

mouvement de circulation qui maintenant encombre constamment les rues St.-Pierre, St.-Côme et de l'Herberie, se jetterait sur les nouvelles voies qui lui seraient ouvertes pour gagner de suite les quais de la Saône. Or, il est facile de comprendre que les conducteurs de voitures, craignant de rencontrer des obstacles dans la rue du Bessard, large seulement de 8 mètres, préféreraient passer dans la rue de la Boucherie, large au moins de 12 mètres. Cette préférence, qui dériverait naturellement de la disposition des lieux, aurait un double inconvénient : elle amènerait dans la rue de la Boucherie une affluence capable de causer de fréquents accidents, et porterait un grand préjudice à la valeur des immeubles coteusement construits dans la rue du Bessard.

Cependant, si l'on voulait maintenir la distribution locale fixée par le plan de 1840, il serait presque impossible d'augmenter la largeur imposée par ce plan à la nouvelle rue du Bessard.

On ne pourrait, en effet, prendre cet élargissement du côté du midi, puisque, selon ce plan, ce côté doit suivre immuablement l'alignement du même côté de la rue de la Cage. Il faudrait donc prendre cet élargissement sur le côté nord, c'est-à-dire sur le trapèze destiné à être bâti; et comme ce trapèze n'a que 16 mètres de façade sur le quai d'Orléans, on ne pourrait diminuer cette dimension sans porter un dommage réel à la valeur vénale de cette façade, déjà si malheureusement restreinte, et sans rendre plus saillantes encore les fâcheuses distributions locales qui dérivent du plan cité.

C'est par ce motif, sans doute, que les auteurs de ce plan avaient réduit à 8 mètres la largeur de la nouvelle rue du Bessard; cette réduction était pour ainsi dire forcée.

Les considérations qui viennent d'être développées démontrent les conséquences fâcheuses qu'auraient la direction peu convenable et les dimensions étroites assignées par le dernier plan à la nouvelle rue du Bessard. On peut compléter cette démonstration par un exemple : si ce plan était exécuté, cette