

Morlaix

Les aménagements d'une ville à l'époque du Second Empire (1852-1870)

Le 2 décembre 1852 marque l'avènement en France du Second Empire, il s'achèvera le 4 septembre 1870, jour où est proclamée la Troisième République suite à la guerre contre la Prusse et la cuisante défaite de Sedan. Le Second Empire est une période de grand essor et de modernisation. Les progrès sont considérables dans l'industrie, le commerce, les chemins de fer, la modernisation des villes, la politique de grands travaux... C'est aussi le temps où le faste impérial s'illumine, la cour se rend à Compiègne, à Biarritz... Ce contexte national a fortement influencé la vie morlaisienne de cette deuxième moitié du XIX^e siècle.

Sous le Second Empire, Morlaix est la deuxième ville du Finistère par le nombre de ses habitants. La commune passe de 12 395 habitants en 1851 à 14 359 en 1872. La population active compte de nombreux commerçants, de même que des négociants et leurs domestiques, ainsi que des ouvriers ; la manufacture de tabac sur les quais en embauche à elle seule 1 200 en 1863. La vie politique, elle, s'inscrit dans le contexte impérial ; le pouvoir nomme les maires des villes de plus de 6 000 habitants. Deux maires se succèdent à Morlaix, Antoine-Benjamin Frébourg puis Alexandre-Étienne Tilly ; tous deux sont propriétaires et négociants. Quant au conseil municipal il est constitué au début des années 1850 de nombreux nobles, mais bientôt sa composition évolue pour donner la prépondérance à la bourgeoisie commerçante. Parmi les questions qui se posent à ces élus, l'une d'entre elle revêt une importance toute particulière, il s'agit de l'urbanisme. Cette préoccupation est en effet capitale dans la mesure où concernant le cadre de vie de la population elle touche au quotidien des habitants.

Au milieu du XIX^e siècle, Morlaix conserve en son centre ses vieilles ruelles tortueuses, souvenir de la cité médiévale. Mais il faut se rendre à l'évidence, la population ne cesse d'augmenter et Morlaix, en tant que port

et carrefour routier, est une ville d'échanges et de passage de plus en plus fréquentée. Il devient désormais très difficile pour cette foule qui se retrouve au centre-ville de se contenter de ses vieux quartiers engorgés et malsains. Tout naturellement des rénovations s'imposent. De plus, le vent qui souffle sur l'Empire apporte à Morlaix ses idées nouvelles de progrès, de vitesse et de profit. Ainsi la ville se modernise, laissant la place à un nouveau paysage urbain.

Modernisation des routes, rues, places et quartiers

Un carrefour routier à préserver

Malgré son emplacement au creux d'une vallée encaissée, Morlaix bénéficie d'une situation privilégiée en matière de réseau routier. Elle se trouve en effet sur le trajet de la route impériale n° 12 reliant Paris à Brest, sur la route impériale n° 169 qui est l'axe Roscoff-Lorient¹ et enfin la route départementale n° 2 la relie au département des Côtes-du-Nord.

La route départementale n° 169 joue un rôle tout particulier. C'est elle qui, partant de Roscoff et traversant Saint-Pol-de-Léon, achemine journalièrement les légumes de cette zone maraîchère jusqu'au port de Morlaix. De là, ils sont chargés sur les bateaux à vapeur à destination du Havre. À Morlaix, c'est sur le quai de Léon que passe la route impériale n° 169. Or à cette époque celui-ci est en très mauvais état. Améliorer le parcours de cette voie signifie l'aménagement du quai qui est l'un des lieux les plus fréquentés de la cité. La rectification de cette route entre le champ de bataille et la cale neuve devant entraîner une augmentation des échanges commerciaux morlaisiens et l'aménagement d'une des voies les plus empruntées de la ville, on comprend l'acharnement avec lequel le conseil municipal s'y attache régulièrement. Le 5 décembre 1856, on assiste à la réception définitive des travaux de cette portion². En ce qui concerne la route départementale n° 2 le décret impérial du 2 juillet 1861 en autorise la rectification entre Morlaix et la limite des Côtes-du-Nord, suivant par là même la décision de ce département de rectifier cette voie sur son territoire. Satisfaite de voir ainsi son vœu se réaliser, la commune cède sans difficulté une partie de la promenade du cours Beaumont nécessaire aux travaux de la rectification³. Enfin, la commune se consacre aussi au chemin vicinal de grande communication n° 9 qui la relie à Callac.

¹ Arch. nat., F 14 1710 : Finistère, routes impériales n° 12 et 169.

² *Ibidem*, route impériale n° 169.

³ Arch. mun. Morlaix, registre des délibérations du conseil municipal, séance du 26 mai 1862.

Les rues

La municipalité, soucieuse d'offrir en son centre des conditions de circulation convenables et un cadre de vie agréable, réalise divers travaux d'aménagement et d'entretien de la voirie. Le plan cadastral de 1834 et surtout le plan régulateur pour l'alignement des rues et places de Morlaix approuvé par une ordonnance royale du 4 août 1840 rendent tous les deux compte de l'ampleur des transformations. Nous avons la chance d'avoir conservé ces deux documents d'après lesquels travaillaient les architectes du Second Empire⁴.

Les alignements concernent la plupart des rues. Cette procédure entraîne chaque fois des démarches de la part de la municipalité puisque c'est elle qui achète les propriétés sujettes à rescindement dans le but de les démolir. Ces acquisitions souvent réalisées à l'amiable avec le propriétaire nécessitent de temps à autre le recours à une expropriation d'où des situations parfois délicates. Une fois régularisées les rues offrent à l'œil la netteté des lignes droites, tellement au goût du Second Empire ; ainsi elles facilitent la circulation dans un centre-ville saturé. L'entretien des rues est également sous la responsabilité de la commune. Beaucoup sont encore pavées et leur réfection coûte en 1865 au budget communal une dépense totale de 1 600 francs. Cependant le macadam recouvre progressivement les chaussées et il faut pour répondre à ce nouveau besoin recourir l'année suivante aux services d'un cantonnier et de plusieurs ouvriers auxiliaires. Le macadam semble voué à un tel succès que chacun veut profiter de ce progrès. En 1867 c'est au tour des habitants de la rue des Vignes d'en demander la pose dans leur artère.

Avoir des rues faciles d'accès et bien entretenues signifie aussi des rues vides de tout encombrement. Or à Morlaix les boues et immondices sont chose courante sur la voie publique. C'est pourquoi en 1855 le conseil décide d'acheter au bureau de bienfaisance le champ dénommé *Parc ar Feunteun Izella* dépendant de la ferme de *Roch-ar-Bleis* en la commune de Saint-Martin-des-Champs afin d'y entreposer les fumiers et ordures. Ce terrain présente toutes les qualités requises pour ce genre d'entrepôt. Couvrant 64 ares il se trouve «à plus de 300 mètres de toutes habitations, d'environ 1 000 mètres de la ville et de 200 mètres de la route impériale avec laquelle il sera mis en communication grâce à un chemin»⁵. Ce service d'expurgation des rues et places de la ville étant de la plus grande importance du point de vue de la salubrité publique, il demande un soin tout particulier ; en 1862 il est confié à deux familles d'agriculteurs⁶.

⁴ Ces deux plans sont conservés aux services techniques de la ville de Morlaix.

⁵ Arch. mun. Morlaix, registre des délibérations du conseil municipal, séance du 9 novembre 1855.

⁶ Arch. mun. Morlaix, *ibidem*, séance du 8 juillet 1862.

Les places

Préoccupée par l'entretien des rues, la municipalité l'est également par les places qu'elle désire aérées et embellies. Scènes de marché ou tout simplement lieux de passage ou de rencontres les places font partie intégrante de l'image urbaine de la ville. Sous le Second Empire deux d'entre elles connaissent des aménagements.

Desservie par la route de Paris et toute proche de la place des halles, la place du Dossen est un endroit où règne une grande animation. Les badauds qui s'y attardent se mêlent aux voyageurs descendus à l'hôtel de Provence où a d'ailleurs dormi, en août 1852, le prince Jérôme Bonaparte, frère de Napoléon I^{er}. Tous peuvent ensuite aller assister au bal ou applaudir les artistes qui se produisent dans la salle de la Renaissance, ex-salle Bizien inaugurée en juin 1854, et qui s'élève aux abords de la place⁸. Ce flot de personnes a rendu cette dernière trop exiguë et afin de l'agrandir la ville acquiert d'Eugène Boulineau fils l'auberge qu'il possède aux n° 3 et 4 de la place.

Une toute autre affaire est l'embellissement de la Grand'Place, la plus importante de toute la cité. Située entre l'hôtel de ville et le port, elle déborde

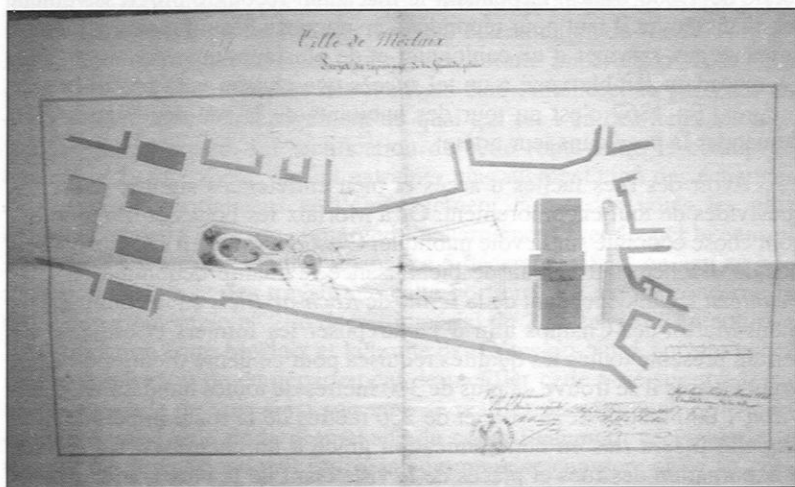


Figure 1. – Plan annexé au projet n° 3 d'E. Puyo pour la Grand'Place.
Bibliothèque du patrimoine écrit, Morlaix.

⁷ LE CLECH, Marthe, et YVEN, François, *Tristan Corbière, la métamorphose du crapaud*, Plourin-lès-Morlaix, édité à compte d'auteur, 1995, 79 p.

⁸ LE CLECH, Marthe, *Bretagne d'hier*, Morlaix, tome 1, Plourin-lès-Morlaix, 1988, 120 p.

d'activité en particulier les jours de marché. Cette fréquentation rend sa réorganisation des plus souhaitables. Mais l'ouverture des travaux se fait beaucoup attendre. En effet, à la même époque, l'administration des ponts et chaussées doit se prononcer sur la direction à donner, sur la Grand'Place, à la route impériale n° 169 que les travaux de construction du viaduc ont déplacée. À la fin de l'automne 1867 la décision tant attendue tombe enfin : la route impériale n° 169 passera sur le côté est de la place. Les travaux peuvent donc commencer. C'est le projet d'aménagement portant le n° 3 et proposé par l'architecte Édouard Puyo le 24 mars 1866 qui est adopté par le conseil⁹. La Grand'Place est totalement rénovée. Elle est désormais divisée en deux promenades séparées par un rond-point qui se trouve en face de la rampe Saint-Melaine. Celui-ci est planté en son centre par des arbustes et est entouré de deux allées circulaires réservées aux piétons. Sur la plus petite des promenades, au pied du viaduc, on peut dorénavant se reposer sur les bancs que des tilleuls viennent ombrager. Des plantes ornent également le devant de l'hôtel de ville sur des plates-bandes de 15 mètres de largeur et un trottoir entoure tout le pourtour de la place. En 1870 on boiserait tout le périmètre de la partie principale de la place à 2 mètres du bord afin de conserver aux piétons un trottoir suffisamment large et de «mettre les candélabres, placés trop près de la bordure, hors de l'atteinte des voitures au choc desquels ils sont incessamment exposés»¹⁰.

La rénovation du quartier des Jacobins

Outre ces travaux les édiles morlaisiens s'inquiètent de la rénovation d'un quartier entier, celui des Jacobins. Deux questions se posent, celle de l'agrandissement de la place et celle du devenir de la caserne qui la borde.

La place des Jacobins où se tient le marché aux légumes est devenue inadaptée. L'encombrement qui y règne les jours de foires est tel que la circulation est dangereuse jusque dans les rues voisines. Le passage des chevaux de la remonte, toute proche, aggrave les difficultés. Afin de mettre un terme à cette situation, la commune acquiert en 1863, pour la démolir, la caserne de la gendarmerie située à l'extrémité de la place, ce qui permet l'agrandissement de cette dernière. Cette destruction est un bienfait considérable pour la place mais la municipalité ne s'en contente pas. Respectant le plan d'alignement elle s'intéresse à d'autres propriétés, la forge, la cour et une partie de l'écurie qui se trouvent sur le côté est de la place ainsi que l'auberge située au n° 2 bis. La place des Jacobins ainsi agrandie est désormais plus apte à recevoir son marché et la circulation dans les rues adjacentes en est facilitée. En 1870 la place connaît de nouveaux aménage-

⁹ Arch. mun. Morlaix, registre des délibérations du conseil municipal, séance du 7 février 1868.

¹⁰ Arch. mun. Morlaix, *ibidem*, séance du 9 juillet 1869.

ments. On y établit un escalier pour qu'elle puisse communiquer directement avec la rue des Vignes. Partant de cette dernière on construit un trottoir qui va rejoindre la rue au Fil. Enfin l'on dote la rue des Vignes et la place de plusieurs bouches d'égout destinées à recevoir les eaux qui dévalent les pentes des rues voisines lors des fortes pluies. Le coût des travaux s'élève à la somme de 4 600 francs.

En ce qui concerne la caserne des Jacobins, c'est un ancien couvent qui, Révolution oblige, est supprimé en 1792. Le cloître sert dès lors de caserne tandis que l'église devient, sous le Concordat, une écurie pour la remonte¹¹. Mais la décision impériale du 27 mai 1865 ordonne la suppression du dépôt de remonte. Plus tard, par l'acte du 17 avril 1867 la commune devient propriétaire de l'ancienne église et de la cour dite «aux fumiers» au bord du Jarlot. Le département de la Guerre conserve par contre trois des ailes de la caserne, la cour intérieure et la cour extérieure. Le ministère de la Guerre laisse à la ville la libre jouissance du reste du bâtiment tant que son service n'en aura pas l'utilité, à charge pour la municipalité de subvenir aux frais d'entretien et d'assurance et de payer pour la location de l'établissement la somme symbolique annuelle de 10 francs¹². Il est de plus demandé à Morlaix d'exécuter la construction de la cour extérieure, de ses latrines et de son mur de clôture. Elle profite de ces travaux pour construire entre cette cour et les bâtiments scolaires voisins un escalier qui relie la rue des Vignes au quai des écoles et un passage le long du Jarlot pour faire communiquer ce quai avec la place des Jacobins.

En 1869 on installe le marché aux grains au rez-de-chaussée de l'ancienne église. L'étage supérieur continue à servir de lieu aux distributions de prix et aux réunions publiques¹³. En 1883, le département de la Guerre n'occupant plus la caserne des Jacobins, le conseil municipal en demande l'abandon à la ville¹⁴. Il s'appuyait sur l'article 13 de l'ordonnance royale du 5 août 1818 toujours en vigueur qui précisait que les communes auxquelles on cédait des bâtiments militaires en «conserv[aient] la nue-propriété, pour en être remises en possession et en avoir la libre jouissance si, par suite de leur inutilité absolue pour le service militaire, ils étaient abandonnés par le département de la Guerre»¹⁵.

¹¹ POSTIC, Andrée, LE BORGNE, Françoise, et ALLIAUME, Gilles, *Flânerie dans le vieux Morlaix*, p. 16.

¹² Arch. mun. Morlaix, registre des délibérations du conseil municipal, séance du 18 mai 1868.

¹³ Arch. mun. Morlaix, *ibidem*, séance du 16 novembre 1869.

¹⁴ Arch. mun. Morlaix, *ibidem*, séance du 15 juin 1883.

¹⁵ Arch. dép. Finistère, 2 O 1016 : lettre du directeur du bureau des travaux publics à Quimper au préfet écrite le 16 juillet 1883.

Du caractère militaire que donnaient à ce quartier la caserne de la gendarmerie et celle des Jacobins, il ne restait plus rien.

Le quartier du Poan-Ben

Proches de la place des Jacobins, les bords du Jarlot connaissent eux aussi, sous le Second Empire, de grandes modifications. Ils accueillent désormais les tout récents établissements scolaires publics.

La Troisième République et Jules Ferry restent incontestablement, dans les mémoires, liés au développement de l'instruction, mais ils ne doivent pas faire oublier que dans la première moitié du XIX^e siècle la question suscitait déjà de l'intérêt. Le régime de Napoléon III reprend le flambeau à travers la personne de Victor Duruy, ministre de l'Instruction publique de 1863 à 1869, qui développe l'instruction primaire et secondaire.

À l'aube du Second Empire, de multiples établissements dispensent leurs leçons aux petits Morlaisiens. Mais il n'existe aucun établissement public communal. Or Morlaix, ville de commerce, se doit d'assurer son avenir et comment y parvenir mieux qu'en instruisant dès à présent la jeune génération ?

Ces considérations avaient incité, dans les années 1840, la municipalité à s'équiper d'une salle d'asile mixte, d'une école primaire de garçons, d'une école primaire de filles et d'une école primaire supérieure de garçons¹⁶. Le terrain acheté par la commune en 1841 sur les bords du Jarlot paraissait idéal pour établir les futurs bâtiments¹⁷. La dépense de la construction estimée à 188 800 francs avait été couverte à la fois par des subventions gouvernementales et départementales et par un emprunt de 100 000 francs autorisé par la loi du 3 février 1851.

La salle d'asile et l'école primaire de filles, dirigées par les sœurs du Saint-Esprit, ouvrent leurs portes dès 1852. Mais bientôt des polémiques s'élèvent, la supérieure et les enseignantes se plaignent au nom de leur intimité, auprès du conseil municipal, du vis-à-vis qui existe entre leurs bâtiments personnels et la caserne des Jacobins où sont logés les soldats¹⁸. Les élus prennent alors les dispositions nécessaires pour que la salle d'asile et l'école primaire de filles soient transférées dans les locaux, toujours en construction, de l'école primaire de garçons. Cette dernière ouvrira ses portes en 1854.

¹⁶ SCHLEMMER, Henry, *Histoire du collège de Morlaix, fondé en 1597*, Morlaix, 1936, 257 p.

¹⁷ LE CLECH, Marthe, *Bretagne d'hier, Morlaix, op. cit.*

¹⁸ Arch. mun. Morlaix, registre des délibérations du conseil municipal, séance du 14 novembre 1853.

Outre ces écoles, la ville se dote d'un établissement d'enseignement secondaire dont la construction subit quelques retards. À l'hiver 1855, la commission composée de Messieurs Zozime Bienvenüe, Eugène Croissant, Charles Lannurien, Aumaitre et Édouard Corbière, chargée de la surveillance des travaux, remarque que le premier étage du bâtiment mesure 3,90 mètres de haut au lieu des 3,50 mètres initialement prévus. Cette modification au devis a pour fâcheux inconvénient de ne pouvoir établir au deuxième étage un éventuel dortoir. Sur la demande du conseil municipal, l'entrepreneur et l'architecte exécutent à leurs frais des travaux de rectification ; la livraison de l'établissement est à nouveau retardée ! Elle a finalement lieu en mars 1856.

Les cimetières

Il existait à Morlaix dans les toutes premières années du XIX^e siècle trois cimetières, celui de Sainte-Marthe, celui de Saint-Mathieu et enfin celui de Saint-Martin. Le cimetière de Sainte-Marthe ferme en 1826, d'où l'ouverture cette même année de celui de Saint-Charles¹⁹.

L'agrandissement du cimetière Saint-Charles

En 1854, une épidémie de choléra s'abat sur la cité ; dès lors les cimetières ne suffisent plus à recevoir les corps. Au mois d'août l'agrandissement du cimetière Saint-Charles est nécessaire. La seule solution est l'acquisition de terrains voisins. Mais les prétentions des propriétaires sont jugées beaucoup trop considérables par la commune qui renonce donc à acheter la terre. L'épidémie ne cesse pendant ce temps de ravager la ville et de laisser derrière elle son cortège de morts. La gravité de la situation est à son paroxysme. Le conseil songe alors à inhumer les corps dans l'allée qui encercle le cimetière²⁰. Cette idée, si elle soulage pendant un temps la population, n'accorde en fait qu'un court répit et très vite la question de l'agrandissement du cimetière est reposée. Après de multiples démarches, un décret impérial du 9 janvier 1856 déclare d'utilité publique l'agrandissement du cimetière Saint-Charles au moyen des terres voisines des dames Sanquer et Estrade. L'année suivante la commune entre en possession du terrain et entreprend les travaux dont la dépense s'élève à 5 659 francs. Le cimetière ainsi agrandi peut accueillir les dépouilles des Morlaisiens et quelques années plus tard l'article 1^{er} de l'arrêté du maire du 25 février

¹⁹ LE CLECH, Marthe, *Bretagne d'hier, Morlaix, op. cit.*, tome 2.

²⁰ Arch. mun. Morlaix, registre des délibérations du conseil municipal, séance du 9 septembre 1854.

1864 stipule même que «les personnes appartenant au culte réformé qui décéderont sur le territoire de la commune de Morlaix seront toutes inhumées dans la partie du cimetière Saint-Charles comprise entre le mur de clôture de la cour attenant au logement du gardien et le mur ouest dudit cimetière»²¹.

La translation du cimetière Saint-Martin

Le cimetière Saint-Martin est, lui, à l'image de nos anciens cimetières, situé autour de son église. Le 29 septembre 1854 à l'initiative du propriétaire De Cussy, demeurant dans le quartier du Porzmeur, une pétition circule parmi les habitants du plateau Saint-Martin. Leur requête, s'appuyant sur le décret de l'an XII, demande la translation du cimetière hors du périmètre habité. Ils considèrent que le cimetière actuel se trouvant sur la place Saint-Martin au cœur d'une zone agglomérée est extrêmement dangereux pour la santé des riverains. Ils s'insurgent, à juste raison d'ailleurs, contre le fait que ce lieu de sépultures est devenu trop étroit pour remplir comme il se doit sa fonction. Le maire achète pour établir le nouveau cimetière, les deux champs situés au lieu dit *Le Poulfanc* et portés au plan cadastral sous les n° 1 059 et 1 060 de la section A ; ils sont appelés *parc Saint-Augustin* et offrent une surface totale de un hectare, quarante-trois ares et vingt centiares. Par sa délibération du 23 novembre 1861, le conseil approuve cet achat ainsi que le projet de traité passé entre le maire et le propriétaire Amédée Mougeat et vote au budget de 1861 un crédit de 8 000 francs pour solder les frais de cette acquisition. Mais, le cimetière Saint-Martin sert en réalité à inhumer les Morlaisiens et aussi tous les habitants de la commune voisine de Saint-Martin-des-Champs. Six conseillers municipaux de cette dernière sur neuf acceptent la translation du cimetière à la condition que leurs administrés jouissent «dans le nouveau cimetière des mêmes prérogatives dont [ils] jouissaient dans l'ancien»²². Cette requête soulève des tollés d'indignation au sein du conseil municipal de Morlaix qui non seulement précise que «l'administration, la police et le produit du cimetière appartiendront sans réserve à la commune de Morlaix»²³, mais demande en outre à Saint-Martin-des-Champs de contribuer financièrement aux travaux. En août 1862, le préfet met fin à ce différend. Il reconnaît que les prétentions de Saint-Martin-des-Champs sont fondées si en échange elle prend part à la dépense. Finalement, le

²¹ Arch. mun. Morlaix, registre des arrêtés du maire, 25 février 1864.

²² Arch. dép. Finistère, 2 O 1041 : Morlaix, cimetière Saint-Martin. délibérations du conseil municipal de la commune de Saint-Martin-des-Champs, séance du 6 avril 1862.

²³ Arch. mun. Morlaix, registre des délibérations du conseil municipal, séance du 8 juillet 1862.

conseil municipal de Morlaix approuve le 13 février 1863 les plans et devis de l'architecte Boyer pour l'aménagement du nouveau cimetière. La dépense est de 33 729 francs, non compris le prix du terrain. Les finances de la commune de Saint-Martin-des-Champs ne lui permettent qu'une contribution de 2 000 francs et Morlaix, incapable d'avancer le reste de la somme, doit se contenter en 1864 de ne construire que les murs de clôture, la grille en fer servant de porte et la maison du gardien ; ces travaux ont coûté 16 664 francs²⁴.

Du port...au chemin de fer

Le port

L'image que l'on a aujourd'hui du port de Morlaix est bien différente de celle qu'en avait un Morlaisien du Second-Empire. À cette époque la rivière n'est pas encore recouverte et arrose donc la cité jusqu'au pied du futur viaduc. Plusieurs travaux réalisés sous le Second Empire contribuent à moderniser le port et à lui conserver son activité. Au début du XIX^e siècle il est encore soumis au rythme des marées, d'où de regrettables inconvénients pour les bateaux qui y mouillent. Pour pallier ce handicap, des idées d'aménagement avaient été proposées dès le XVII^e siècle, mais aucune n'avait jamais été concrétisée. Finalement le projet présenté par l'administration des ponts et chaussées et suggérant la construction d'un bassin à flot est jugé satisfaisant. Dès le 28 juin 1845 la Chambre des députés vote les 900 000 francs nécessaires à la réalisation²⁵. S'ouvre alors un imposant chantier qui va durer dix ans. Commencés sous la monarchie de Juillet les travaux s'achèvent sous le Second Empire et sont réceptionnés le 10 décembre 1856²⁶. Le bassin à flot modifie sensiblement le paysage morlaisien puisque désormais l'eau est en permanence devant la Grand'Place. Mais sa création soulève quelques préoccupations. En effet, d'après la chambre de commerce, «depuis la construction du bassin à flot des dépôts de vase se sont formés, faute de moyen de curage suffisant, en amont et en aval de ce bassin et ont atteint une assez grande élévation pour faire craindre aux navires amarrés le long des quais, d'amortir pendant toute la durée des petites marées : inconvénient fâcheux dont la construction du bassin à flot avait surtout pour but d'épargner²⁷». Devant cette

²⁴ *Ibidem*, séance du 16 février 1864.

²⁵ LE CLECH, Marthe, *Bretagne d'hier, Morlaix, op. cit.*, tome 1.

²⁶ LE CLECH, Marthe, *ibidem*

²⁷ Arch. dép. Finistère, 4 S 228, lettre de la chambre de commerce de Morlaix au ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, 1^{er} décembre 1866.

réflexion des travaux de curage sont effectués dans le bassin et en aval de celui-ci.

La navigation dans la rivière est dès lors facilitée, d'autant plus que le chenal subit quelques temps après certaines modifications. En effet, jour après jour, il est devenu très difficile de remonter la rivière du fait des éboulements de morceaux de terre qui se détachent de ses rives. C'est pourquoi le décret impérial du 11 août 1866 déclare d'utilité publique des travaux de rectification du chenal au niveau de Kéranroux²⁸. La dépense de 275 000 francs est imputée sur le budget extraordinaire consacré à l'amélioration des ports maritimes de commerce. Dès l'année suivante les ingénieurs des ports maritimes dressent le projet définitif de cette rectification²⁹. Au printemps 1857, la ville exproprie quelques maisons situées entre la rampe Saint-Nicolas et les lances afin de réaliser le pavage de cette portion de quai. Enfin le conseil vote au budget de 1859 un crédit de 15 000 francs pour contribuer aux travaux d'élargissement du petit quai, situé côté Léon, que l'État prend à sa charge³⁰.

Toutes ces modifications facilitent le service du port ; la Compagnie des Paquebots à Vapeur du Finistère, fondée en 1839 par Édouard Corbière et Alexandre-Étienne Tilly, en bénéficie tout particulièrement. Ses bateaux, *Le Morlaisien* et le *Duguesclin* qui devient *Le Morlaix* en 1867, effectuent régulièrement des traversées entre Morlaix et Le Havre³¹ où ils y expédient le beurre, le cheptel porcin, les huîtres, les céréales, les légumes... ; des passagers aussi empruntent cette ligne³².

L'image du port se transforme mais la principale innovation des élus morlaisiens du Second Empire en ce qui le concerne est la construction du pont tournant. Jusqu'à présent il n'existe pour relier le quai de Léon à celui de Tréguier que deux solutions. La première consiste à faire le détour par la Grand'Place et la seconde à emprunter le bac qui fait le va-et-vient entre les deux rives³³. Les habitants se sont toujours contentés de ces modes de traversée jusqu'au jour où jaillit l'idée d'un pont tournant sur le port.

²⁸ Arch. dép. Finistère, 4 S 228.

²⁹ Arch. dép., 4 S 48 : port de Morlaix, lettre du préfet à l'ingénieur en chef des ports maritimes, 9 avril 1867.

³⁰ Arch. mun. Morlaix, registre des délibérations du conseil municipal, séance du 19 février 1859.

³¹ LE CLECH, Marthe, et YVEN, François, *Tristan Corbière, op. cit.*, p. 31.

³² TANNEAU, Patrick, *La Compagnie des Paquebots à Vapeur du Finistère : 1839-1921*, mémoire de maîtrise, Université de Bretagne occidentale, Brest, 1992, 358 p.

³³ Arch. dép. Finistère, 4 S 227, placard à afficher en ville daté du 12 juin 1861 et signé par le préfet.

C'est à l'automne 1853, par sa lettre adressée au maire que le président de la chambre de commerce, M. Vallée, fait part à la municipalité d'un projet de pont tournant. Le conseil est aussitôt séduit par le projet dont l'utilité serait évidente tant pour le service des passants que pour celui du négoce³⁴. Le pont enjambe la rivière au niveau du bas de la Ville neuve et de la rampe Saint-Nicolas reliant ainsi la route de Roscoff à celle de Lannion. C'est à l'architecte Puyo que nous devons les plans de l'ouvrage³⁵. Le pont métallique pivote sur un pilier central grâce à un système de crics et d'engrenage placés sur cette pile³⁶. Cette manipulation lui permet de s'orienter parallèlement aux rives laissant ainsi le passage aux bateaux. Sa chaussée, large de 1,80 mètre, est de chaque côté bordée d'un trottoir où les piétons peuvent se déplacer en toute sécurité. Le pont tournant est ouvert au public le 1^{er} janvier 1858, moyennant l'acquittement du péage, et l'arrêté préfectoral du 12 juin 1861 le livre définitivement à la circulation³⁷. «En juin 1891, les sociétaires ou leurs ayants droit



Figure 2. – Vue sur le bassin.
Bibliothèque du patrimoine écrit, Morlaix.

³⁴ Arch. mun. Morlaix, registre des délibérations du conseil municipal, séance du 14 novembre 1853.

³⁵ Ces croquis représentant le pont tournant de profil, en élévation et en coupe, sont conservés aux Archives départementales dans le dossier 4 S 48.

³⁶ Arch. mun. Morlaix, dossier «port», lettre du préfet au sous-préfet rapportant un texte du ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, 10 mai 1855.

³⁷ Arch. mun. Morlaix, dossier «port», arrêté préfectoral du 12 juin 1861.

anticip[ent] la cession de ce pont à péage à l'État, et le passage d'une rive à l'autre devi[e]nt gratuit³⁸. Les Morlaisiens emprunteront ce pont tournant jusqu'en 1961, année durant laquelle sera construite la place Charles de Gaulle qui le rend inutile.

L'arrivée du chemin de fer à Morlaix

Louis-Philippe avait créé les chemins de fer français mais c'est à Napoléon III que nous devons leur véritable essor. Entre 1852 et 1859 sont construits les six grands réseaux français : le Nord, l'Ouest, le Paris-Orléans, le Midi, le Paris-Lyon-Marseille et l'Est. La France qui, à l'avènement du Second Empire, compte 3 870 kilomètres de voies ferrées, en totalise 17 000 en 1870. La Bretagne est l'une des dernières régions à bénéficier de ce progrès.

Après de longues démarches, c'est finalement la ligne nord-Finistère qui est adoptée en 1858 pour relier Rennes à Brest via Lamballe, Saint-Brieuc, Guingamp, Belle-Isle et bien sûr Morlaix.

Les Morlaisiens vont donc prochainement voir passer le train. Mais, une telle innovation apporte de multiples bouleversements qui vont profondément modifier le paysage de la cité.

La gare

D'après le plan adopté, la gare doit être construite au Marallac'h en plein cœur de ville. Mais les ingénieurs estiment que ce projet nécessite le creusement de trop nombreuses tranchées et la réalisation de divers ouvrages d'art dont un pont sur le Queffleuth³⁹. De plus, ils pensent que la gare ne pourrait pas bénéficier de tout le développement désiré au sein du quartier Saint-Mathieu. C'est pourquoi ils proposent une déviation qui porterait la gare sur le plateau Saint-Martin. Vivement ému, le conseil déclare qu'une gare à Saint-Martin serait en dehors du mouvement commercial de la cité et que les voies d'accès au port et au centre ville présenteraient de trop fortes déclivités⁴⁰. Au contraire, située au Marallac'h, la gare serait facilement reliée au bassin et proche du cœur de la cité.

S'ensuit alors un débat qui va diviser non seulement la population morlaisienne mais également les cantons alentours, ceux-ci prenant posi-

³⁸ LE CLECH, Marthe, *Bretagne d'hier, Morlaix, op. cit., tome I*.

³⁹ Arch. dép. Finistère, 5 S 37, rapport que l'ingénieur ordinaire des ponts et chaussées adressé à l'ingénieur en chef le 14 décembre 1859 et Arch. nat., F14 8870 : il y est conservé le croquis de l'élévation du viaduc envisagé sur le Queffleuth.

⁴⁰ Arch. mun. Morlaix, registre des délibérations du conseil municipal, séance du 6 janvier 1860.



Figure 3. — La gare.
Bibliothèque du patrimoine écrit, Morlaix.

tion. Finalement c'est l'emplacement du plateau Saint-Martin qui est retenu.

Mais si la gare est un corrélatif de l'arrivée du chemin de fer, à Morlaix, un viaduc en est un autre.

Le viaduc

L'itinéraire adopté pour la voie ferrée exige à Morlaix le passage de la ligne au-dessus du bassin à flot et donc la construction d'un pont dont les dimensions promettent d'être vertigineuses.

LA CONSTRUCTION

Le conseil général des ponts et chaussées opte pour un pont en maçonnerie à plusieurs arches⁴¹ et par sa décision du 16 novembre 1860, le ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics approuve le projet présenté par les ingénieurs de la deuxième section du chemin de fer de Rennes à Brest pour la construction du «grand viaduc de Morlaix»⁴². La responsabilité de cet ouvrage est confiée à l'ingénieur

⁴¹ Arch. dép. Finistère, 5 S 37, lettre du ministre de l'Intérieur au préfet, 24 octobre 1860.

⁴² Arch. dép. Finistère, 5 S 36, arrêté préfectoral du 1^{er} février 1861.

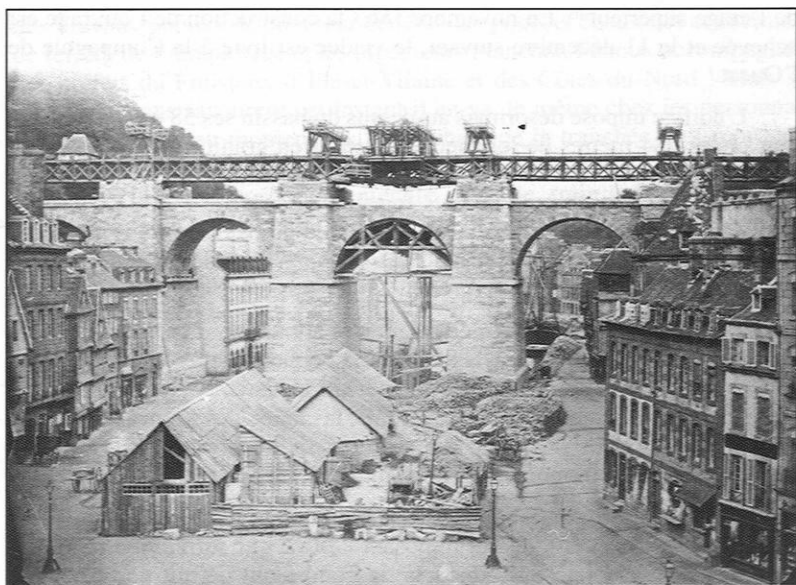


Figure 4. – La construction du viaduc.

Coll. Marthe Le Clech.

Fenoux. Quant aux travaux ils sont adjugés le 25 janvier 1861 en faveur d'Étienne Perrichont, entrepreneur de travaux publics à Nevers au prix estimatif de 2 656 000 francs⁴³. Enfin les expropriations nécessaires au passage des voies ferrées sont prononcées. Le 20 juillet 1861 s'ouvre alors un chantier qui va durer deux ans.

Ce chantier prend bien vite une grande ampleur au sein de la cité. Impossible en effet, d'ignorer les travaux et surtout les cabanons et hangars érigés sur une portion de la Grand'Place, sur le champ de bataille et sur les terrains vagues voisins pour entreposer le bois, construire les cintres et les échafaudages. Bientôt le viaduc s'élève au-dessus des têtes des Morlaisiens. Dès le 15 juillet 1861 la pile côté quai de Tréguier est fondée et la maçonnerie atteint déjà la hauteur du couronnement du quai ; on s'occupe à présent de la pile côté Léon et du prolongement de la voûte de la rivière⁴⁴. Au 13 juillet 1862, l'étage inférieur est terminé et les piles de l'étage supérieur sont commencées⁴⁵ ; l'été suivant on exécute les voûtes

⁴³ Arch. dép. Finistère, 5 S 38, rapport d'avancement des travaux, le 15 juillet 1861.

⁴⁴ *Ibidem*.

⁴⁵ Arch. dép. Finistère, 5 S 38, rapport d'avancement des travaux du 13 juillet 1862.

de l'étage supérieur⁴⁶. En novembre 1863 la construction de l'ouvrage est achevée et le 11 décembre suivant, le viaduc est livré à la Compagnie de l'Ouest.

L'édifice impose désormais au-dessus du bassin ses 58 mètres de hauteur et ses 284 mètres de longueur. Construit en granit, il se compose de neuf arches à sa base et de quatorze à l'étage supérieur⁴⁷. «La construction [a occupé], au moment de sa plus forte activité, jusqu'à 900 personnes, 50 wagons, 30 tombereaux et une soixantaine de bateaux»⁴⁸. L'ingénieur Fenoux a eu cette phrase qui nous laisse imaginer les impressionnantes dimensions du viaduc :

«Rien ne peut donner l'idée du merveilleux coup d'œil dont on jouit au sommet de cet ouvrage : les vallées si coquettes où coulent les deux rivières de Morlaix, le bassin à flot amenant les navires jusqu'aux arches du viaduc, les coteaux couverts de jardins, la chaîne des Monts-d'Arrée au loin, puis aux pieds du spectateur les constructions de la ville formant comme la base du monument et donnant la mesure de sa grandeur».

Désormais Morlaix s'identifie à son viaduc et l'image de la ville est inconcevable sans celle de cet imposant édifice qui surplombe la vallée. Notons cependant que trois impacts de bombe ont détruit une partie de l'ouvrage, réparé depuis, lors d'une attaque anglaise le 29 janvier 1943 faisant de nombreuses victimes.

L'INAUGURATION

C'est en 1865 qu'a lieu l'inauguration de la voie ferrée Rennes-Brest et par là même celle du viaduc. À cette occasion le conseil vote une adresse à l'Empereur pour lui demander de présider la cérémonie⁴⁹. Et si au jour de l'inauguration, le 25 avril 1865, Napoléon III est absent, toute la population morlaisienne, elle, s'est rassemblée sur les collines voisines pour assister au passage du premier train sur le viaduc. «Cette matinée du 25 avril 1865 s'annonce comme devant marquer dans les annales de la ville. Le soleil est au rendez-vous et l'on devine chez les habitants cette émotion et cette fébrilité à l'approche des événements marquants». Quelle excitation lorsque l'on voit arriver les wagons où se trouvent le ministre

⁴⁶ *Ibidem*, rapport d'avancement des travaux du 9 juillet 1863.

⁴⁷ Arch. dép. Finistère, 5 S 36, rapport de l'ingénieur ordinaire sur le plan parcellaire de l'atelier du viaduc de Morlaix adressé au ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics le 6 décembre 1860.

⁴⁸ CHAURIS, Louis, «Des pierres et des hommes : le viaduc de Morlaix», *Progrès/Courrier*, samedi 12 février 1994, p. 6 et 7.

⁴⁹ Arch. mun. Morlaix, registre des délibérations du conseil municipal, séance du 16 février 1865.

des Travaux publics, le directeur général des ponts et chaussées et chemins de fer, M. de Franqueville et les ingénieurs Plachat, Fenoux accompagnés des préfets du Finistère, d'Ille-et-Vilaine et des Côtes-du-Nord ! Mais si les Morlaisiens savourent cet instant il en va de même chez les personnalités ; en effet, «au moment où, débouchant de la tranchée du Créou, les wagons se sont avancés vers notre viaduc, des clameurs d'admiration et d'enthousiasme se sont fait entendre dans le train entier. Chacun a éprouvé, à la vue du gigantesque monument et de l'admirable paysage qui l'encadre, une de ces grandes émotions qui font vibrer toutes les fibres de l'âme ; chacun, aussitôt l'arrêt, s'est empressé d'aller contempler cette grande œuvre»⁵⁰.

C'est au son d'une musique entraînante que la délégation officielle morlaisienne accueille tout ce beau monde à la gare où les autorités locales adressent leurs hommages au ministre. L'arrêt de trois quarts d'heure à Morlaix permet aux passagers d'admirer l'ouvrage à propos duquel ils ne tarissent pas d'éloges. Le ministre apporte même ses «félicitations les plus chaleureuses aux ingénieurs Plachat et Fenoux sur la grandeur de leur conception et sur la beauté de leur travail»⁵¹.

LES MODIFICATIONS DES VOIES

L'arrivée du chemin de fer bouleverse le paysage urbain non seulement par la construction du viaduc mais également par les profondes modifications qu'elle apporte à la voirie urbaine.

Tout d'abord, la gare perchée sur le plateau Saint-Martin se doit d'être reliée à la fois au port et au centre de la ville. C'est pourquoi deux nouvelles artères sont ouvertes. La voie d'accès de la gare au port partant de la gare franchit ensuite la rue de la Ville-Neuve puis descend à la manufacture qu'elle longe jusqu'au chemin de Pors An Trez pour enfin aboutir au nord du champ de bataille où elle se raccorde avec la route impériale n° 169 et le quai de Léon⁵². La voie d'accès au centre ville⁵³, elle, descend de la gare par la place Saint-Martin, emprunte la ruelle des Morts et une partie de la rue du Poulfanc, traverse la ruelle Collobert et se termine au bas de la rue Longue de Bourret. Le maire demande à ce que cette rue soit prolongée jusqu'à la mairie ce qui nécessite la démolition de l'hôtel de Saint-Prix⁵⁴.

⁵⁰ GUIVARCH, R., «Le viaduc de Morlaix va avoir 100 ans», *Le Télégramme de Morlaix*, le vendredi 27 janvier 1961, reprise d'un article du XIX^e siècle relatant l'inauguration du viaduc.

⁵¹ GUIVARCH, R., art. cité.

⁵² Arch. dép. Finistère, 5 S 36, tracé de la voie d'accès au port.

⁵³ Arch. mun. Morlaix., registre des délibérations du conseil municipal, séance du 24 mai 1862.

⁵⁴ Arch. dép. Finistère, 5 S 37, lettre du ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics au préfet, 2 juin 1863.

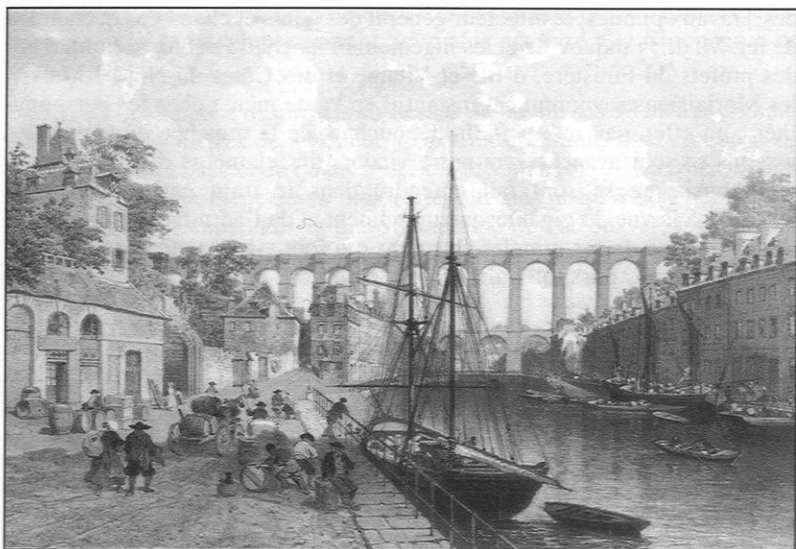


Figure 5 – Félix Benoist, *Viaduc du chemin de fer et fond du port*.
Musée des Jacobins, Morlaix.

Si de nouvelles voies se créent les anciennes, elles, doivent s'adapter. La venelle aux Prêtres change quelque peu sa direction⁵⁵, mais c'est la venelle de la Roche qui est la plus fortement déviée puisque les Ponts et chaussées doivent implanter à cet endroit la pile n° 13 du viaduc. La route impériale n° 169 est, elle aussi, déviée à son passage sur la Grand'Place.

L'urbanisme au service du développement économique

Le champ de foire

Depuis sa naissance Morlaix s'est toujours livrée au commerce. Elle a grandi grâce à sa pêche, puis sont venues s'installer d'importantes foires ; plus tard le XVII^e siècle a vu l'apogée de la vente des toiles de lin, les célèbres créés. Au XIX^e siècle encore la ville se veut économiquement forte. Située au cœur d'une remarquable région d'élevage chevalin et bovin, elle accueille de nombreuses foires ; source indéniable de profits, celles-ci font l'objet d'une attention toute particulière de la part des pou-

⁵⁵ Arch. dép. Finistère, 5 S 37, rapport de l'ingénieur ordinaire Fenoux, sur le plan parcellaire de l'atelier du viaduc de Morlaix, le 6 décembre 1860.

voirs politiques qui mettent en œuvre des opérations d'aménagement urbain pour les accueillir au mieux.

Les foires sont un grand moment de la vie des Morlaisiens, la ville vit pendant quelques jours dans une ambiance de fête où tous aiment se retrouver. La plus importante est incontestablement la Foire-Haute qui se déroule une fois l'an, à la mi-octobre, et dure huit jours. Elle se tient «dans les champs à droite de l'ancienne route de Paris, au-dessous de Bellevue et dans l'enclos Saint-Nicolas»⁵⁶. Le chemin dit *Hent-Coz* reçoit quant à lui le marché aux cochons et la place de la Madeleine celui au lin. Il existe aussi la foire Sainte-Catherine les 25 et 26 novembre et la foire de la Semaine Blanche, fin mai. La place du Marallac'h apparaît alors dans toute sa grandeur puisque c'est elle qui est le théâtre de ces deux foires et qu'elle en accueille aussi d'autres.

Dans les années 1850 le succès grandissant de ces rassemblements rend la place du Marallac'h trop petite pour pouvoir les recevoir dans de bonnes conditions de vente. L'étroitesse de l'endroit amène les vendeurs à s'installer non seulement sur la place mais également dans les rues adjacentes. On imagine aisément les difficultés de circulation que cette situation entraîne et par conséquent le danger qui en découle pour la sûreté publique. De plus l'examen des animaux, trop resserrés les uns par rapport aux autres, ne se fait que difficilement. Ces multiples inconvénients empêchent les foires de prendre toute l'ampleur à laquelle elles peuvent prétendre. La municipalité devant ce manque à gagner prend l'initiative de doter Morlaix d'un champ de foire⁵⁷.

Situé plus haut que le pont du Pouliet, le terrain que la commune a acquis du propriétaire Du Lézard en 1852, apparaît comme parfait pour y établir ce genre d'établissement⁵⁸. En effet, la municipalité peut ainsi disposer, moyennant l'achat de terrains voisins d'un hectare cinquante centiares, surface largement suffisante pour accueillir les animaux. Tous les propriétaires concernés acceptent de traiter à l'amiable la cession de leurs biens, excepté Messieurs Vacher et Tilly qui proposent d'établir les foires à Saint-Nicolas ; mais les élus protestent vigoureusement décrétant que les foires qui se déroulent depuis toujours dans le quartier Saint-Mathieu doivent continuer de s'y tenir⁵⁹. Ces propriétaires s'entêtent mais à force de persuasion ils finissent par accepter en avril 1854 de vendre leurs terres à la commune pour la somme de 5 000 francs⁶⁰.

⁵⁶ Arch. mun. Morlaix, registre des arrêtés du maire, l'arrêté du 3 octobre 1854.

⁵⁷ Arch. mun. Morlaix, registre des délibérations du conseil municipal, séance du 19 août 1853.

⁵⁸ *Ibidem*, séance du 29 juillet 1853.

⁵⁹ *Ibidem*, séance du 14 janvier 1854.

⁶⁰ *Ibidem*, séance du 15 avril 1854.

Toute la superficie désirée étant acquise, il est décidé d'établir non seulement un champ de foire mais également un lavoir public, un champ de manœuvres et l'on projette aussi de faire quelques plantations pour donner naissance à une superbe promenade. Afin d'accueillir ces divers aménagements on réalise des travaux de nivellement puis de terrassement et enfin on érige des murs de soutènement. Ces ouvrages sont exécutés par l'atelier de charité c'est-à-dire les chômeurs de la ville⁶¹. À cette époque Morlaix n'offre en effet aucun chantier de construction important et l'ouverture des travaux du champ de foire est donc pour eux un grand soulagement. Le devis des travaux que l'on doit à l'architecte Lefèvre s'élève à la somme de 15 000 francs. L'atelier de charité y contribue pour 3 800 francs ; quant à la ville, elle supporte le reste de la dépense en ouvrant un crédit de 11 200 francs à son budget de 1854⁶².

En quelques années les abords du champ de foire font l'objet de plusieurs transformations. Le cours du Jarlot est rectifié et canalisé et dès 1855 il abrite un lavoir. En 1858, une passerelle en fer est construite pour relier le champ de foire à la route de Callac ; réalisée suivant les plans de Puyo, elle est exécutée par les entrepreneurs Baptiste Henry et Alexandre Chauvlon.

L'inauguration du champ de foire a lieu le jeudi 27 mai 1858, jour de la foire de la Semaine Blanche⁶³. Désormais, les chevaux s'installent sur ce nouvel emplacement alors que le bétail, lui, se trouve toujours sur la place du Marallac'h. À présent la foire Sainte-Catherine se répartit également en ces deux endroits.

L'abattoir public

Alors que des villes comme Vannes ou Saint-Brieuc jouissent déjà des avantages d'un abattoir public, les bouchers de Morlaix continuent d'abattre le bétail dans leurs tueries particulières. Celles-ci, au nombre de 27 en 1850, sont pour la plupart regroupées dans les ruelles étroites du quartier Saint-Mathieu où l'actuelle rue des Bouchers rappelle d'ailleurs cet état de fait⁶⁴. Installées à l'intérieur même des habitations de ces commerçants, souvent dans la cuisine ou l'écurie, elles sont pour la grande majorité d'entre elles privées d'air mais également d'eau⁶⁵. Ce sont de

⁶¹ Arch. mun. Morlaix, séance du 15 mai 1854.

⁶² *Ibidem*, séance du 7 avril 1854.

⁶³ LE CLECH, Marthe, *Bretagne d'hier, Morlaix, op. cit.*, tome 1.

⁶⁴ Arch. mun. Morlaix, dossier «abattoir», séance du 21 février 1850 du conseil d'hygiène de l'arrondissement de Morlaix.

⁶⁵ Arch. mun. Morlaix, dossier «abattoir», lettre du maire au sous-préfet écrite le 16 janvier 1850.

véritables foyers d'infection où on laisse la viande non vendable se décomposer. Le voisinage des nombreuses tanneries et des tas de fumier n'arrange en rien cette situation alarmante. On imagine aisément les désastreuses conditions d'hygiène et le danger qu'elles représentent pour la santé publique. Preuve en est l'épidémie de choléra de 1832 qui ravage le quartier Saint-Mathieu plus que tout autre quartier morlaisien.

Cette situation intolérable faisait déjà dire en 1830 à Brousmiche, voyageur effectuant son périple dans la région, que «la construction d'un abattoir semblait donc s'imposer d'elle-même pour remédier à cette situation»⁶⁶. Le docteur C. Penannech, médecin des épidémies de l'arrondissement de Morlaix, voyait, quant à lui, trois avantages en faveur des abattoirs sur les tueries particulières :

«La police y a plus de facilité pour y surveiller la propreté, faire enlever les fumiers avant une trop grande accumulation, se débarrasser de toutes les matières animales non utiles à la nourriture de l'homme avant une trop grande putréfaction et entretenir un écoulement prompt des eaux imprégnées de sucs animaux.

L'enfance, la jeunesse n'ont pas sous les yeux un triste spectacle, dont les fâcheux effets sur la morale publique, et sur le développement d'instinct de cruauté ne sauraient être récusés.

Quelques accidents seront évités résultant de la maladresse de quelques bouchers ou de l'imperfection de leurs procédés, il n'était pas rare autrefois de voir des bœufs furieux s'échappant des tueries particulières et occasionnant des malheurs dans le voisinage⁶⁷»

Un premier projet de construction d'un abattoir avait été envisagé dès 1845 mais durant l'été 1853 le conseil municipal projette, comme nous l'avons vu, la réalisation d'un champ de foire et d'une promenade dans le voisinage du terrain destiné à la construction de l'établissement. L'emplacement prévu ne se trouve donc plus dans les conditions d'isolement obligatoires pour un tel abattoir rangé au nombre des établissements insalubres, incommodes ou dangereux de 1^{ère} classe. L'administration municipale se refuse alors de poursuivre ses démarches et, en janvier 1855, le maire propose à ses conseillers de rechercher un nouvel emplacement.

Le terrain qui semble le plus approprié se situe sur la droite du chemin de grande communication n° 9 de Morlaix à Callac à environ 1 km de

⁶⁶ BROUSMICHE, J.-F., *Voyage dans le Finistère en 1829, 1830 et 1831*, tome 1, Quimper, 1977.

⁶⁷ Arch. mun. Morlaix, dossier «abattoir», rapport du docteur C. Penannech, médecin des épidémies de l'arrondissement de Morlaix, invité par le maire à donner son avis sur le projet d'abattoir, le 3 avril 1849.

la sortie de la cité au lieu dit *Val Pinard*. Il offre un avantage non négligeable par rapport au premier site : plus éloigné du Jarlot, il présente un sol plus ferme qui nécessite moins de travaux de fondation. Or ces derniers représentent à eux seuls une somme de 30 000 francs, c'est-à-dire le quart de la dépense totale du précédent projet ! De plus une source jaillissant à proximité peut satisfaire aux besoins du fonctionnement de l'abattoir qui ne souffrirait donc pas de son éloignement par rapport à la rivière.

La procédure s'enclenche et le décret impérial du 26 septembre 1856 déclare d'utilité publique la construction d'un abattoir à Morlaix, l'autorise à l'établir sur le nouvel emplacement et fixe le tarif des droits d'abatage à percevoir.

La commune acquiert les terrains nécessaires à la constructions tandis que les plans et devis de 1852 sont modifiés par l'architecte Puyo afin de les adapter au nouveau projet. D'une part, la configuration du terrain permet de disposer les bâtiments de façon plus régulière et surtout de manière plus conforme aux plans déjà adoptés pour la construction d'autres abattoirs. D'autre part grâce au sol, plus ferme, on réalise des économies sur les dépenses de fondations et on peut donc compléter les infrastructures par la construction de greniers pour les fourrages⁶⁸. Il faut cependant tenir compte de l'augmentation, depuis l'approbation de ces plans et devis par le préfet en août 1854, du coût de la main-d'œuvre et des matériaux.

Les travaux commencent le 3 juin 1858 et se terminent en 1860. Les adjudicataires en sont Baptiste Henry et Alexandre Chauvlon, tous deux entrepreneurs à Morlaix. En 1860 Morlaix a donc la fierté de posséder un abattoir public. Son ouverture montre la nécessité d'exécuter quelques améliorations comme la pose de macadam entre les différents bâtiments. Le conseil municipal vote par addition au budget de l'année un crédit de 5 000 francs pour subvenir à ces dépenses imprévues⁶⁹. Quant au règlement de l'abattoir il est défini le 1er décembre 1859. L'arrêté du maire qui le relate établit que l'abattoir entrera en fonction le 1^{er} janvier 1860. Désormais, tous les bestiaux dans les limites de l'octroi devront y être abattus, excepté les porcs que les familles élèvent pour leur consommation personnelle.

Les halles

En tant que port de commerce important, il est paradoxal que Morlaix ne possède pas encore à l'aube du Second Empire des halles de qualité. Pourtant, telle est bien la réalité.

⁶⁸ Arch. mun., dossier «abattoir», lettre de l'architecte Puyo au maire écrite le 23 décembre 1857.

⁶⁹ *Ibidem*, registre de délibérations du conseil municipal, séance du 5 juillet 1860.

Morlaix n'a en effet à sa disposition pour servir à la vente de la viande et à celle du grain qu'un «vieux hangar» de seulement 585 m² qui menace ruine. Dès lors le marché au blé de Morlaix qui a tout pour être de grande notoriété est quasi-inexistant. Les transactions se font pour la plupart chez les commerçants eux-mêmes, voire sur les chemins alentours quand ce n'est pas dans les communes limitrophes ! Cela est difficilement supportable pour les élus morlaisiens qui voient là s'échapper une ressource appréciable ; ils décrètent donc en 1857 qu'«une pareille situation est déplorable» et qu'«il est urgent d'y remédier»⁷⁰.

Le conseil pense non pas à reconstruire le vieux hangar mais à doter la ville de véritables halles capables d'abriter un marché de renom digne de la cité. Mais voilà, où implanter un édifice que l'on veut imposant et situé en plein centre de la vie commerciale ?

La place des halles actuelles est beaucoup trop petite, elle ne mesure en effet que 26,60 mètres de large sur 84,60 mètres de long et ne permet pas la construction d'un bâtiment de plus de 15 mètres par 60 mètres. Par contre cet emplacement offre un avantage indiscutable : niché au cœur de la ville il est extrêmement bien placé pour la tâche à laquelle on veut le destiner et il semble préjudiciable d'en choisir un autre nécessairement plus excentré.

La seule solution plausible est la destruction du quartier voisin de la place. Celui-ci, déserté de tout commerce, est l'un des plus pauvres, des plus vieux et est gravement touché à chaque épidémie du fait de son insalubrité. Sa disparition n'est donc pas un obstacle infranchissable. Ainsi dégagée, la place doublerait sa surface.

La ville est en possession de toutes les maisons, vingt-deux au total, le 1er octobre 1860 et les travaux peuvent donc commencer. Quelques mois plus tard, le vieux quartier n'existe plus.

Une fois les maisons démolies la nouvelle place reçoit plusieurs aménagements afin d'accueillir dans les meilleures conditions possibles les futures halles. L'espace dégagé est déblayé et nivelé. Il faut également prévenir tout éboulement de la rue des Nobles située en contre-haut de la place ; on construit donc un mur de soutènement sur lequel on place, pour empêcher une quelconque chute, un garde-corps en fer. Celui-ci habille également les deux rampes qui prolongent la rue des Nobles dont la venelle au Beurre et la rue des Pâtés. On profite aussi de l'occasion pour aplanir la rue des Nobles qui présente à l'époque de multiples irrégularités.

Désormais, la place affiche en plein centre ville ses imposantes dimensions : 84 m de longueur sur 46,60 m de largeur. Elle est irriguée par

⁷⁰ *Ibidem*, séance du 17 janvier 1857.

d'importantes artères : la Grand'Rue, la rue des Nobles et la route de Paris par l'intermédiaire de la place du Dossen. La circulation à ses abords est facilitée par la présence de larges voies ; dix mètres de largeur pour celles longeant le côté est de la place, huit mètres pour celle située à l'ouest et enfin dix et douze mètres pour les deux dernières⁷¹. En février 1863 les travaux sont finis, ils ont été exécutés conformément aux plans et devis que l'architecte Boyer a réalisés en janvier 1861. La place est fin prête pour recevoir la construction des nouvelles halles.

Après avoir longtemps hésité entre la construction d'une halle aux blés ou celle d'un marché couvert, les conseillers municipaux adoptent finalement les plans, devis et cahiers des charges du marché couvert sans préciser toutefois l'affectation à laquelle ils destineront, en temps opportun, l'intérieur du bâtiment.

L'architecte Édouard Puyo est chargé de la surveillance des travaux de construction et Léonide Richard en est leur entrepreneur. Quelques modifications sont apportées au projet initial, ainsi toute la surface du sol intérieur et des trottoirs extérieurs est asphaltée ; le pavé, initialement prévu en certains endroits aurait en effet eu « l'inconvénient grave de conserver de l'odeur par l'introduction dans leurs joints des eaux servant au nettoyage et des parcelles de substances en décomposition »⁷². Cette dépense prévue à 1 500 francs passe à 1 800 francs. Plus tard la municipalité a à se plaindre de l'entrepreneur dont le travail présente des imperfections. Le 19 octobre 1866, dix des fermes de la nef que l'on installe ce jour-là se renversent provoquant de nombreux dégâts et blessant un ouvrier⁷³. Le redressement des piliers et jambages est exécuté négligemment ; de même plusieurs autres réalisations manquent de soin⁷⁴. Léonide Richard est mis en demeure d'exécuter toutes les réparations et il lui est retiré 1 500 francs sur son traitement. Les travaux quelque peu retardés sont finalement terminés le 7 janvier 1867⁷⁵.

Après mûre réflexion les halles reçoivent les marchés aux viandes, aux poissons, aux fruits, aux fleurs et aux produits maraîchers⁷⁶. Les nouvelles halles entrent en fonction dès l'année 1867. Tous les jours de la

⁷¹ Arch. mun. Morlaix, séance du 12 janvier 1861.

⁷² *Ibidem*, séance du 21 août 1866.

⁷³ LE CLECH, Marthe, *Bretagne d'hier, Morlaix, op. cit.*, tome 1.

⁷⁴ Arch. mun. Morlaix, registre des délibérations du conseil municipal, séance du 15 février 1867.

⁷⁵ Arch. dép., 2 O 1029, lettre de Édouard Puyo écrite le 6 juillet 1871, destinataire inconnu.

⁷⁶ Arch. mun. Morlaix, registre des délibérations du conseil municipal, séance du 15 février 1867.

semaine, excepté le dimanche, l'on peut s'y approvisionner. Le samedi, les cultivateurs des environs s'installent pour vendre leurs produits.

La halle fait maintenant partie du quotidien des Morlaisiens. Non seulement ils viennent y faire leur marché mais en plus :

«Cet édifice est si bien disposé qu'il peut être facilement transformé pour les fêtes publiques. C'est là que se donnent les bals offerts par la ville aux étrangers à l'époque des fêtes des courses .

Rien alors de plus magique que cette salle aux proportions grandioses, ces bosquets de verdure, ces parterres fleuris, ces oriflammes, ces girandoles enflammées, ces lustres chargés de lumière.

Placez dans ce cadre, un essaim de jolies femmes aux toilettes ravissantes, de jeunes filles gracieuses, et vous comprendrez que tout cela doit former un tableau enchanteur⁷⁷».

Malgré cette description idyllique, les halles sont détruites en 1971.

*

* *

En quelques années le paysage urbain de Morlaix a donc considérablement changé entraînant par là même de multiples transformations dans les habitudes de la population. Les Morlaisiens ont petit à petit fait connaissance avec le monde moderne comme l'évoque ici Édouard Corbière⁷⁸ :

«La ville de Morlaix, avec laquelle le Havre a établi, depuis seize ans, des relations directes et régulières, paraît vouloir entrer résolument dans une ère de progrès, qui promet de faire de ce point maritime, déjà important, une des localités les plus actives et les plus intéressantes de notre littoral. [...] En présence d'un tel bilan municipal, une cité, déjà en voie d'agrandissement, peut marcher, ce nous semble, avec confiance, vers les destinées qui lui sont encore réservées. Nous recommandons cette situation ou plutôt cet exemple à l'attention des localités secondaires qui ont assez d'honorable ambition pour chercher à s'élever, et assez d'intelligence pour concevoir qu'aujourd'hui ce n'est que par le progrès découvert la veille que l'on peut marcher, croître et prospérer».

Gaëlle CLECH

⁷⁷ DAUMESNIL, Joseph, et ALLIER, Adolphe, *Monographies des villes et villages de France. Histoire de Morlaix*, réédition de l'ouvrage de 1879, les éditions de la Tour Gile, 1995.

⁷⁸ Édouard Corbière, dans *Le Journal du Havre*, 16 juin 1955.

RÉSUMÉ :

Le Second Empire restera, au niveau national, comme étant une période de grand essor. Influencée par ce contexte, Morlaix, deuxième ville du Finistère la plus peuplée à cette époque, connaît alors de multiples bouleversements notamment dans son paysage urbain. Sous Napoléon III, la ville tente tout à la fois de préserver sa situation privilégiée de carrefour routier entre Rennes et Brest, Lorient et Roscoff mais également d'offrir en son centre des conditions de circulation convenables et un cadre de vie agréable. Ainsi les rues, bientôt recouvertes de macadam, sont soumises à alignement tandis que la place du Dossen est agrandie et que la Grand'Place est embellie. Mais des aménagements s'opèrent également à l'échelle des quartiers. Alors que celui des Jacobins, par la disparition de sa caserne et de celle de la gendarmerie, perd son caractère militaire, les bords du Jarlot sont quant à eux investis par les tout récents établissements scolaires publics. Notons également durant cette période l'agrandissement du cimetière Saint-Charles suite à l'épidémie de choléra qui s'est abattue sur la ville en 1854 et la translation du cimetière Saint-Martin.

L'urbanisation de Morlaix c'est aussi l'aménagement du port qui dans ce XIX^e siècle remonte encore jusqu'à la Grand Place. Deux constructions majeures le modernisent. C'est en 1856 que s'achèvent les travaux du bassin à flots. Deux ans plus tard, la construction d'un pont tournant reliant le quai de Léon à celui de Tréguier évite désormais aux Morlaisiens de contourner le port par la Grand'Place. Mais ce qui bouleverse le plus le paysage urbain de l'époque est sans conteste l'arrivée du chemin de fer. Cette arrivée se traduit tout d'abord par la construction du vertigineux viaduc qui dès 1863 enjambe la vallée du haut de ses 58 mètres mais également par l'implantation de la gare sur le plateau Saint-Martin. Ces bouleversements ne vont pas bien sûr sans modification pour la voirie ; l'on assiste au percement de la rue Gambetta et de la voie d'accès au port. Soulignons enfin que l'urbanisme s'est mis au service du développement économique. En effet devant l'encombrement des places morlaisiennes les jours de marché, les élus décident la création d'un champ de foire qu'ils implantent plus haut que le pont du Pouliet. D'autre part les conditions hygiéniques déplorables que connaît le quartier Saint-Mathieu du fait du regroupement des bouchers en ses rues conduit à la construction d'un abattoir public au lieu dit Val Pinard. Enfin, la dernière opération urbaine notable que connaît Morlaix est la construction de nouvelles halles en plein cœur de ville. Pour cela il a fallu démolir les anciennes halles ainsi que le quartier voisin, au total vingt-deux maisons.