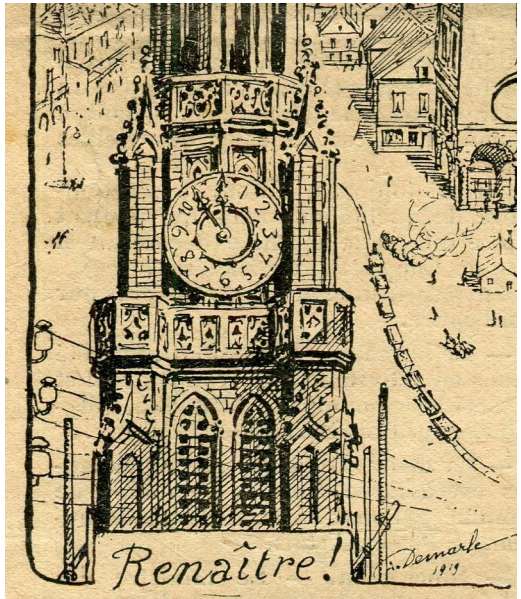

Le plan d'alignement

Nos lecteurs voudraient bien savoir à quel point en sont les chinoiseries administratives au bout desquelles notre plan d'alignement pourra enfin entrer dans la période d'exécution. Ils ne se gênent même aucunement pour nous exprimer leur impatience.

Voici ce que des renseignements puisés aux meilleures sources nous permettent de leur apprendre :

D'une part, il est certain que nos rues n'ont pas été construites en prévision d'une circulation automobile de plus en plus intense. L'état où les obus boches ont mis nos maisons offre une occasion unique d'adapter notre voirie aux besoins des temps nouveaux.

De l'autre, nos édiles n'ont pas tort de considérer que notre grande artère centrale compte encore beaucoup de maisons dont les façades ont été relativement peu touchées ; on regarde à ajouter des démolitions nouvelles aux démolitions de guerre ; on regarde aussi à reculer des murs de façade au point que l'emplacement subsistant soit trop exigu pour être habitable.

Ces divers points de vue paraissent avoir été assez heureusement conciliés.

Nous aurons un boulevard extérieur partant du Boulevard de la Liberté, passant à la porte d'Amiens et aboutissant au boulevard Vauban. De cette façon, nous assurons, et par le Nord et par le Sud, le circuit des camions automobiles, qui n'auront plus alors à emprunter la rue Saint-Aubert.

Ce sera parfait, à condition que les camions automobiles entrent, eux aussi, dans ces vues...

A côté de cette question, d'autres se posent, qu'en ce moment notre Conseil municipal étudie activement. Une question de principe les domine toutes.

Faut-il prévoir pour toutes nos rues un élargissement et un redressement tracassiers et onéreux ?

Nous répondrons : Non. Certaines rues sont, par leurs aboutissements, désignées pour la grande circulation : tramways, autos. A celles-là, donnez toute la largeur qu'il faudra ; mais le plus grand nombre sont destinées à rester ce qu'elles ont toujours été : des rues où, en dehors de leurs habitants, on ne voit guère que quelques rares passants, qui y semblent égarés : A celles-là, laissez le pittoresque ; ne démolissez pas le vieil Arras sans profit pour personne. Ici, une seule considération est à envisager : la guerre au taudis. Partout où elle peut se faire sans enlever à notre Arras son antique cachet, qu'on y aille carrément, mais autrement qu'on le respecte.

Et que, par amour de la ligne droite, on ne s'amuse pas à frapper d'alignement les deux côtés d'une rue en un même point. Ne doublons pas nos ruines et nos frais.

Enfin, il y a la fameuse *Avenue de Marseille*, qui devait aller de la place du Théâtre à la place Victor-Hugo. Ce tracé est abandonné ; il éventrait trop de maisons réparables. Un autre est proposé, qui irait des Ardents à la Cathédrale. Il n'aurait pas le même inconvénient : il en aurait d'autres, dont le plus sérieux est peut-être qu'il ne répond à aucun besoin. Ce serait une avenue « de magnificence » ; elle pourrait avoir son genre de beauté ; mais il lui manquerait la première et la plus essentielle des conditions esthétiques : l'utilité.

Qu'on donne à la partie Sud du demi-boulevard de ceinture projeté le nom de notre marraine : ce sera très bien, puisque, somme toute, il y conduira, aboutissant à la Porte d'Amiens.

Nous proposons, pour la partie Nord, le nom d'avenue de la Victoire.

E. GUERRIN.

P.-S. — L'avenue de Marseille est, à l'heure où nous imprimons, décidée du jardin Saint-Vaast à la rue Saint-Aubert. Sa partie sud est réservée.

Les problématiques du plan d'alignement sont bien définies : adapter la ville à la circulation automobile, ne pas ajouter de nouvelles démolitions aux démolitions de la guerre, faire la guerre aux taudis.

Le Beffroi d'Arras, 26 février 1920