

[aller au menu](#) [aller au contenu](#) [accessibilité](#)

patrimoine.

patrimoine. **lorient.bzh**
Archives et patrimoine, ville d'art et d'histoire

- [Facebook](#)
- [Instagram](#)

[Billetterie](#)

- [Recherche](#)
- [Anita Conti](#)
- [Expositions](#)
- [Histoire](#)
- [Archives en ligne](#)
- [Images en ligne](#)
- [Incontournables](#)
- [Billetterie](#)

1. [Accueil](#)
2. [Histoire](#)
3. [Keryado, son histoire](#)
4. Desserte portuaire

Desserte portuaire

Le visage de Keryado change. La physionomie et les déplacements dans le quartier changent également quand il est coupé en son milieu par la construction de la desserte portuaire dite aujourd'hui pénétrante. Son tracé est adopté au conseil municipal du 3 mai 1958 et un arrêté préfectoral autorise la ville à acquérir les terrains nécessaires. L'étude d'implantation définitive de la rocade qui est effectuée par les Ponts-et-Chaussées et qui détermine l'aménagement des futurs quartiers d'habitation notamment de Keryado, est quasiment achevée à la mi-mars 1963.

La première tranche de travaux (échangeur Kerdual à l'échangeur du Manio) est agréée et subventionnée par l'État à hauteur de 50 % par un arrêté du ministre de l'intérieur le 28 juin 1968. La deuxième tranche de travaux (échangeur du Manio - La Villeneuve) est agréée

le 30 novembre 1971 avec une participation de l'État de 20 %. La troisième tranche est agréée et subventionnée à 50 % au titre de travaux en milieu urbain en novembre 1972. Le 11 septembre 1973, la décision est prise de prolonger la Pénétrante Nord-Sud du Manio au boulevard Léon Jouhaux, à hauteur de la base de sous-marins.

Le dossier d'aménagement de la zone nord prévoit la construction d'un ouvrage d'art permettant une liaison directe entre les nouveaux quartiers urbains du Bois-du-Château et de Saint-Armel. Le pont, sous forme de passage supérieur sur « autoroute », est approuvé dans le cadre du dossier général par le Comité 2 ter du Fonds de développement économique et social (FDES) lors de sa séance du 22 décembre 1966. Le projet dressé par les services techniques municipaux et adopté à l'unanimité par le conseil municipal le 31 décembre 1968, enjambe un thalweg marécageux qui à terme sera aménagé pour faciliter l'accès au centre-ville à partir de la déviation de la RN 165. Le 10 avril 1969, la solution d'un pont en béton armé, de l'entreprise A. Marc et Frères (Brest), est retenue. Le pont du Château (dit pont Kennedy) est inauguré le 7 décembre 1970.

Des ordonnances d'expropriation sont prises la même année pour les immeubles de la rue de Belgique où un pont doit être construit. Les travaux de démolition des immeubles (17 maisons côté Saint-Armel) des rues de Belgique et de Kerdual, dont la Café du Puits, commencent en octobre 1973 par la société Sotrama-Cardiet. Un passage sous-terrain devait permettre le passage de la rue de Belgique mais un pont est privilégié pour que la desserte passe en-dessous. Aussi, en janvier 1976, d'autres immeubles de la rue de Belgique (côté Manio), dont une poissonnerie, sont détruits. Pour se rendre à Quimperlé, une déviation est mise en place par la rue Calmette.

Le 16 janvier 1976, la cession des terrains par la Semalor à la Ville est enregistrée au conseil municipal. À compter du lundi 2 février, les premiers marteaux-piqueurs commencent à creuser la chaussée pour dévier les diverses canalisations. Pour la construction du futur ouvrage d'art destiné au franchissement de la rue de Belgique par la pénétrante Nord-Sud, la circulation est entièrement interdite à compter du 1^{er} mars. Les travaux de creusement commencent le 10 mars. La rue est rouverte à la circulation le 24 juin 1976. Au premier juillet, le pont terminé, les aménagements de la pénétrante peuvent continuer. Début août 1976, le plus gros du travail restant de la première tranche, est l'échangeur du Manio qui doit permettre à l'Express-Way (voie express) de franchir par un nouveau pont la ligne de chemin de fer pour arriver aux abords de la place Marius Guiol par le futur boulevard Yves Demaine.

Cette voie est aujourd'hui identifiée sous différente appellation : voie express, voie de contournement, voie périphérique, pénétrante (voie pénétrante Nord-Sud), rocade Nord, desserte portuaire...

La partie Kerdual - rue de Belgique est entièrement creusée et terrassée. Le tronçon qui va de l'échangeur de Kerdual au pont du Château est livré en février 1977. Il est alors prévu, la livraison pour le tronçon Kennedy - échangeur du Manio, sous un délai de huit mois. Un an plus tard, si les ouvrages d'art sont terminés jusqu'à la voie ferrée, les abords et le revêtement ne sont toujours pas en place dans la zone du Manio.

Le 10 juin 1977, en même temps que la RN 165 (Lann-Sévelin - Le Mourillon) le tronçon

Kerdual – rue de Belgique est inauguré. La circulation ne peut se faire qu'en prenant la sortie Keryado côté Saint-Armel ou l'entrée côté Rouho ouvertes à la circulation le 6 juin 1977. Toutefois, cette première tranche mise en service permet de soulager l'important trafic routier du pont Saint-Christophe – boulevard de Normandie.

En mars 1978, les terrains de Kerforn et de La Villeneuve, nécessaires à l'implantation routière en direction du boulevard Cosmao-Dumanoir, sont entièrement arasés. Le tronçon de sortie de la desserte (Kerforn – La Villeneuve) long de 1,5 kilomètres, partant du Manio, et qui permet d'accéder au centre-ville, est inauguré le 1er décembre 1978.

On peut considérer que les travaux des deux kilomètres de la pénétrante sont terminés sur le territoire de Keryado, jusqu'à l'échangeur du Manio mis en service en novembre 1978. Faute de financement de l'État, la suite du chantier est bloquée au grand regret de Jean-Yves Le Drian qui s'en plaint en septembre 1979, alors que les deux ponts de Kerforn sont achevés, les problèmes de tracé et d'acquisition foncière sont résolus. La pénétrante s'arrête en cul-de-sac un peu avant la voie ferrée. En septembre 1979, le conseil municipal approuve le prolongement de la pénétrante jusqu'au sud de la ville.

Le maire demande qu'elle soit inscrite au plan routier régional, ce qui se traduit par une maîtrise d'ouvrage confiée au département et non à l'État. Le 21 janvier 1980, une délégation de la ville et de la CCI défend le dossier de la continuation des 2,5 derniers kilomètres de la route, véritable cordon ombilical du port de pêche et de commerce vers la RN 165, auprès du préfet du Morbihan en visite à Lorient. La desserte est alors une priorité pour le développement économique en facilitant et en fluidifiant ainsi le transport des nombreux camions des entreprises et mareyeurs qui fournissent les halles de Rungis à Paris. En 1978, le trafic routier du port de pêche est déjà conséquent puisque les services de l'équipement comptabilisent une moyenne de 2 000 camions par jours.

Le 11 février 1980, la commission des travaux de l'EPR (Établissement public régional) décide à l'unanimité de retenir le principe de financement des travaux restants et de l'inscrire au budget de 1981. Les travaux repartent et le 19 février 1980, le goudronnage du secteur situé à proximité du secteur du stade de Saint-Maudé et de la rue de Ploemeur commence. La sortie de l'échangeur du Manio vers le Bourgneuf est alors en bonne voie. En avril 1981, les terrains allant du Manio au Plénéno ne sont toujours pas bitumés ; pour le plus grand plaisir de quelques jeunes du quartier qui s'y adonne régulièrement au motocross. Les travaux pour joindre le nord au sud recommencent au mois de juin. Le conseil municipal du mois d'avril 1981, a en effet acté les cinq ouvrages d'art restant à construire : pont de Kerforn, pont de Kervaric, pont près du parc Chevassu, pont de Kerjulaude, pont de la Puce qui renifle. Le dernier tronçon allant jusqu'au port de commerce est inauguré le 17 décembre 1983.

En juillet et août 1990, une butte anti-bruit est édifiée suite à une doléance des riverains, en bordure de la Pénétrante à hauteur du quartier de Saint-Armel. Les repérages par les services techniques ont lieu le 23 juillet 1990. Les services municipaux utilisent pour cela sur 500 mètres, 27 000 m³ de terre extraits du chantier de la deuxième tranche de travaux de l'Orientis. Sous le pont, la hauteur est de neuf mètres pour décliner à trois mètres. Cette butte d'une terre de bonne qualité est végétalisée dès le début de l'année 1991. Les riverains habitant de l'autre côté du pont sont aussi dotés d'une butte antibruit : plus courte,

elle est également moins imposante avec ses 4,50 mètres de hauteur. Le carrefour Kennedy - Bois-du-Château est doté d'un rond-point à l'anglaise dont les travaux démarrent en septembre 1985 et qui est mis en service le 22 octobre 1985. Face à l'importance du trafic routier et afin de sécuriser les axes d'entrée et de sortie de la Pénétrante, un nouveau giratoire et des îlots ralentisseurs sont aménagés au carrefour Camus - Kennedy à l'automne 1990.

Doté d'équipements et d'infrastructures structurants, bénéficiant d'un plan directeur en 1999, Keryado est devenue une porte d'entrée de Lorient des plus attractives.



Horaires d'ouverture

Hôtel Gabriel

Fermeture de l'Hôtel Gabriel pour travaux.

Les jardins de l'Hôtel Gabriel restent ouverts.

La salle de lecture des Archives municipales est ouverte, sur rendez-vous uniquement,

du mardi au jeudi après-midi, de 14h à 17h.

02 97 02 23 29 - archives@lorient.bzh

[Contacter le Patrimoine](#)

Kiosque



- [Données personnelles](#)
- [Mentions légales](#)
- [Contact](#)

- [Imprimer](#)
- [PDF](#)
- [Partager](#)
[FacebookTwitterAddthis](#)

[Retour en haut](#)