

C - LA VILLE ET SON ÉVOLUTION

C.1 - L'ORIGINE MÉDIÉVALE DE LA VILLE

Un site stratégique : la rivière, le pont, le château

A une quinzaine de kilomètres au sud de Quimper, la ville de Pont-l'Abbé occupe un site de fond de ria propice aux activités fluviomaritimes qui ont fortement compté dans son histoire. Ici, sur la rivière existait un gué établi sur le tracé de la voie romaine Quimper-Penmarch, qui fut remplacé au Moyen Âge par un pont.

Le pont maçonné, mentionné pour la première fois en 1224, aurait été construit par l'abbé de Loctudy - d'où le nom du lieu - avant de tomber ensuite entre les mains des seigneurs de Pont-l'Abbé qui y établissent un péage. Au 15^e siècle mais probablement dès le siècle précédant, le pont sert aussi de digue à un étang faisant fonctionner deux moulins à marée.

Sur la rive droite face au pont, un château fort commande le passage en même temps qu'il affirme dans le paysage la puissance juridique et politique des seigneurs des lieux. A l'instar de nombreuses forteresses en Bretagne, le château est rénové au cours du 15^e siècle et la bourgade qui se développe au voisinage de l'enceinte attire de plus en plus de marchands en cette période prospère qui précède la guerre de la fin de l'Indépendance bretonne.

Contrairement à ce qu'affirment certains auteurs qui ont cru voir dans la topographie générale de la ville ancienne l'existence d'une probable enceinte urbaine, la ville de Pont-l'Abbé ne fut jamais dotée de remparts. Au lendemain du rattachement de la Bretagne au Royaume, la seigneurie de Pont-l'Abbé est érigée au rang de baronnie en 1493.



Vue aérienne oblique sur le site du pont en 1986 (AMP)

La route Quimper-Penmarch (actuelle D 785) traverse le quartier de Lambour, emprunte le pont et oblique vers l'ouest, contournant le château des barons du Pont-l'Abbé.



1 : plan de la ville vers 1680-1690, figurant uniquement la rive droite au sud de la rivière (AD29, 1J 685).

2 : extrait du plan cadastral de 1833, section A3 de Lambour (AD29, 3P 222).

3 : château des barons du Pont, tour nord-est, vestiges de la courtine en encorbellement sur mâchicoulis (15^e siècle).

4 : arrivée à Pont-l'Abbé par la route de Quimper, carte postale vers 1900 ; © Villard, STAP-29.



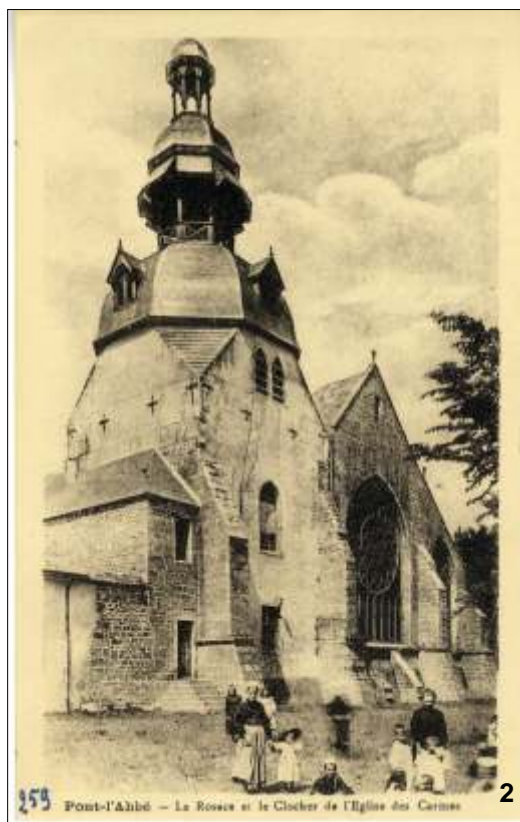
Le château et la ville

Dans l'emprise d'une enceinte elliptique, le château fort rénové à la fin du Moyen Âge comprenait deux parties : au nord face au pont le château et ses logis dotés de trois grandes tours et d'une cour cernée de fossés ; à l'est et au sud une vaste basse-cour défendue de murailles, de tours à canonnières pouvant battre au-dessus des douves. Deux portes y donnaient accès, l'une aménagée au nord vers les quais, la seconde mais aussi la principale située vers la ville au sud. Les jardins du château aux plantations moins décoratives que vivrières - vergers et potagers - occupaient un vaste enclos à l'ouest des douves.

Comme l'illustre le document ci-contre, le logis ancien et la tour ouest furent ruinés sous Louis XIV lors de la révolte des Bonnets Rouges en 1675. Un logis neuf est reconstruit dans le premier quart du siècle suivant. Confisqué à la Révolution et en partie vendu en tant que bien national, la basse-cour du château fut lotie au 19^e siècle et le logis est devenu l'hôtel de ville.

La ville se développe essentiellement au sud du château. A l'ouest en bordure de la route vers Penmarch se trouve le quartier de la Madeleine. Au nord, sur la rive gauche, le quartier de Lambour parfois qualifié de faubourg est bien identifié dans les déclarations de 1494 et 1538 : au bout de la *rue Neuve* (actuelle rue de Lambour), se trouve l'église nouvellement rénovée et un hôtel appartenant aux Moreau situé *sur la rive* à l'origine du toponyme actuel de Pors-Moro.





Un centre religieux

Sous l'Ancien Régime la ville du Pont s'étend sur plusieurs paroisses. En ville, au centre de la rue Keréon se plaçait la limite séparative de celles de Plobalannec et de Loctudy. Au nord, dans le quartier de Lambour la chapelle Saint-Jacques dépend de la paroisse de Combrit. L'édifice remonte à la fin du 13^e siècle et fut en grande partie rénovée au 15^e siècle. Il sert de lieu de culte aux habitants de la ville jusqu'à la fin du 19^e siècle, puis abandonné faute d'entretien. L'église est classée monument historique depuis 1896.

Le couvent des Carmes est fondé en 1383 par les barons du Pont. De cet ensemble dispersé à la Révolution ne subsiste que l'église Notre-Dame. A l'époque de la création d'une nouvelle école communale, les arcades du cloître furent remontées au grand séminaire de Quimper, tandis que l'église fut classée MH en 1914.

Il existait au moins cinq autres chapelles édifiées à Pont-l'Abbé à la fin du Moyen Âge : celle de la basse-cour du château dédiée à saint Tudy, celle de la Madeleine dans le quartier du même nom, celle dédiée à saint Yves sur le marché, Saint-Jean-Baptiste sur le quai du port et Saint-Laurent adossée au nord de l'église des Carmes..

1 : extrait du plan de la ville vers 1680-1690, le couvent des Carmes avec ses jardins et vergers clos (AD29, 1J 685).

2 : chevet et clocher de l'église des Carmes, carte postale vers 1900 ; © Villard, STAP-29.

3 et 4 : extrait du même plan, illustrant la chapelle de la Madeleine et celle de Saint-Jean-Baptiste.

5 : L'église de Lambour avec son placître planté, carte postale vers 1900 ; © Villard, STAP-29.





1 : extrait du plan de la ville vers 1680-1690, illustrant « le quay du pont labé » (AD29, 1J 685).

2 : extrait du même plan, figurant au centre de la rue Keréon, le puits au carrefour d'avec la Grand'rue et la halle démolie en 1841.

3 : la place du Marhalla un jour de marché, carte postale vers 1900 ; © Villard, STAP-29.



Un centre juridique, commercial et artisanal

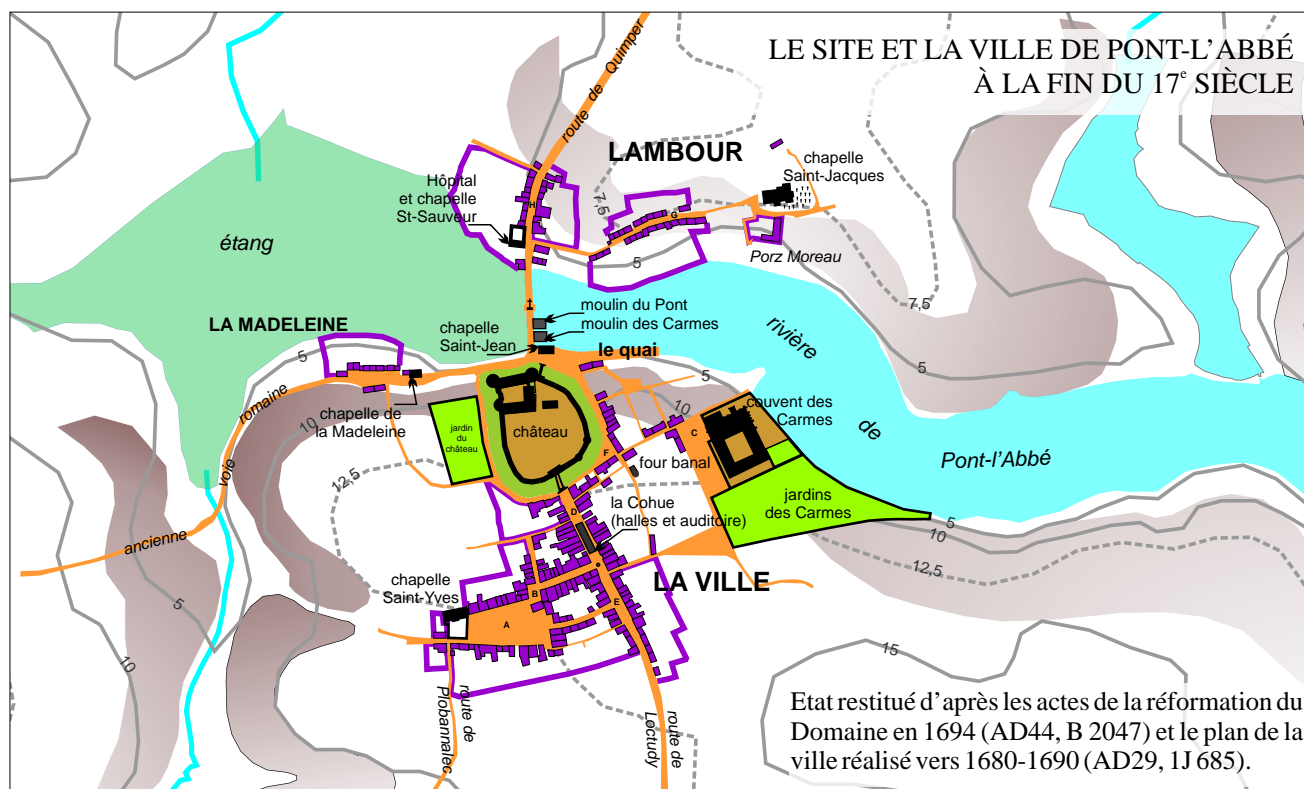
A la fin du Moyen Âge, Pont-l'Abbé devient le pôle commercial de la proche région, animé de huit foires annuelles et d'un marché tous les jeudis. Les seigneurs du Pont ont instauré un droit de « cohuage » et édifié au sud du château au centre de la rue Keréon, une halle à l'étage de laquelle se réunie la cour de justice de leur juridiction.

Les aveux rendus par les seigneurs du Pont à la fin du 15^e siècle et au siècle suivant (AD44, B 225) confirment par ailleurs l'existence de l'activité portuaire. Sont débarquées à Pont-l'Abbé toutes sortes de marchandises et notamment du vin, qui seront redistribuées dans l'arrière pays.

Enfin les ressources de la pêche ne sont pas négligeables. Celle de la seiche représente en saison une activité suffisamment importante pour être taxée : c'est le « devoir d'équipage » mentionné dans les sources en 1480 et 1494.

Longtemps foires et marchés animent périodiquement les rues et les places de la ville, notamment celle du Marhalla (le marché) la bien nommée.





C.2 - LA VILLE AU 17^e et 18^e SIÈCLES

Un développement modéré au 17^e siècle

Après le décès de la dernière héritière des Beaumanoir, la baronnie du Pont passe aux mains des Guémadeuc puis aux Richelieu qui ne résident pas à Pont-l'Abbé. A cette époque la petite bourgade déborde à peine des limites perceptibles à la fin du Moyen Âge. En 1694 les actes de la réformation du Domaine font état de près de 170 logis, maisons et hôtels particuliers, soumis à l'impôt en ville et dans les quartiers périphériques de La Madeleine et de Lambour. Ils étaient 112 imposables en 1494 (AD44, B 2025 et B 2047).

Les logis les plus remarquables dotés de cours et de jardins cernés de murs, sont situés dans la Grand'rue (actuelle rue J.J. Rousseau) et rue Keréon (actuelle rue de Gaulle). Certains sont encore en place aujourd'hui.

En 1675 des événements insurrectionnels liés à la « révolte des Bonnets Rouges » contre le pouvoir central du Royaume, engendrent l'incendie et la ruine presque totale du château médiéval et, en représailles, la destruction du clocher de l'église de Lambour.



1 : extrait du plan de la ville vers 1680-1690, illustrant les îlots bordant la Grand'rue (AD29, 1J 685).

2 : rue des Morts, murs de clôture de jardins anciens.

3 : cour postérieure et tour d'escalier emblématique d'un hôtel du 17^e siècle situé au n°14 rue de Gaulle.

4 : 13 et 15 rue de Gaulle, hôtel daté 1652, détail de l'ornementation d'une lucarne semblablement représentées sur le plan de la ville du 17^e siècle (fig. 1).



Peu d'embellissements au cours du 18^e siècle

Au cours du 18^e siècle peu de chantiers significatifs verront le jour. La rénovation du château ruiné depuis 1675, fut effectivement entreprise du temps des d'Ernothon dans le deuxième quart du siècle : en témoigne le majestueux corps de logis à sept travées élevé entre les deux tours médiévales (A, sur le plan ci-contre).

Concernant le projet d'augmentation du port, seules furent réalisées des consolidations au vieux quai et au quai neuf (M) qui se développent depuis les moulins (P) jusqu'aux chantiers de construction navale situés face à l'angle de l'enclos des Carmes (N).

L'extension urbaine est peu importante, les constructions attribuées à la période au cours du diagnostic se trouvent essentiellement dans le prolongement de la rue Keréon (rue de Gaulle), route de Quimper dans le quartier de Lambourg et en densification et en remplacement dans les îlots de la ville ancienne.

1 : façade sud du logis du château construit à neuf dans le deuxième quart du 18^e siècle.

2 : 44, rue de Gaulle, grande maison ou hôtel particulier daté 1762.

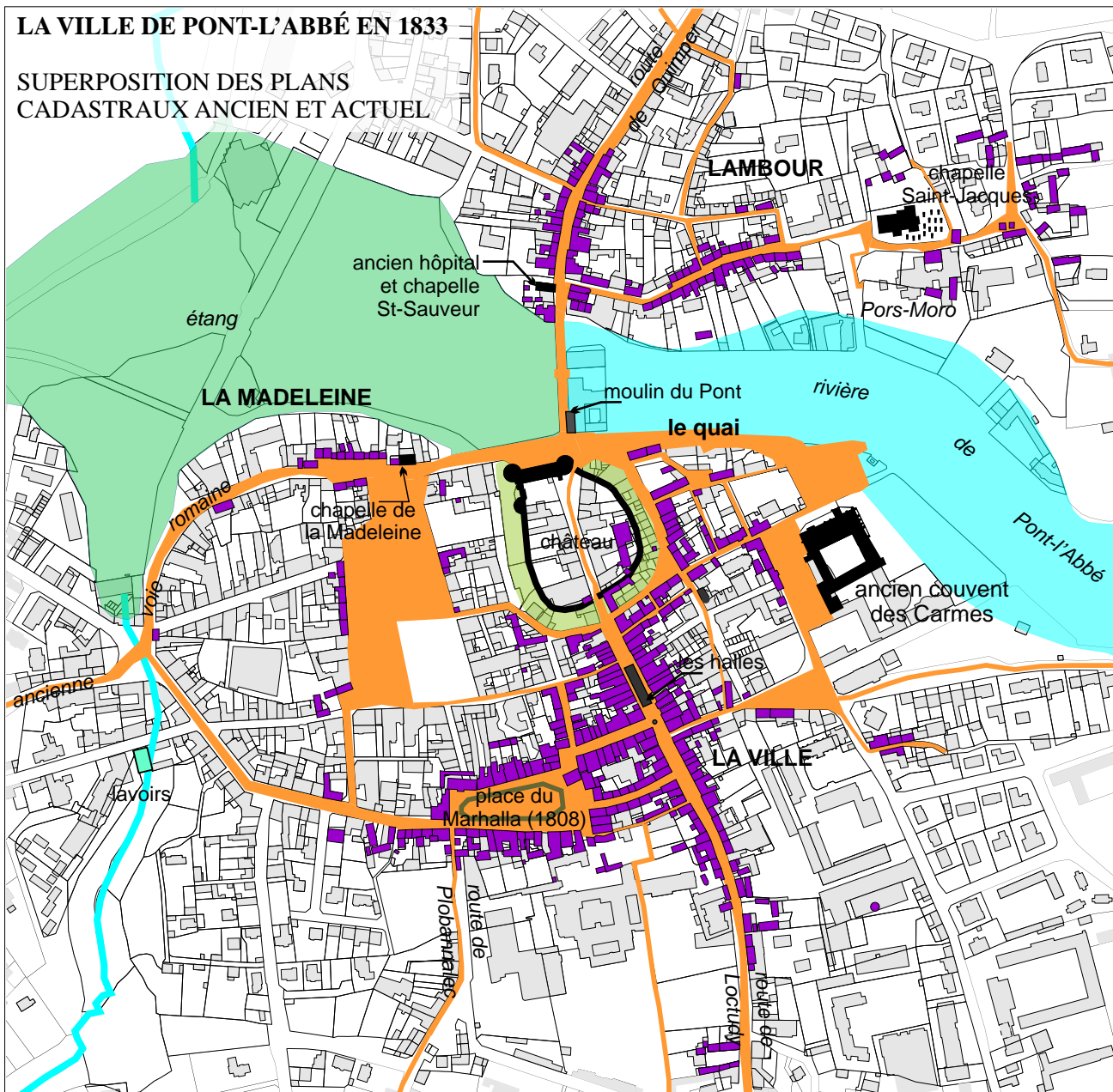
3 : la ruelle Dorée au sud de la ville illustre la pérennité de la trame urbaine ancienne.

4 : 14, rue M. Cariou, maison datée 1741.



LA VILLE DE PONT-L'ABBÉ EN 1833

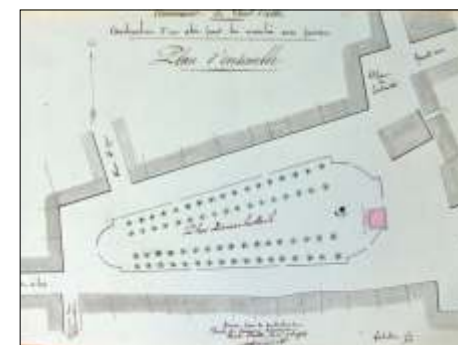
SUPERPOSITION DES PLANS CADASTRAUX ANCIEN ET ACTUEL



C.3 - LES MUTATIONS URBAINES AU 19^e SIÈCLE

Les premiers temps (1802-1835) : des projets qui tardent à démarrer





Au lendemain de la Révolution, Pont-l'Abbé est érigée en commune. Dans les premières décennies du nouveau siècle, les projets de la municipalité en matière de développement économique et d'amélioration des quais du port n'aboutissent pas. Le plan cadastral de 1833 reflète ce marasme qui se traduit en matière d'urbanisme par très peu de constructions neuves, comparativement au plan de la ville dressé vers 1756 (plan de Robien). Une réalisation retient toutefois l'attention : l'embellissement de la place du



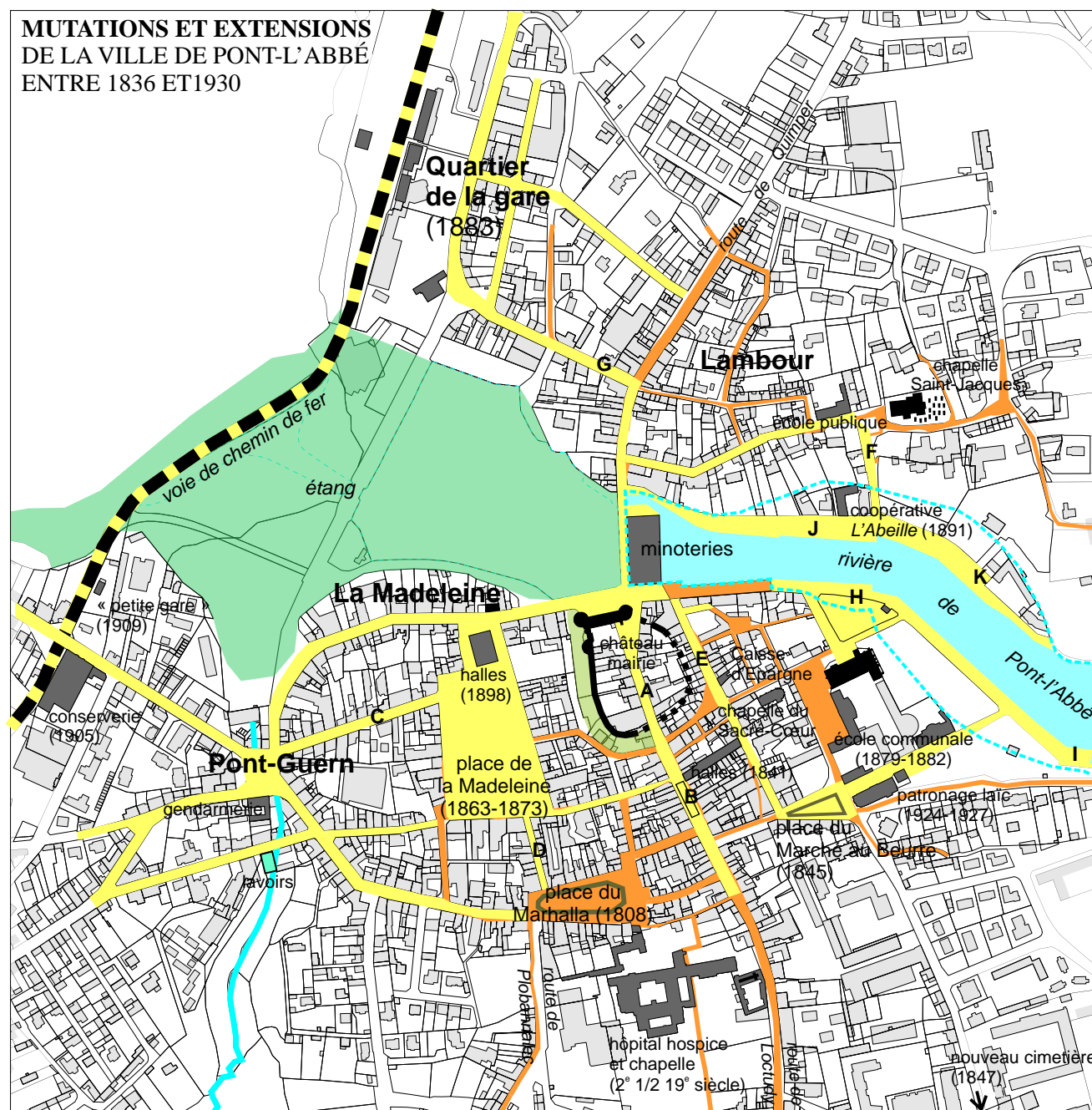
Marhalla (le marché) aménagée d'un terre-plein planté d'ormes, projet réalisé en 1807-1808.

Plan de la place du
Marhalla en 1874
(AD29, 2O 1510)

LÉGENDE

-  réseau de voies, places et quai existant en 1833
-  édifices religieux
-  le château et ses anciennes douves
-  habitations et leurs dépendances

MUTATIONS ET EXTENSIONS DE LA VILLE DE PONT-L'ABBÉ ENTRE 1836 ET 1930



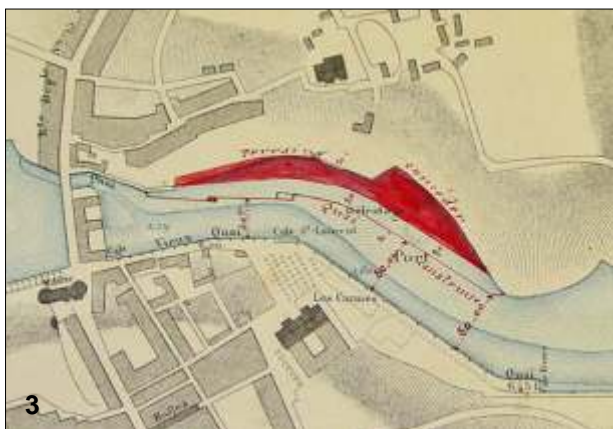
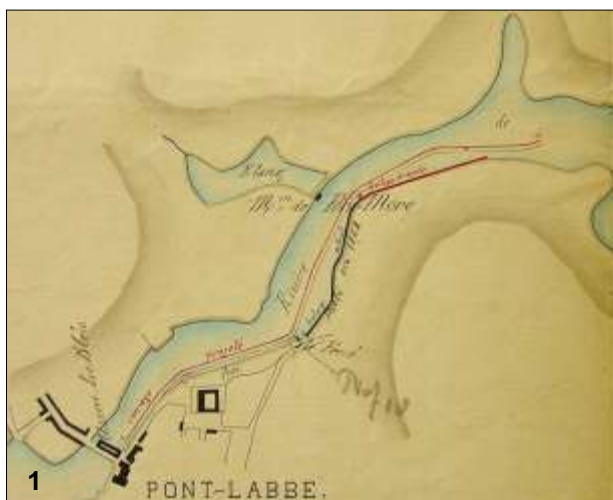
Les grands chantiers (1840-1930) : Pont-l'Abbé devient la capitale du pays bigouden

A la fin des années 1830 les travaux d'augmentation des quais du port démarrent enfin. Le renouvellement économique ne tarde guère, en témoigne l'installation des grandes minoteries Le Bleis à l'emplacement des anciens moulins du pont (projet de 1842) qui emboîtent le pas à la venue d'autres entreprises : biscuiteries, conserveries et une multitude d'activités artisanales et commerciales.

La ville grandit autour de son ancien noyau urbain, mais elle se modifie également par la mise en œuvre de nouveaux alignements dans certaines des rues existantes. Enfin Pont-l'Abbé est raccordé au réseau de chemin de fer d'intérêt local dans les années 1880-1910.

LÉGENDE

- réseau de voies, places et quai existant en 1833
- - - ancien rivage
- nouveaux équipements publics et privés
- rues neuves, rues alignées et nouveaux quais :
 - A** : ouverture de la rue du Château (1843-1851)
 - B** : démolition des vieilles halles et alignements rue Keréon
 - C** : classement de la rue Kerautret (1894) dans le lotissement du même nom
 - D** : ouverture de la rue Saint-Yves (vers 1866)
 - E** : alignement et prolongation de la rue du Quai (1862)
 - F** : ouverture de la rue Saint-Jacques (1887)
 - G** : alignement de la rue de la Gare (1909)
 - H** : quai et cale Saint-Laurent (1836)
 - I** : nouveau tronçon du quai St-Laurent jusqu'à la cale Ferrée (1877)
 - J** : quai rive gauche, premier tronçon (1874-1884)
 - K** : quai rive gauche, second tronçon (1891)



1 : Plan du projet de curage de la rivière et de continuation du chemin de halage, en 1867 ; AD29, 4S 1452, 17/10/1867.

2 : Bateau de commerce échoué à marée basse dans le chenal de la rivière, vers 1900 ; © Villard, STAP-29.

3 : Plan des terrains à concéder sur DPM pour la construction des quais rive gauche, en 1889 ; AD29, 4S 100, 14/12/1889.

4 : Vue générale des nouveaux quais de la rive gauche, carte postale vers 1900 ; © Villard, STAP-29.

5 : rive gauche, le quai Pors-Moro est un ouvrage de qualité dont l'appareil des parements parfaitement réglé illustre la rigueur des travaux des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées.

6 : Le « bois Saint-Laurent » et le clocher des Carmes vu depuis la rive opposée.



Agrandissement du port et création du chemin de halage

Ces travaux sont menés de manière concomitante dans la seconde moitié du 19^e siècle. Le chemin de halage rendu nécessaire par l'augmentation du trafic et du tonnage des bateaux est construit en plusieurs tronçons. La dernière phase voit l'achèvement de l'épi de Rosquerno en 1909.

Sur le site du port le gros chantier concerne la construction des quais sur la rive gauche (1874-1891). Il s'agit également d'aménager un vaste terre-plein sur les anciennes vasières du rivage primitif. Une fois les travaux achevés, partie des terrains ainsi gagnés sur le DPM sera concédée à la voirie ou rétrocédée à des particuliers (3). Ce fut le cas des fonds de parcelles des propriétés situées rue de Lambour, dont les jardins en pente vers le sud furent alors augmentés et dotés de nouveaux murs de clôture vers le quai (4).

Sur la rive droite, la plantation du bois Saint-Laurent destinée à l'embellissement des quais du même nom, débute par l'emplacement des anciens chantiers au nord des Carmes (plan 3 ci-contre). Progressivement les plantations sont augmentées de manière linéaire vers l'Est jusqu'à la cale Ferrée, puis en épaisseur sur les terrains de l'ancien enclos et cimetière des Carmes (6).





- 1 : Le quartier de la gare, carte postale vers 1900 ; © Villard, STAP-29.
 2 : Détail de l'horloge du pavillon de la gare, daté 1883.
 3 : Alignement de maisons rue de la Gare.
 4 : La place de la Madeleine et les halles vers 1900 ; © Villard, STAP-29.
 5 : Alignement des immeubles côté ouest de la place de la République (anciennement de la Madeleine).
 6 : Alignement côté nord de la rue Hoche (ancien lotissement Kerautret, années 1890).



Les nouveaux quartiers

A la fin du 19^e siècle et au début du siècle suivant, le développement urbain se traduit par une extension linéaire le long des principales voies d'accès au centre ville mais aussi par la création de nouveaux quartiers dont les plus étendus sont celui de la Gare à l'ouest de la route de Quimper et celui de La Madeleine en extension vers Pont-Guen et Kerentrée.

La ligne de chemin de fer Quimper - Pont-l'Abbé est inaugurée en 1884. En 1907 une voie départementale est ouverte entre Pont-l'Abbé et Saint-Guérolé (Penmarch), puis entre Pont-l'Abbé et Audierne (1909). Un quartier neuf constitué de cinq îlots émerge rapidement entre la rue de la Gare et un ancien chemin devenu la rue du Steven. Il se caractérise par une mixité des constructions : habitat et bâtiments industriels et artisanaux en arrière plan.

A l'ouest de la place de la Madeleine, un lotissement privé est à l'origine de la création de la rue Hoche qui rejoint le carrefour de Pont-Guen. Dans cette rue des immeubles cossus voisinent avec de simples maisons à étage et de rares bâtiments commerciaux et industriels telle au n°11, la partie supérieure d'une minoterie dont les magasins d'expédition ouvrent en contrebas sur la rue J. Jaurès.





Interventions dans la ville ancienne

Dans les quartiers anciens l'application du plan d'alignement de 1836 et le percement de nouvelles voies, engendrent la disparition de bâtiments anciens, à commencer par l'enceinte du château et ses dépendances ou les vieilles halles de la rue Keréon. Les logis des 16^e, 17^e et 18^e siècles pâtissent également de la soudaine modernité. Elle engendre la disparition d'un bon nombre de maisons modestes dont certaines possédaient des façades en pan de bois, et l'aménagement presque systématique de devantures commerciales y compris en façade des remarquables hôtels particuliers.

Cependant la rénovation des quartiers anciens dans la seconde moitié du 19^e siècle et au début du siècle suivant s'est faite sans démesure. Tels qu'ils apparaissent aujourd'hui, rares furent les projets hors échelle. Au contraire la bonne intégration des constructions neuves résulte bien souvent du respect de la trame parcellaire voire des épaulements existants. De fait les variations des hauteurs des constructions (faîtages et corniches) sont proches des indentations qui caractérisent les quartiers anciens de nos villes. Par ailleurs ces immeubles présentent généralement de bonnes qualités architecturales et des façades soignées (enduites) en corrélation avec l'esprit du renouveau urbain de l'époque.



1 : La rue du Quai (rue Pasteur) vers 1900 ; © Villard, STAP-29. Les maisons à pignon sur rue du 16^e siècle témoignent de l'antériorité de la partie basse de la voie.

2 : Alignement côté ouest de la rue Pasteur, lotissement vers 1910 situé dans l'emprise des anciennes douves du château.

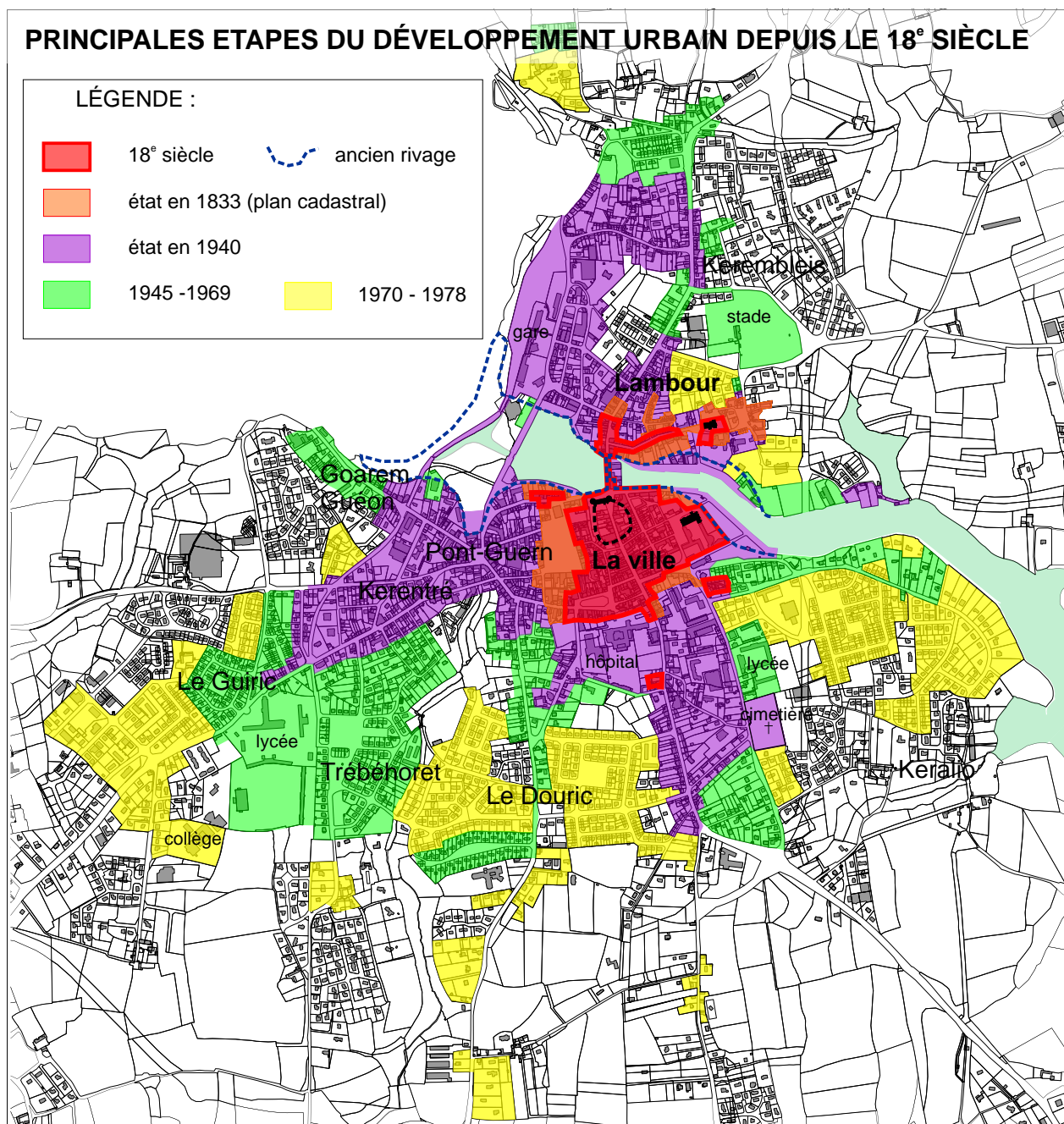
3 : Les rues Keréon et du Château vers 1900 ; © Villard, STAP-29.

4 : Les rues De Gaulle et du Château aujourd'hui.

5 : Place des Echaudées vers 1900 ; © Villard, STAP-29. L'une des dernière maison à façade en pan de bois, aujourd'hui disparue.

6 : Rue Julien Le Berre (anciennement du Poulfanc), le tronçon au premier plan fut créé vers 1900.

PRINCIPALES ETAPES DU DÉVELOPPEMENT URBAIN DEPUIS LE 18^e SIÈCLE



C.4 - LA VILLE CONTEMPORAINE

Pont-l'Abbé aujourd'hui

Longtemps, la ville de Pont-l'Abbé demeure une petite bourgade du sud Finistère dont la population ne dépasse guère 1900 âmes en 1800. Au cours du 19^e siècle ce chiffre est multiplié par 3 pour atteindre 6300 habitants vers 1900, seuil en-dessous duquel il ne descendra plus. La ville s'étend alors en continuité des quartiers anciens au sud et en accroche de nouveaux espaces : la place de la Madeleine et Pont-Guern à l'ouest, la gare au nord-ouest.

A compter des années 1960 s'amorce une nouvelle progression qui engendre un renouvellement urbain dynamique en particulier dans les quartiers sud : lotissements du Douric, de Trebéhoret, etc. Cette croissance urbaine se prolonge toujours ; la commune compte désormais près de 8800 habitants.

Les 2 secteurs de la ville historique : en orange, la ville ancienne vers 1800 ; en mauve, les extensions et transformations du 19^e s.
Photo : vue aérienne oblique vers le sud en 1986 (AMP).

