Albi.







Etat de l'urbanisation en 1865

VI- Les Allées, de la fin du XIXème siècle jusqu'aux années cinquante

Fermées par l'Ecole Vétérinaire et le nouveau quartier, les Allées vont posséder pendant longtemps le statut de Promenade, mail d'arbres abritant les grandes manifestations ludiques de la ville, hors des grandes circulations et des grands échanges, ceci renforcé par le déclin de l'activité sur le Canal du Midi.

L'essentiel des activités ludiques de la ville vont se concentrer sur et autour des Allées : cafés, théâtre, cirques, foire etc...

Dès 1828, le Conseil Municipal envisage, au bout des Allées donnant sur le canal, la construction d'un café "dont l'architecture embellira le coup d'oeil de la localité.

A la fin du siècle, le café Faget s'agrandit et, outre la danse, le café il accueillera les premières séances de cinéma.

Allées Louis-Napoléon, en face la Statue Biquet.

**THÉÂTRE-SALON**  
DE CHARDON

**PIETRO GALLICI**

A L'OCCASION DU JOUR DE L'AN  
ET POUR LA FÊTE

Aujourd'hui Samedi 1<sup>er</sup>, Dimanche 2 et Lundi 3 Janvier 1870

**SPECTACLE EXTRAORDINAIRE**  
D'ENCHANTEMENTS FANTASTIQUES

Après ses principales expériences

**LA PHOTOMAGIE GALLICIENNE**  
LE PANIER INDIEN L'OEUF INDIEN

EFFETS DU MAGNETISME, TRÉSORS DE MONTE-CRISTO  
LE LUNCH GALLICI, etc., etc.

FANTASIES JAPONAISES LES TORTURES ROMAINES  
BOUFFONNERIES PAR M. L'ENDORMI

Représentation Spéciale dédiée aux Familles  
création instantanée d'Éléments Fantastiques pour tous les Enfants.

**MOITIÉ PRIX A TOUTES LES PLACES**

ANCIEN JARDIN ORIENTAL, ALLÉES LAFAYETTE  
VUE DE TROUSSE

**LES ÉTOILES FILANTES**  
**LASSAIGNE**  
SA FAMILLE ET SA TROUPE  
DE L'OPÉRA DE MARSEILLE À BORDAUX

3 REPRÉSENTATIONS CONSÉCUTIVES SEULEMENT  
REPRÉSENTATIONS SAMEDI, DIMANCHE ET LUNDI  
DIMANCHE REPRÉSENTATION DE JOUR  
Départ 3 heures à prix réduits

**NOUVEAUTÉS INÉDITES**  
Créées par LASSAIGNE

SPECTACLE DE SOCIÉTÉ ET DE FAMILLE  
SUCCÈS PARTOUT ET TOUJOURS  
Le grand succès de toujours dans les foires

**Mlle CLOTILDE BERTOLETY**  
Première danseuse de corde de Cléve

**M. MARIUS**  
Les grands Clowns

M<sup>rs</sup> ROSA, THÉAËSE, ANTONY, G'ORLÈS, GASTON, ALBERT,  
FERDINAND, ALPHONSE, MURGER

**Les 3 CLOWNS VERTUEUSES**

Prix des places : 1<sup>re</sup> 20 c., 2<sup>e</sup> 10 c., 3<sup>e</sup> 5 c., 4<sup>e</sup> 2 c., 5<sup>e</sup> 1 c.

PLACE DU GRAND DE FOIRE  
ARRIVÉE DE

**LA BELLE AUVERGNAISE**

Pour la première fois dans cette ville

**COLOSSE ET GEANTE**  
285 CM LOSI



SEULE EST VISIBLE LES JOURS  
PRIX D'ŒUF

CHAMP DE FOIRE  
ALLÉES LAFAYETTE - EN FACE LE PRÉ CATELAN

**MÉNAGERIE INDIENNE**  
Direction G. PÉREY  
Entretien Choisy (E) Succès Étonnant!!!

**Miss NOUMA HAWA**  
INTRÉPIDE DOMPTEUSE D'ANIMAUX FÉROCES  
SIBÉRIENNE  
Le Pionnier aux Lions, l'Étonnant Dompteur des Gorgonnes

Tous les Jours, pendant toute la Foire, Six Grandes Représentations

A chaque Représentation MISS NOUMA HAWA  
RÉVÈLE DANS LA CAGE CENTRALE  
**LION, LIONNE, HYÈNES BARRÉES**  
**PATAUD, SUPRÊME CHIEN DES MONTAGNES SUISSES.**

**LE SOMMEIL D'ANDROCLÈS**  
Témoin de la plus grande débilité, obtenu par MISS NOUMA HAWA pour la première fois en France

A CHAQUE REPRÉSENTATION  
**REPAS DE TOUS LES ANIMAUX**  
FÉROCES ET CARNASSIERS  
Par exemple : MISS NOUMA HAWA les crocodile  
Le Roi-empereur-Constructeur, le Pyllon de Séba, le Trigonostyphale, le Serpent  
Africain, le Scorpion noir de l'Île de Java, les Vipères à cornes, etc.

LES REPRÉSENTATIONS DE MISS NOUMA HAWA sont interrompues, suspendues ou reportées à plus d'un jour...  
Le spectacle continuera le dimanche le plus tard de septembre prochain.



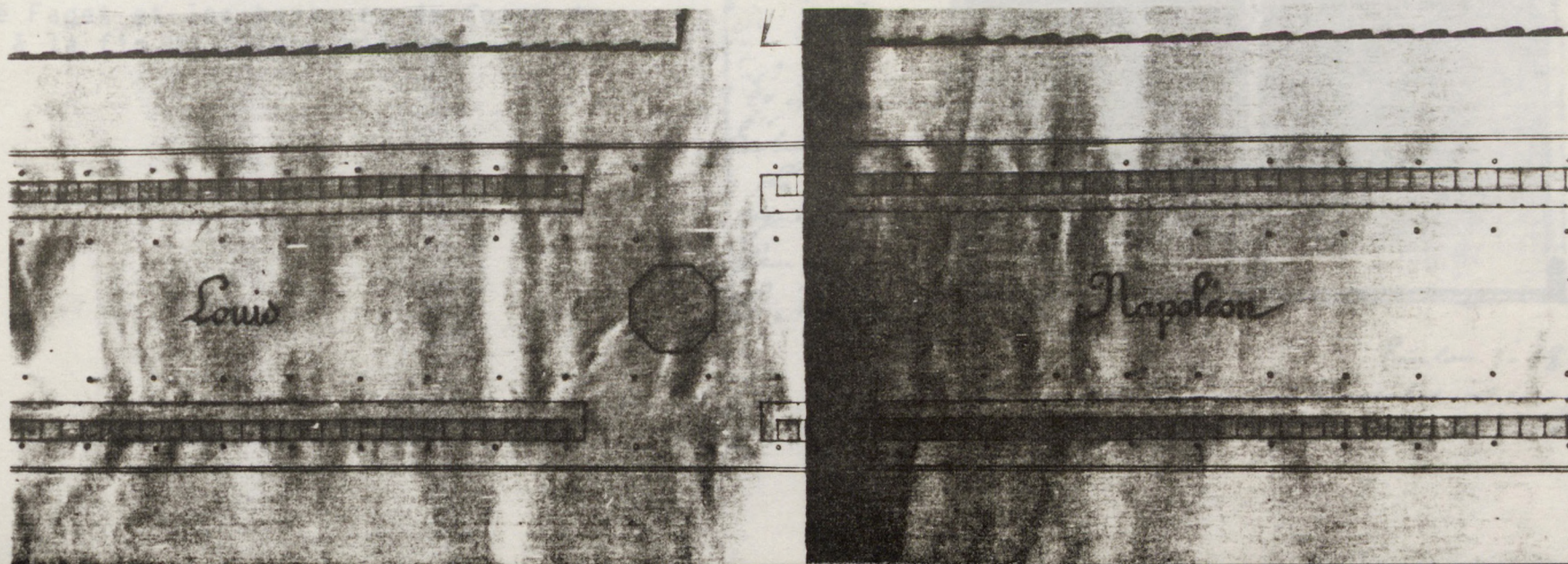
En 1832, le Conseil Municipal approuve la proposition de 50 bancs de pierre faite par U. Vitry ; durant cette session, il est fait état de la fréquentation importante des Allées.

Fêtes, foires vont se dérouler sur les Allées : foire aux fleurs à la Saint-Barthélémy, en avril ; grandes foires de Toulouse dont le règlement des Foires de 1870 montre l'importance :

- 600 mètres courant de baraques
  - 1 kiosque octogonal pour se reposer
- accompagnent ce document des dessins de baraques.

A la fin du siècle va se construire le théâtre des Variétés qui accueille l'opéra, l'opéra comique, les opérettes, drames et comédies.

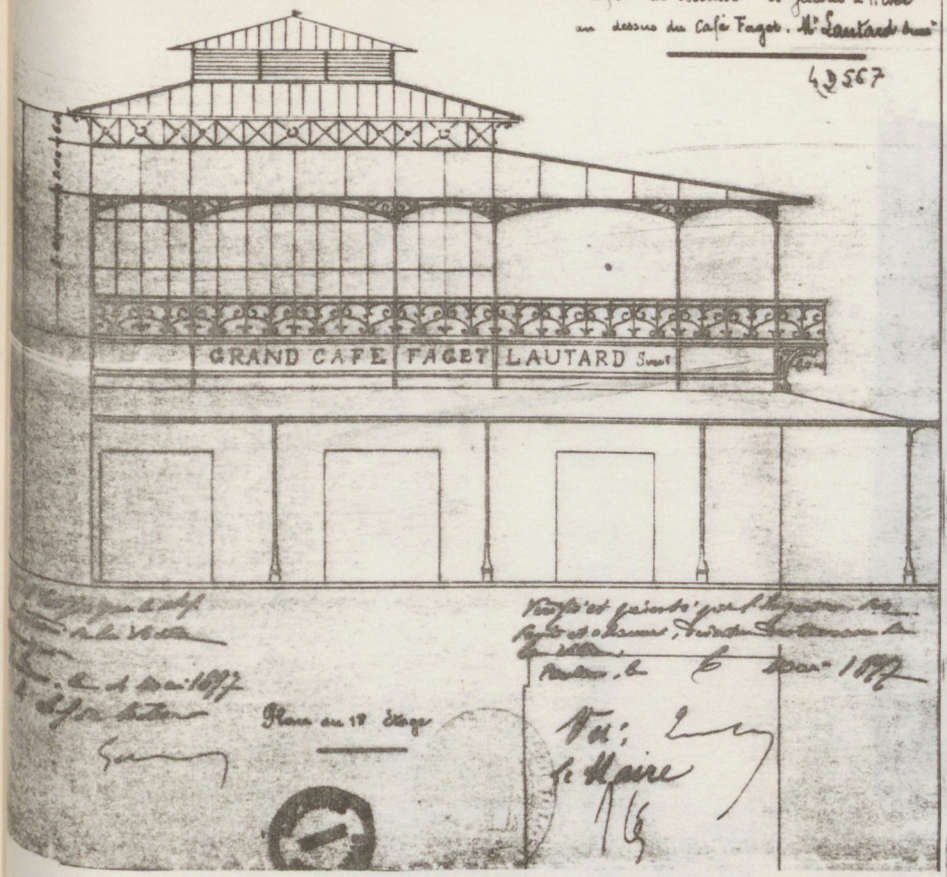
Avec la proximité du cirque situé sur les boulevards, les grands cafés comme le grand café des Américains, le Sion, les Allées furent à la fin du siècle le rendez-vous à la mode des Toulousains. Ce lieu connut la vie qu'anime les cours et ramblas de Catalogne, en véritables coeurs de la vie nocturne et des fêtes de la ville.





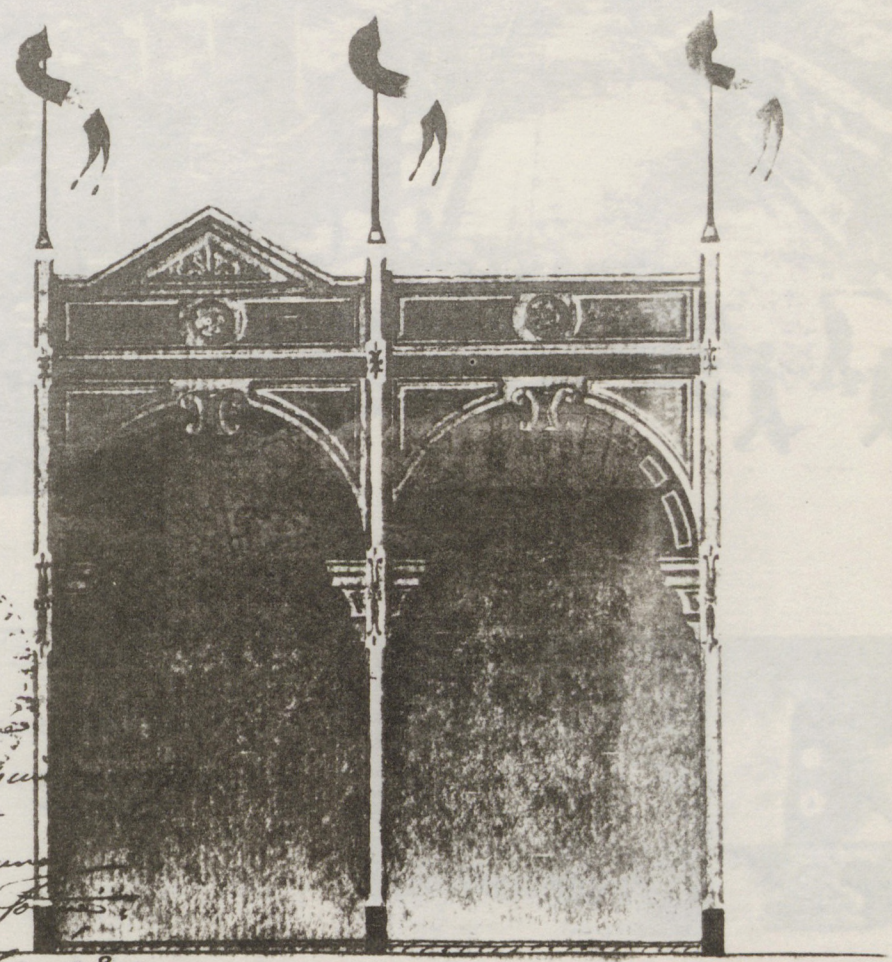
Projet de terrasse et jardin d'hiver  
au dessus du Café Faget. M. Lautard dess.

43567



Le café Faget et les baraques de foire des Allées à la fin du XIXème siècle

Projet de terrasse et jardin d'hiver  
au dessus du Café Faget. M. Lautard dess.



Projet de bancs publics  
publicitaires proposés par  
les bancs à U. Vitry

Vo: Luy  
si Haire  
16

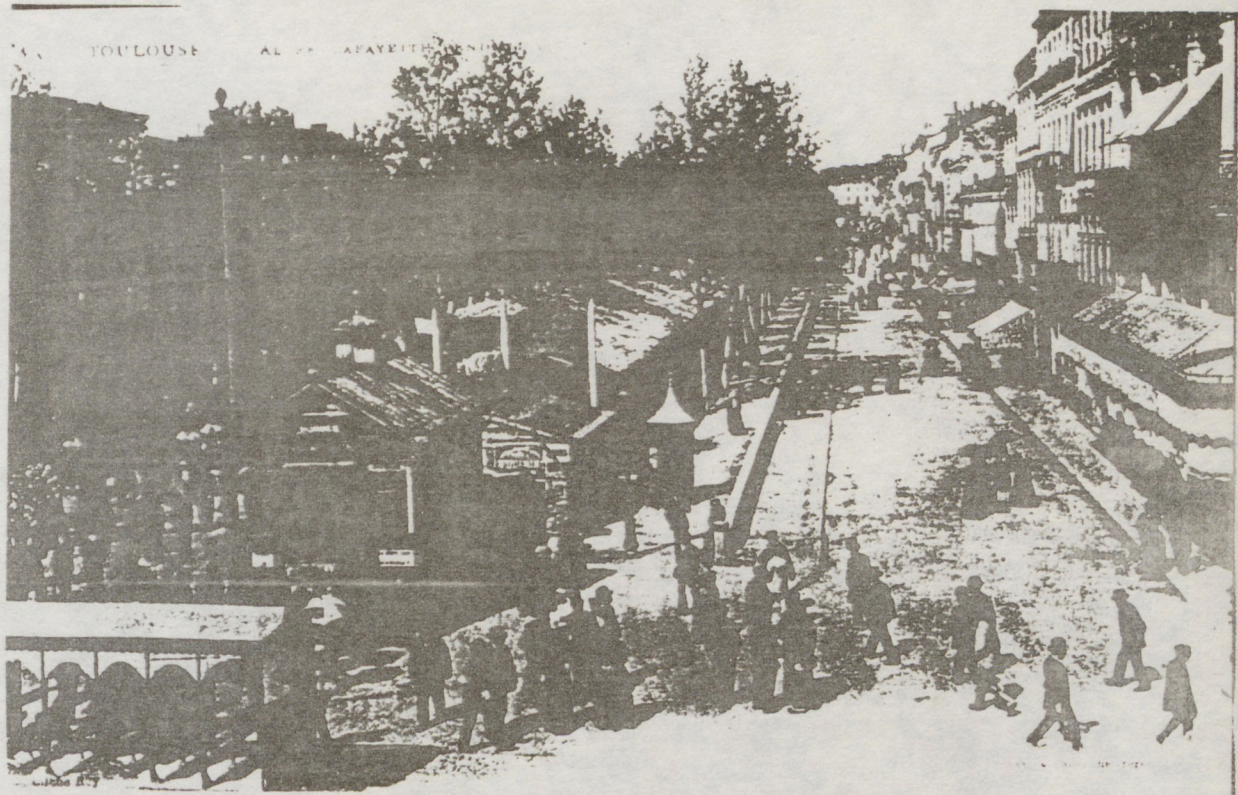
*Signature*



Paulson le 18 Juin 1870  
L'architecte des plans de la ville  
m. de la ville



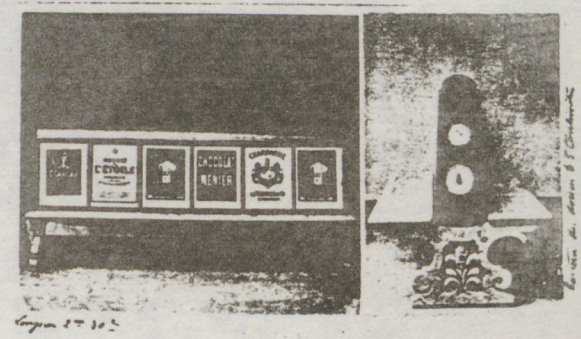
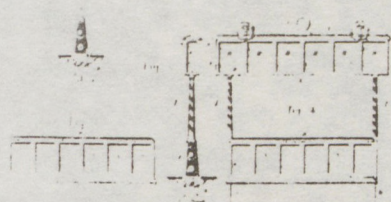
Les foires au début du XX<sup>e</sup> siècle



*A. Monnet & Co. à la ville de Bordeaux*

**BANCS LUMINEUX**  
**LACOMME-MARVILLE**

Projet de bancs lumineux, support publicitaire proposé pour remplacer les bancs d'U. Vitry





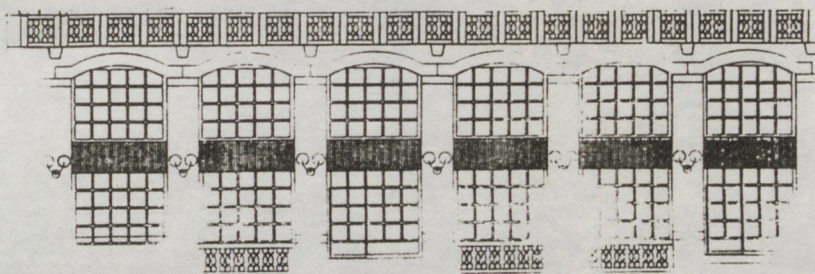
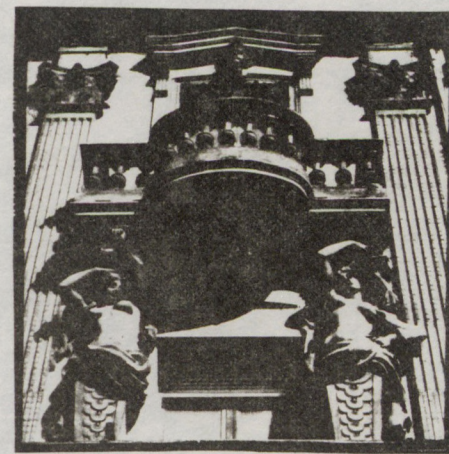
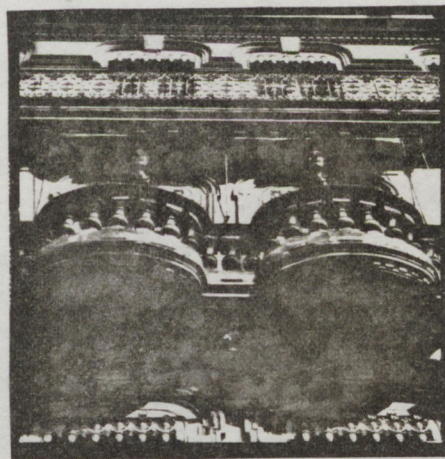
On achève de bâtir les allées : quelques immeubles, tel celui de Gilabert, architecte éclectique toulousain, qui continue à construire en brique toulousaine, au contraire de la majorité des architectes de cette époque utilisant la brique "parisienne". Mais ce sont surtout des bâtiments industriels, entrepôts, imprimerie, qui vont se construire essentiellement sur les grandes parcelles restantes à l'Est.

Jusqu'à la destruction de l'école vétérinaire et au raccord des allées à une voie "pénétrante" la circulation des véhicules se faisait de part et d'autre du mail central, entièrement consacré aux loisirs et à la promenade.

Avec la transformation du mail en chaussée à 4 voies, la conception de cet espace fut remise en question.



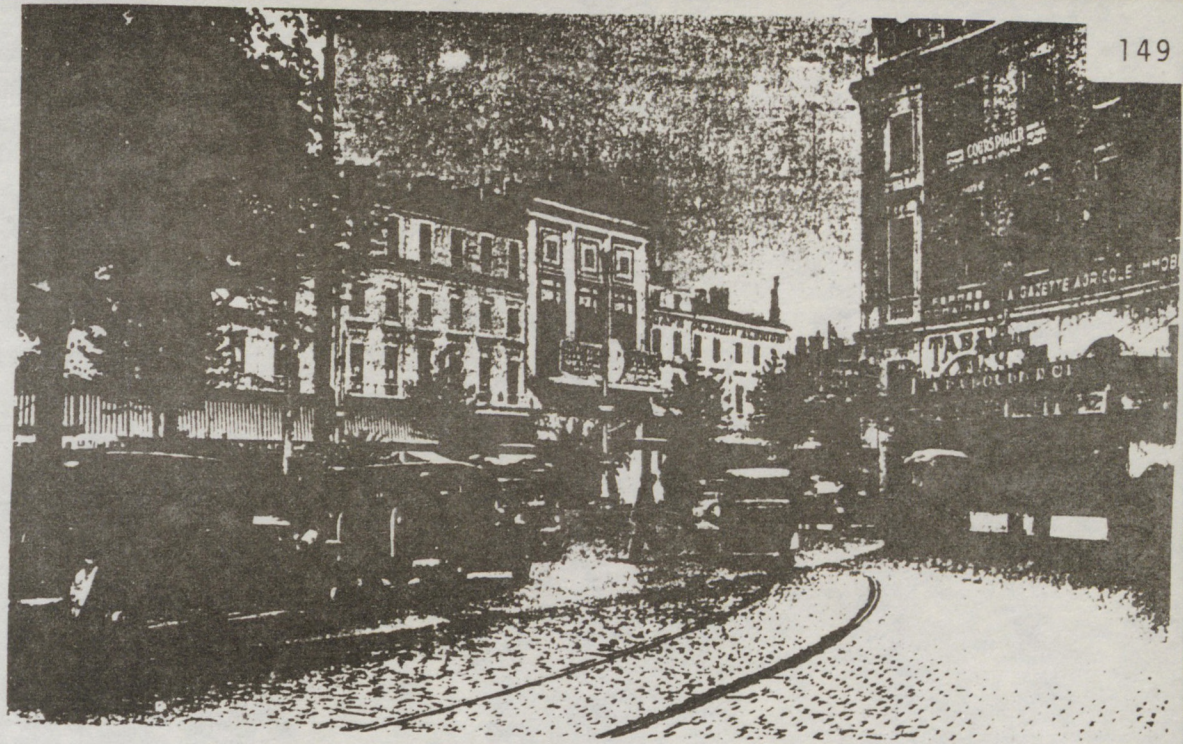
Immeuble Gilabert



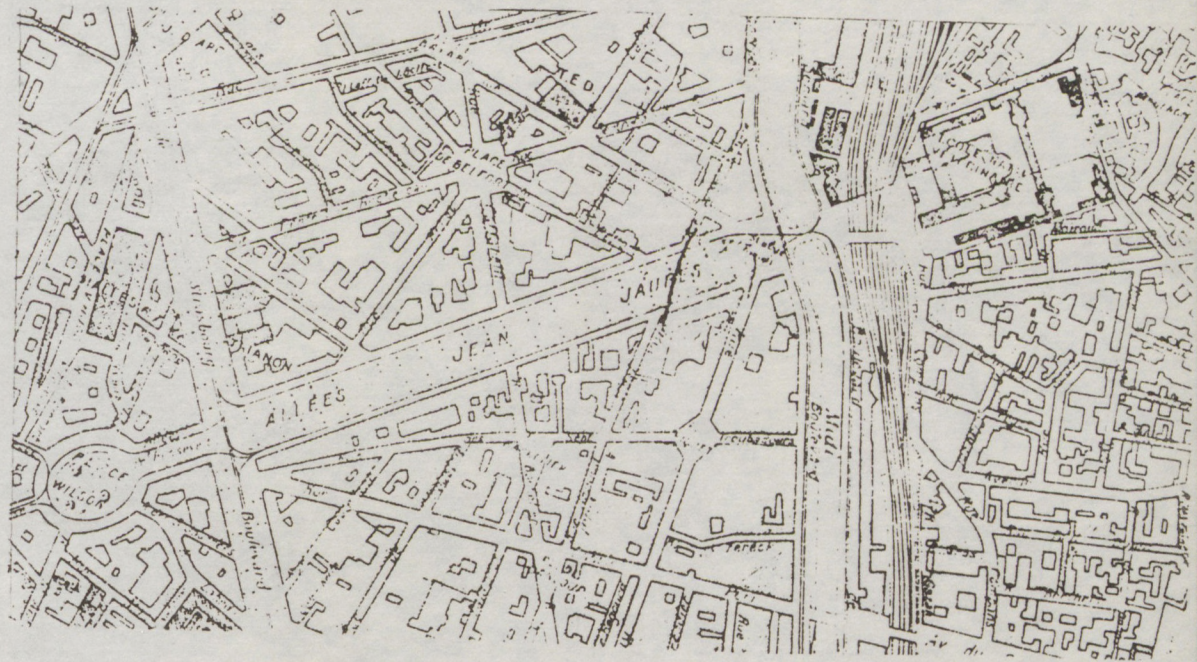
Ancienne imprimerie  
aujourd'hui devenue  
restaurant.



Théâtre des Variétés reconstruit  
après la première guerre



Cadastre 1930 : les lignes de tramway  
passent de chaque côté du maîl d'arbres  
sous lesquels viennent se promener les  
toulousains. Après la guerre, les  
Allées Lafayette sont devenues les Allées  
Jean Jaurès





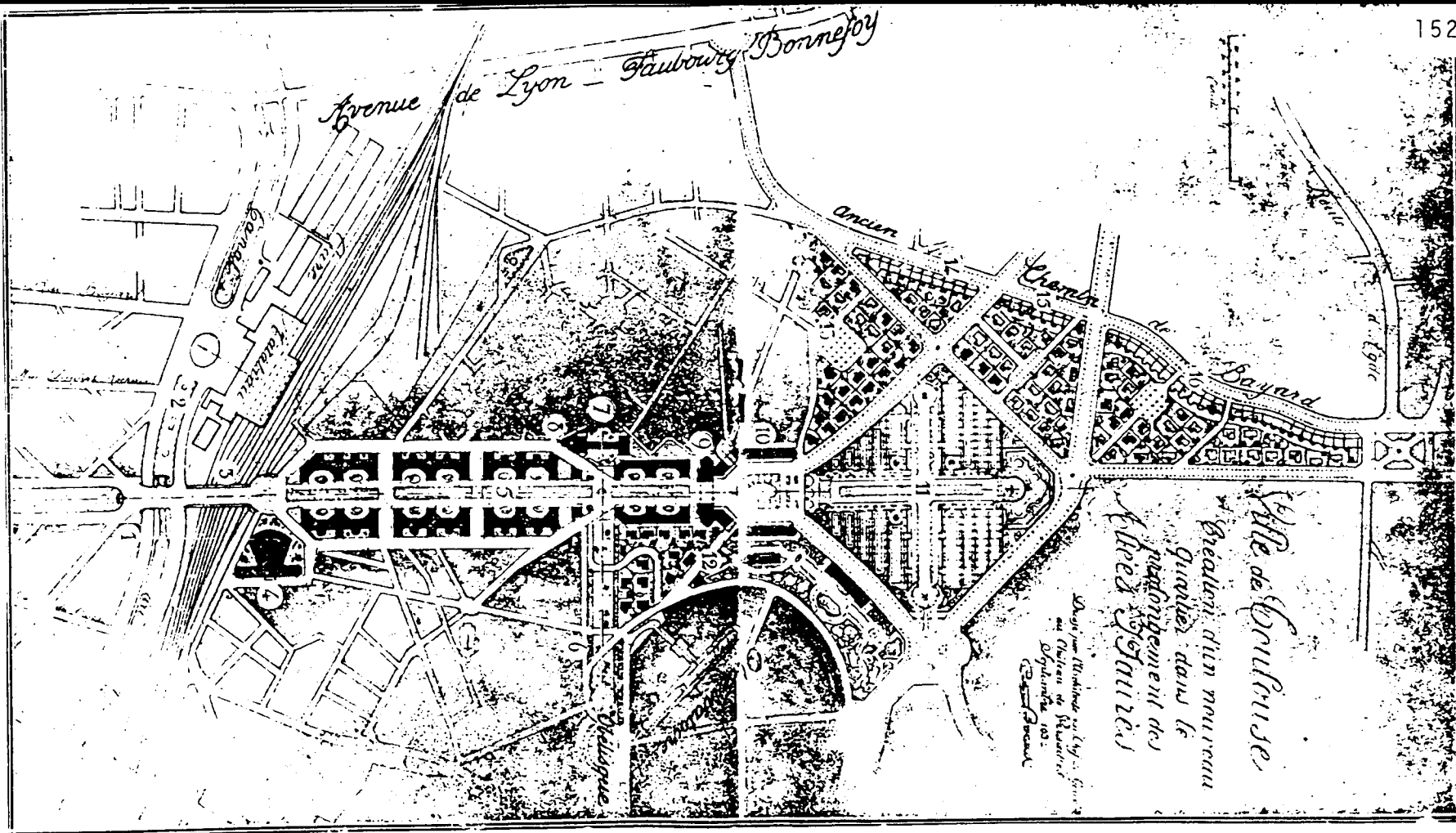
## LES ALLEES : UN AXE D'EXTENSION

Plusieurs propositions de prolongement furent élaborées durant la première moitié du XXème siècle. La plus complète fut celle de Léon Jaussely, application de son plan d'embellissement de 1929. Il prolonge et ouvre la perspective des Allées par une avenue bordée d'immeubles à redans rappelant l'influence d'Eugène Hénard ; le canal est en partie recouvert, les circulations "superposées" au croisement du boulevard Riquet et des Allées Jean Jaurès. Ce projet moderne rompt avec/et en même temps prolonge la ville ; c'est une conception globale d'urbanisation que développe Jaussely : Un quartier avec son centre, ses cités jardins, ses équipements, les activités (bureaux, foire...). Au plan formel, il utilise toujours le tracé perspectiviste y associant de nouvelles typologies : tours, immeubles à redans, cités-jardins ; projet d'architecte, il ne sera suivi d'aucune application, l'urbanisme réglementaire prenant le pas sur les plans d'embellissement tel que Jaussely voulait les mettre en oeuvre.









1. — Superposition de la circulation des Allées Jean-Jaurès à celle du Boulevard Riquet.  
 2. — Création devant la Gare Matabiau d'une place publique et d'une promenade recouvrant le Canal du Midi.

3. — Construction d'un large pont sur les voies du Midi.  
 4. — "Toulouse-Information".  
 5. — Allées Jean-Jaurès prolongées.

#### LÉGENDES

6. — Perspective de l'Allée Verte de l'Obélisque.  
 7. — Jardin d'enfants.  
 8. — Gymnase et bains-douches du nouveau quartier.

9. — Maison des Jeunes.  
 10. — "Place publique".  
 11. — Foire de Toulouse.  
 12-13-14-15-16. — Cités-jardins.

La proposition de Léon Jaussely ne transforme pas le tissu existant ; projet d'extension et première application de son plan d'embellissement de 1929, elle ne sera pas réalisée.



A la Toulouse médiévale, qui se survit aux Cordeliers, à Saint-Sernin, à Saint-Etienne, etc..., première cité rose (brique et pierre); à la Toulouse renaissance, deuxième cité rose (brique et pierre) que perpétuent les magnifiques hôtels d'Assézat, de Pierre, Lasbordes, etc.; à la Toulouse des dix-septième et dix-huitième siècles, troisième cité rose (brique et pierre) qu'illustrent le Capitole, la Daurade, le Pont Neuf, etc...; à la Toulouse de la III<sup>e</sup> République, quatrième cité rose qui a pour jalons la rue d'Alsace-et-Lorraine, les boulevards, les Facultés, etc...; l'heure sonne d'ajouter la Toulouse « d'après la première guerre mondiale », cinquième cité rose (brique et béton) à qui les observations et les jugements des meilleurs esprits toulousains, répétés et concordants depuis déjà plusieurs générations, commandent de s'étagier sur les pentes de « la Colonne ».

Dans la maquette ici présentée on a entendu traiter ce problème de la création d'un quartier de ville sous le jour d'une complète sincérité en face d'exigences multiples : sociales, économiques, esthétiques.

Prolonger les allées Jean-Jaurès, ce pourrait être, avec quelque hâte dans l'examen, prolonger strictement les dispositions matérielles des allées actuelles Jean-Jaurès. La moindre réflexion fait toutefois accepter que le tracé et les dispositions d'autrefois ont toutes chances de ne pas répondre très utilement aux besoins d'aujourd'hui; que, de plus, le tracé créé pour le terrain plat s'accommoderait sans doute mal des pentes accentuées de « la Colonne ».

Bien d'autres observations s'ajouteraient à celles-là, qu'il serait trop long de citer ici, mais il en est une trop imprévue, pour être passée sous silence.

Les Allées J.-Jaurès prolongées n'auront que 40 m. de largeur

● L'Administration centrale ayant d'après les dispositions légales à approuver les plans d'extension des villes a jugé, pour des raisons encore inexplicables, que les nouvelles allées auraient une largeur excessive si elles adoptaient la largeur des anciennes... ! Ainsi, au moment où l'expérience acquise conduit les villes du monde entier à créer « large », au moment où le problème posé cesse d'être celui d'une minorité favorisée et devient celui d'une population entière, l'Administration d'Etat, contre le vœu des intéressés eux-mêmes, réduit à 40 mètres les 60 mètres jugés indispensables par nos aînés ! Ce serait perdre du temps que de rechercher les raisons de l'absurde.

Le projet présenté en maquette se débarrasse tout d'abord de cet amoindrissement « à priori ».

Le tracé général des Allées prolongées

● Les immeubles qui donnent à la future voie son volume et son dessin sont disposés pour ne comporter aucune cour intérieure habitable; tous leurs appartements sont en façade et les surfaces totalisées des cours intérieures supprimées se reportent en bordure des nouvelles allées où elles forment autant de squares ouverts qu'il y a d'immeubles.

Cette formule de plan rend à la voie nouvelle la largeur de l'ancienne. Les nouvelles allées se présentent, en outre, non plus sous l'aspect d'inextricables alignements de façades, mais sous la forme d'une chaîne de squares plantés. L'alignement réglementaire y est ponctué, tous les 50 mètres environ, par des « avant-corps » dont la répétition crée un effet perspectif puissant.

4

## Le déplacement de l'Ecole Vétérinaire Le prolongement des Allées Jean-Jaurès

*Le déplacement de l'Ecole Vétérinaire, l'élargissement de la Gare Matabiau et le prolongement des Allées Jean-Jaurès jusqu'au Plateau de Jolimont sont à l'ordre du jour depuis 1899.*

*Il a fallu 45 ans pour que cette question entre dans le domaine des réalisations.*

*Le programme primitif comprenait :*

1° *L'élargissement de la Gare Matabiau et la couverture du Canal du Midi.*

2° *La démolition de l'Ecole Vétérinaire et le prolongement des Allées Jean-Jaurès.*

*Son exécution était subordonnée à la construction de la nouvelle Ecole Vétérinaire.*

*Celle-ci sera vraisemblablement terminée dans un an ou un an et demi.*

*L'élargissement de la Gare Matabiau, après des négociations laborieuses, est à un point mort. La dépense devait être gagée par le produit des taxes temporaires dont le montant aurait payé les annuités des emprunts... Les circonstances économiques ne permettent plus d'envisager cette hypothèse. Il faut étudier à nouveau cette question.*

*La réalisation du projet d'ensemble commencera donc par le PROLONGEMENT DES ALLEES JEAN-JAURES.*

● Le prolongement des Allées Jean-Jaurès, rêve d'expansion toulousaine, caressé comme une œuvre de luxe par les générations qui ont précédé la nôtre, se trouve aujourd'hui répondre au mouvement utilitaire qui, depuis la guerre, s'est partout en France et peut être davantage à l'étranger, saisi des agglomérations urbaines.

Les causes du développement et de la transformation des villes à notre époque sont toujours présentes dans l'esprit de chacun ; elles n'appellent aucun développement ; leurs effets sont simples à définir : nécessité de créer de nouveaux logements urbains : 1° pour répondre à l'augmentation numérique des populations citadines ; 2° pour permettre la mise à la réforme des logements trop anciens, insalubres ou d'aménagement désuet ; 3° pour suivre l'évolution des mœurs. Au total, transformation matérielle de la ville pour satisfaire aux exigences d'un état d'esprit nouveau.

Si la maison familiale ne se transforme pas en s'améliorant à chaque génération, elle périt. Le même sort attendrait la cité qui ne saurait pas, à temps, se développer et se transformer.

Considérations générales

3



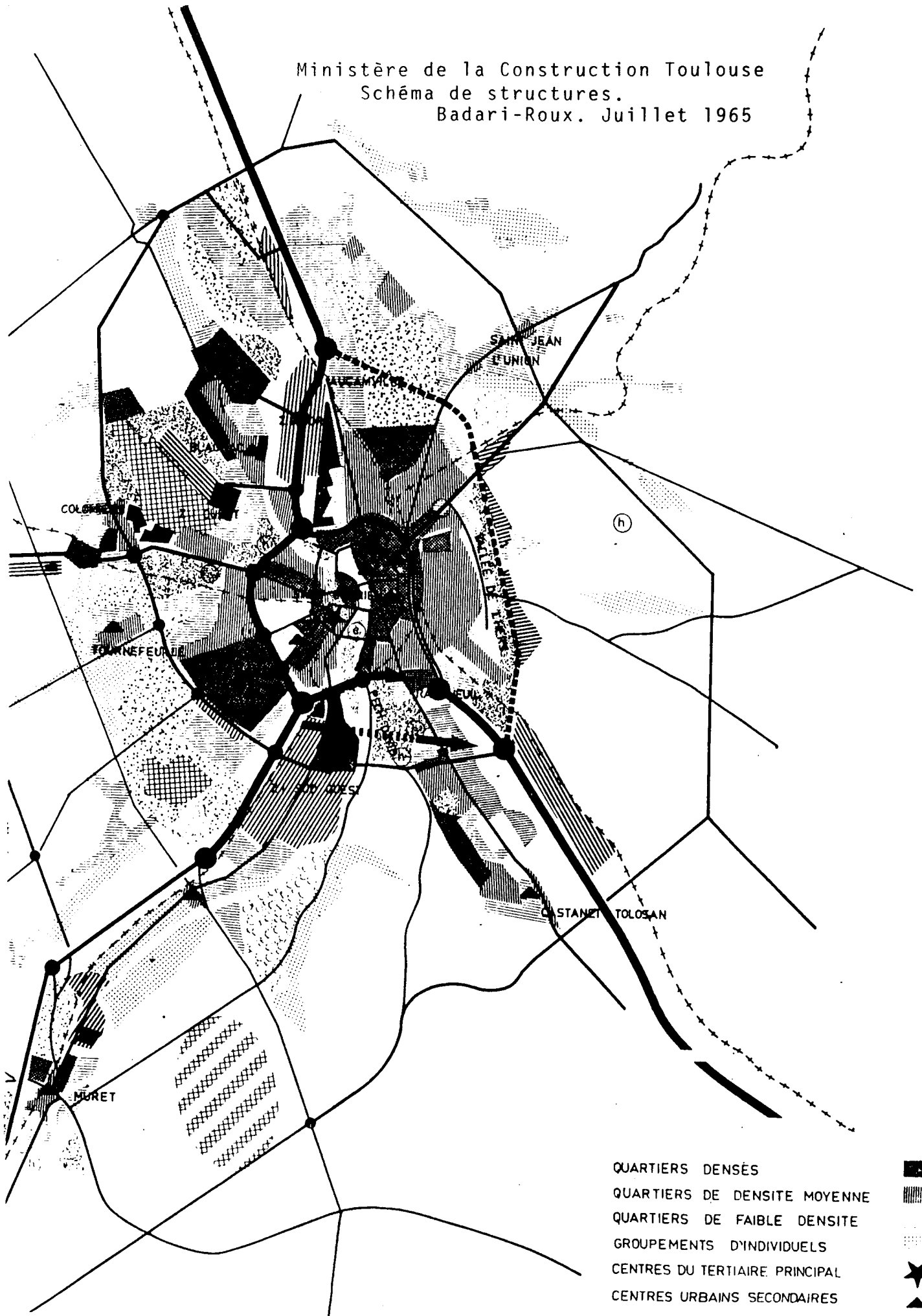
Le Xème plan et les programmes de voirie des années soixante : les allées deviennent une pénétrante

C'est avec le 5ème plan de septennat du Général de Gaulle que vont être établis les schémas préparant les plans d'urbanisme directeur puis les schémas directeurs vont entraîner des transformations morphologiques essentielles dans la ville. Pour Toulouse, le document du Vème plan fait apparaître un choix qui va soulever de fortes oppositions et déterminer en partie l'évolution de la ville : la déviation du cours du Canal du Midi et l'utilisation de l'ancien lit comme rocade Est de la ville. Ainsi les Allées Jean Jaurès devenaient une "pénétrante" dans la ville ancienne proche du centre administratif de la ville. Enfin, les Allées "débouchaient" sur une grande circulation.





Ministère de la Construction Toulouse  
Schéma de structures.  
Badari-Roux. Juillet 1965

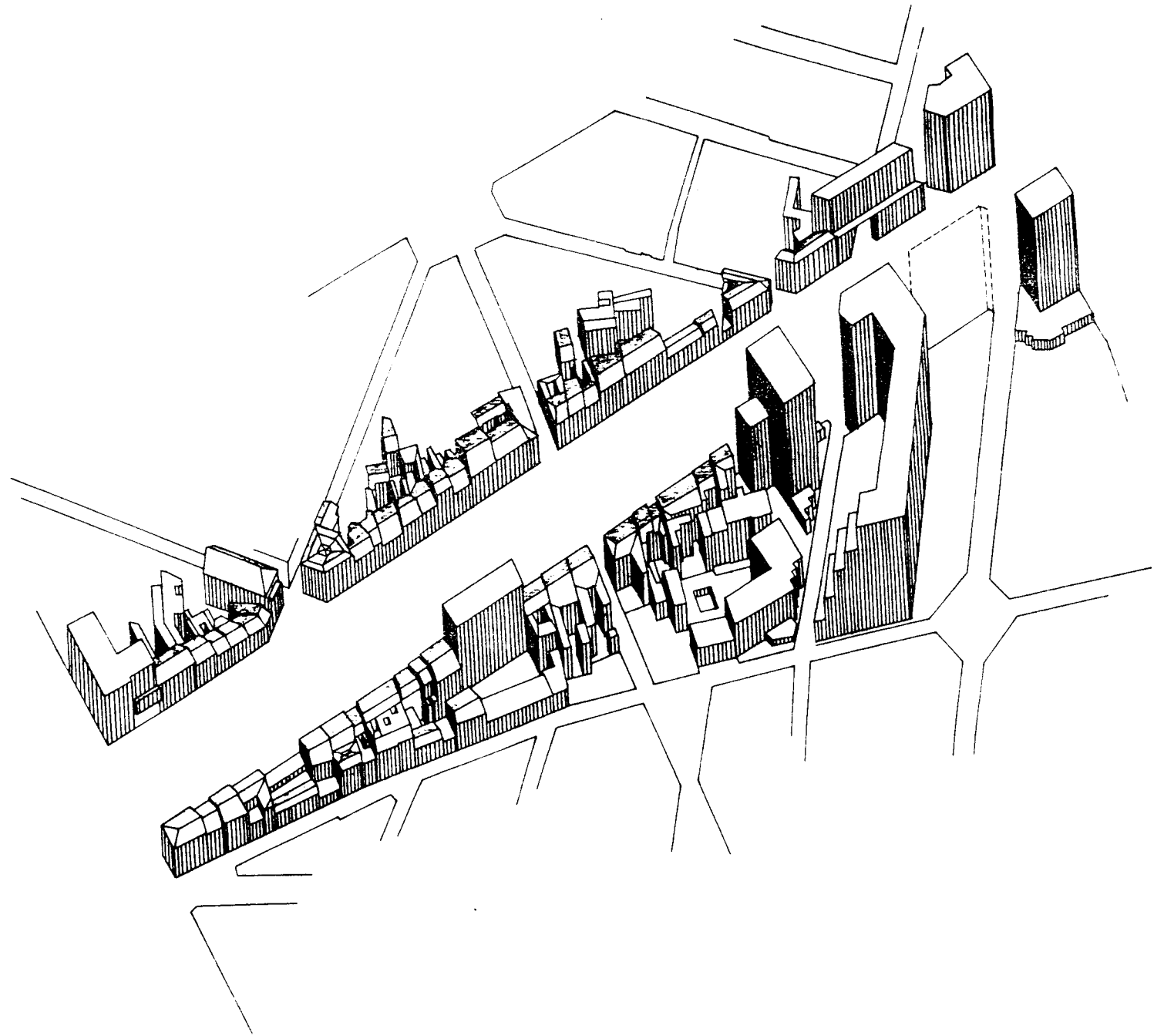


La conséquence logique en fut un nouveau règlement de la construction sur les Allées la disparition du mail central au profit d'une chaussée à quatre voies et la destruction du verrou que constituait l'école vétérinaire. Ce schéma de voirie fut suivi de l'élaboration du Plan d'Urbanisme Directeur qui, approuvé en 1962, instituait une nouvelle discipline d'architecture. A l'origine de cette réglementation, la volonté de l'architecte en chef de la ville de l'époque de rompre la continuité d'avec les constructions du XIXème siècle, de reconstruire sur l'ensemble des Allées une série de barres à portique en rez-de-chaussée, impliquant une transformation du parcellaire, le passage à la verticalité, la reconstruction totale des Allées suivant une nouvelle esthétique, concept de la tabula rasa, insertion dans la ville de nouveaux types de bâtiments : immeubles collectifs répondant aux nouvelles exigences de l'économie du bâtiment. Somme toute, cette proposition est le premier et le seul "projet architectural" des Allées Jean Jaurès composant un ensemble de part et d'autre de celle-ci. L'application du PUD va se traduire par la disparition du mail central de platanes et de la promenade, par le regroupement de parcelles par rachat effectué par les nouvelles sociétés immobilières du "boum des années soixante", et par la construction de plusieurs barres, reprenant la "discipline d'architecture" du P.U.D.

Le P.U.D. prévoyait également l'ouverture d'un prolongement des Allées au-delà du canal. De ces documents seront réalisés : les Allées G. Pompidou pionnant la circulation au-delà du Cabinet, la disparition du mail central au profit d'une large chaussée centrale et de contre-allées de stationnement. Les premiers changements de hauteur des bâtiments va se faire par regroupement de parcelles côté nord des Allées.

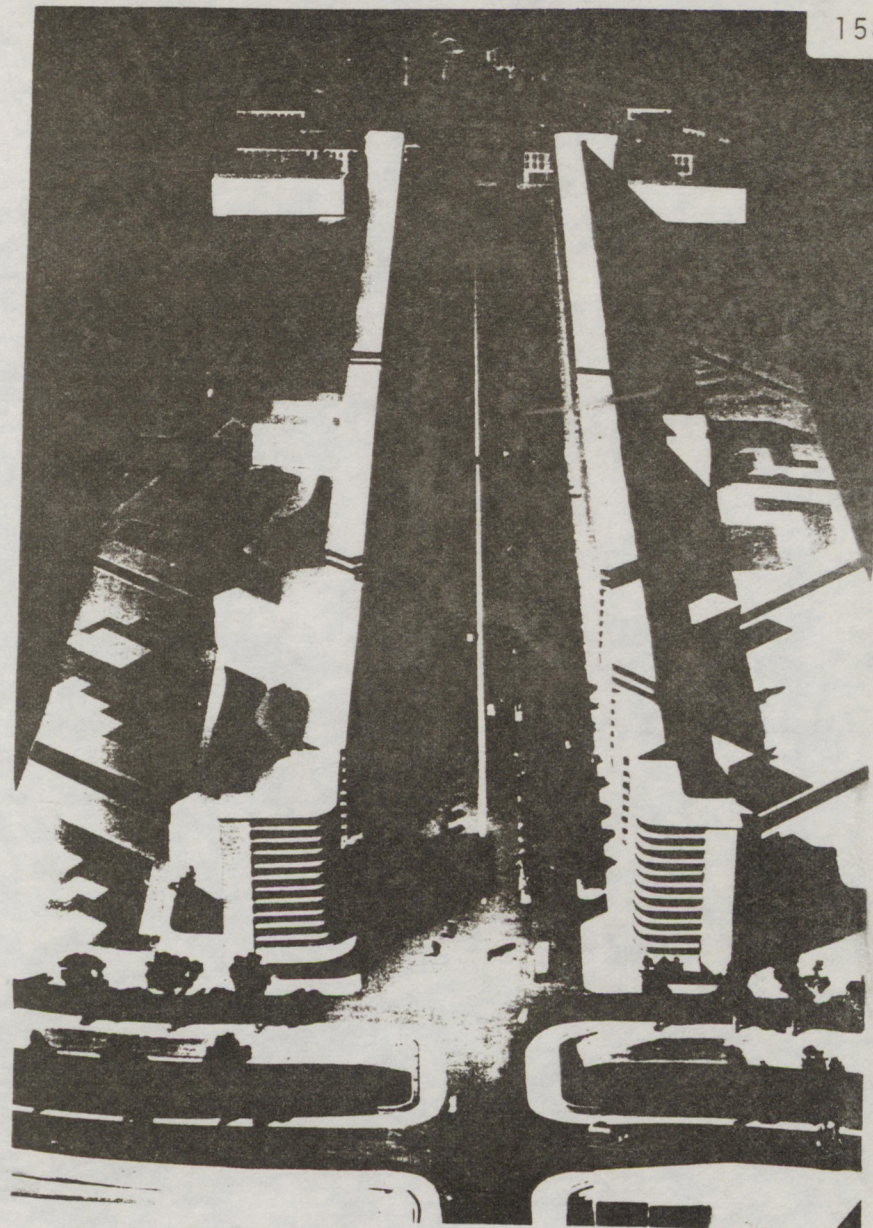


LES ALLEES AUJOURD'HUI





L'architecte en chef de la ville, Tarrius, parallèlement au P.U.D., élaborait un projet de reconstruction des Allées caractérisé par des bâtiments uniformes, à rez-de-chaussée sur pilotis, 11 étages et toit-terrasse. Cette conception va influencer les décisions du Conseil Municipal qui reprendra l'idée d'une servitude obligeant les promoteurs des nouvelles constructions à construire sur pilotis et surtout qui décidera de la destruction du maîl d'arbres et sa transformation en voie rapide.



Maquette du projet Tarrius



PLAN D'URBANISME DIRECTEUR

(extrait)


DISPOSITION GENERALE


HAUTEURS : 10 ETAGES (art 28)

ORDONNANCE D'ARCHITECTURE

HAUTEURS : DEROGATION POSSIBLE (art 28 et 45)

PLAN D'URBANISME DE DETAIL (Projet)

 ORDONNANCE D'ARCHITECTURE  
(devant faire l'objet d'un plan de détail)

 ESPACES SOUMIS A UNE SERVITUDE  
SPECIALE D'ASPECT (liée a l'ordonnance  
d'architecture)

 IMMEUBLES OU ILOTS A RENOVER

C. — Allées Jean-Jaurès - Allées Charles-de-Fitte.

La discipline d'architecture applicable en bordure des allées Jean-Jaurès, des allées Charles-de-Fitte et de la place Saint-Cyprien est déterminée par un plan d'urbanisme de détail établi en application des articles 2 et 4 du décret n° 58-1463 du 31 décembre 1958.

Jusqu'à l'approbation de ce plan, il pourra être sursis à statuer sur les demandes d'autorisation de construire ayant pour objet des travaux qui seraient de nature à compromettre ou à défavoriser l'aménagement ultérieur des abords des allées Jean-Jaurès, des allées Charles-de-Fitte et de la place Saint-Cyprien.

P.U .D. extrait

Le P.U.D. a été approuvé le 31 Juillet 1962



Les transformations morphologiques vont s'amplifier avec le Plan d'Occupation des Sols à partir de 1971.

Les Allées Georges Pompidou vont finir de s'ouvrir et l'école vétérinaire est détruite en 1972. Le prolongement des Allées se fait sans formes urbaines d'ensemble, l'Avenue moins large que les Allées va être le lieu de spéculations diverses donnant des résultats disparates et dyslexiques.

Sur les Allées la spéculation va se développer à volo ayant pour caractéristique les traits morphologiques suivants :

- les deux côtés des Allées ne sont pas dotés du même règlement, ainsi la façade sud pourra s'élever jusqu'à 18 m alors que celle située au nord ne pourra aller que jusqu'à 16 m. De plus un P.O.S. partiel sur une partie de cette façade permettra une opération s'élevant à 53 m. Ainsi la dislocation de l'espace des Allées va être codifiée par le P.O.S. entérinant une position fondamentale de rupture d'avec la ville ancienne, même si une politique de sauvegarde commence à s'affirmer sur certains bâtiments.



## POS PARTIEL

(Extrait)

Le P.O.S. partiel de 1974.

Il s'agissait, dans la continuité des orientations définies dans le P.U.D. mais aussi en tenant compte du contexte général de l'urbanisation (début de la crise, fin des illusions), de répondre à une situation précise : un projet immobilier ne pouvant pas se réaliser dans le cadre de la réglementation en vigueur.

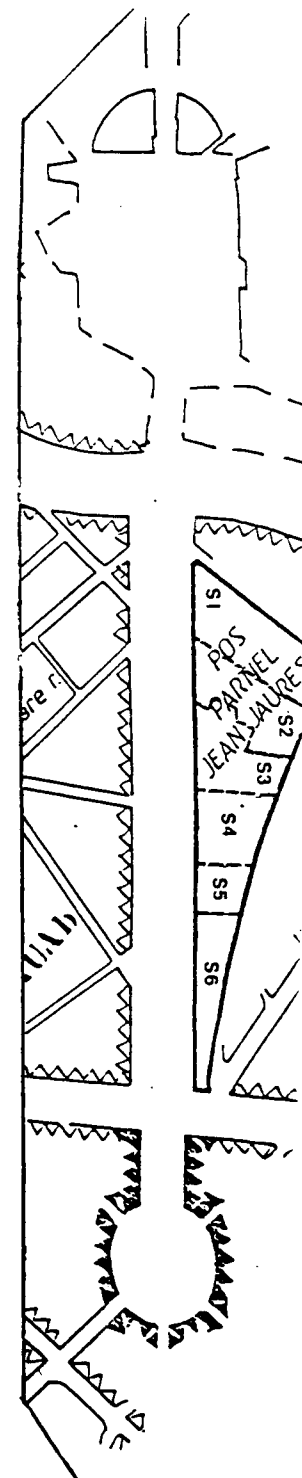
.EMPRISE AU SOL : 70% de la surface d'une parcelle

+ 30% en rez.de.chaussee

.HAUTEURS :

Pour le secteur S <sub>1</sub> à la cote NGF	198,17
Pour le secteur S <sub>2</sub> à la cote NGF	205,30 & 184,30
Pour le secteur S <sub>3</sub> à la cote NGF	184,30
Pour le secteur S <sub>4</sub> à la cote NGF	176,00
Pour le secteur S <sub>5</sub> à la cote NGF	176,00
Pour le secteur S <sub>6</sub> à la cote NGF	171,17

- perimetre de la zone
- - - - delimitation des secteurs
- S1** numeros des secteurs



PUBLIE le: 16 Juillet 1974

# LE POS

## DISCIPLINES D'ARCHITECTURE


### HAUTEURS MAXIMALES ADMISES




27 m



53 m (terrasses autorisées sur la totalité de l'ilot)

 Un trait continu soulignent l'une des hauteurs fixées indique que cette hauteur mérite, dans toute la mesure du possible, d'être atteinte

 Un certain nombre de rues et places doivent être traitées de manière à en sauvegarder le caractère. Pour chacune d'elles, la hauteur MAXIMALE préconisée méritant d'être atteinte ne peut excéder

FACADE NORD 16 m

FACADE SUD et 7 Troubadours 18 m



## PLAN D'OCCUPATION DES SOLS

(Extrait)

### EMPRISE AU SOL

70 % à 100 % en fonction de la profondeur de la parcelle

### HAUTEURS

16 m sur la façade nord

18 m sur la façade sud

53 m sur l'ilot des A.S.F



Prescription et discipline d'Architecture





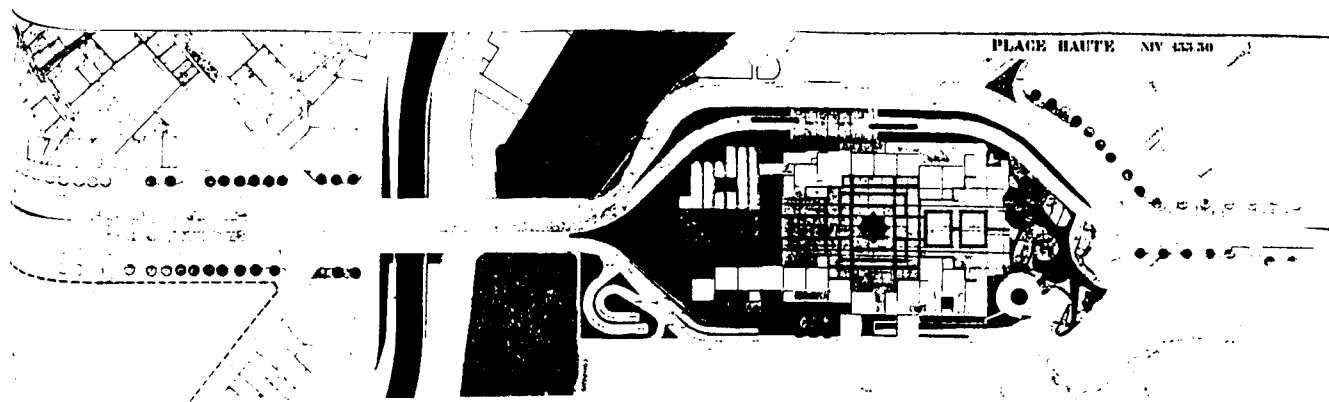


Les Allées Jean-Jaurès aujourd'hui sont un des lieux toulousains les plus bouleversés, tant les projets et les enjeux y sont nombreux : le plus vaste parking souterrain de la ville, un centre commercial souterrain également, la poursuite d'importantes opérations spéculatives, le passage du métro.

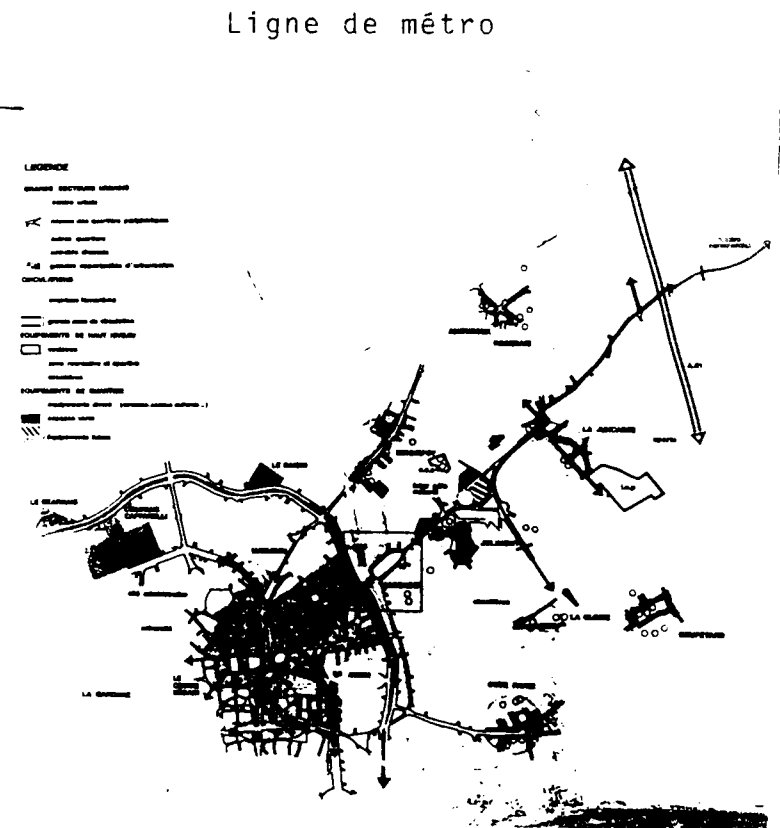
Avec l'ouverture de l'avenue Georges Pompidou moins large mais en continuité, les Allées devenaient une sortie de ville d'autant que la rocade Est de la ville devrait pouvoir être reliée à l'avenue Georges Pompidou mais l'arrière de la colline du Calvinet était urbanisée de telle sorte que la connection est difficile; dès lors, le site de Marengo vaste terrain de bitume servant temporairement de parking est l'objet de divers projets qui ont tous en commun l'importance du programme et l'ambiguïté formelle : programme ayant pour caractéristique de faire de Marengo le centre d'échanges majeur de l'agglomération toulousaine.



train, métro, bus, y auront leur gare respective ; bureaux commerces, logements doivent s'y implanter sur de nombreux mètres carrés ; reste que l'ambiguïté est totale quant au rapport à la ville ancienne et aux Allées Jean-Jaurès ; l'ensemble des projets "fermant" les Allées tout en assurant la liaison avec l'avenue G. Pompidou, la notion de porte étant au centre du discours. Comment les Allées peuvent-elles redevenir et devenir le lieu public majeur de la ville, les réponses sont partielles, contradictoires ; en témoigne le seul problème du patrimoine architectural reconnu comme tel et les divers projets déjà réalisés.



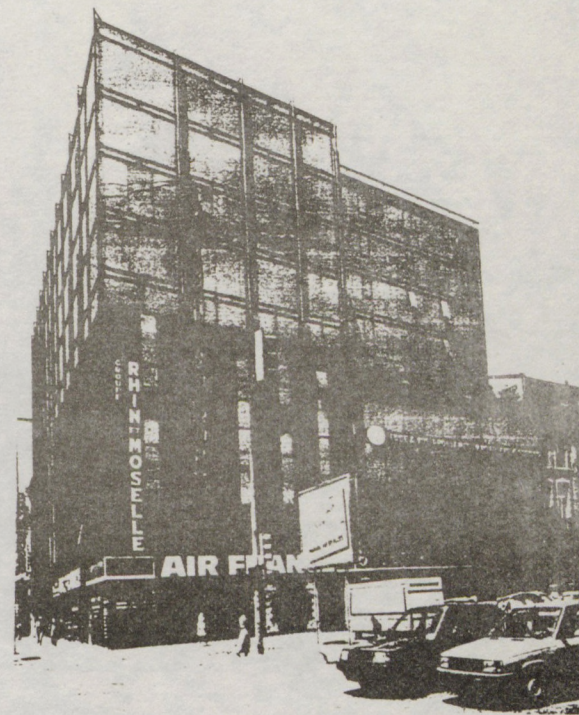
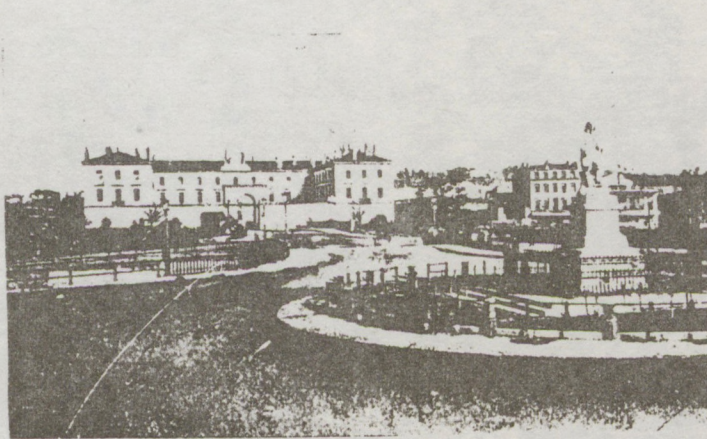
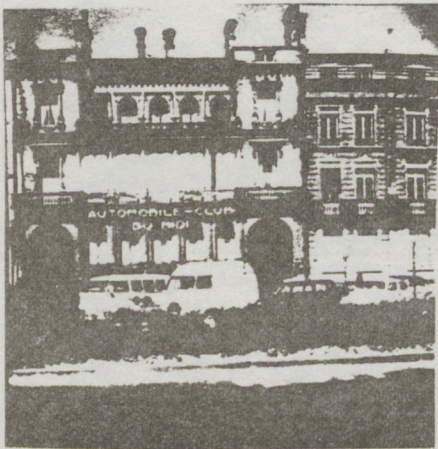
Première proposition pour le site de MARENGO





Trois exemples éclairent les rapports qu'entretient l'urbanisme moderne avec le patrimoine :

- l'Ecole Vétérinaire qui sera détruite en 1972
- l'Hôtel de Vitry également détruit
- l'immeuble d'angle (côté nord) entre boulevard et Allées qui recouvre le bâtiment d'angle ordonnancé toujours existant sous le verre





De la destruction au camouflage, l'idée de conservation et protection du patrimoine du XIX ème siècle est sinon largement partagée, du moins dominante ; mais les nouvelles valeurs d'usage qu'impliquent les transformations en cours de ce lieu viennent en contradiction avec sa mémoire.

Les projets multiples qui traversent ce lieu renvoient à la pluralité des pouvoirs qui interviennent sur la ville : le projet architectural n'est-il que fragment, moment, contraire à la conception classique qui avait présidé au projet de la place. Ainsi, cette unité qui semble faire défaut aux Allées dès leur construction est-elle sûrement une recherche vaine tant la recherche formelle, esthétique est éloignée des problèmes que soulèvent de telles transformations.

-:-:-:-:-:-:-:-



