

RENCONTRE ENTRE UN PROJET ET UN TERRITOIRE HABITÉ

L'implantation d'une station balnéaire, on vient de le voir, ne se fait pas sur un terrain aussi vierge d'occupation humaine que le mythe voudrait le faire croire. Elle s'accompagne donc nécessairement de phénomènes d'acceptations et de rejets de la part des populations concernées.

Nous essaierons, dans ce chapitre, de rassembler les éléments permettant d'imaginer ce qu'ont pu être les sentiments de ces populations lors de l'avènement de Sables-d'Or-les-Pins, et de comprendre dans quel sens ont pu aller les efforts des concepteurs pour faire accepter leur projet.

Ces efforts sont d'abord d'ordre économique : la manne financière qu'est appelée à drainer une telle station balnéaire doit profiter au plus grand nombre, c'est la première condition de cette acceptation.

Il importe ensuite que la réalisation du projet se fasse en respectant les réseaux de communication existant ou, mieux, en les complétant. Profitant d'un projet routier concomitant, les concepteurs de Sables-d'Or se sont efforcés de faire en sorte que leur station balnéaire ne le perturbe pas et contribue même à en améliorer le fonctionnement.

D'un point de vue plus général, le projet de Roland Brouard et de ses collaborateurs, en s'inscrivant dans les grandes lignes du relief, n'a pas produit cet effet de «barrière», coupant symboliquement l'accès à la mer, que l'on peut voir dans d'autres stations balnéaires. Sans entrer dans les détails de cet art de la composition paysagère, qui fera l'objet d'un chapitre ultérieur, nous nous intéresserons ici à la manière dont le projet a été montré au public.

Cette communication s'est faite au travers de plans et de nombreuses informations diffusées par la presse, mais aussi par le biais des tous premiers travaux qui ont mis en évidence les priorités des concepteurs.

Dès les premières années de son existence, Sables-d'Or s'est révélée être une station balnéaire singulière...

Le point de vue des habitants... soixante-quinze ans après

Il n'est pas facile de savoir, trois quarts de siècle après, quelles ont pu être les réactions des habitants lorsque le projet de Brouard a vu le jour. La difficulté tient à plusieurs facteurs :

- Les témoignages que l'on peut recueillir sont forcément indirects, ce sont les souvenirs de ce que racontaient les parents ou les grands-parents. Il n'est donc pas possible d'approfondir l'entretien pour tenter d'y opérer un tri, puisque le témoignage communiqué est en quelque sorte «arrêté».

Plusieurs personnes ont affirmé, par exemple, que André Citroën avait participé financièrement à la fondation de Sables-d'Or. Cette affirmation venait de ce que disaient les parents ou grands-parents, et il n'était pas possible de leur demander de préciser davantage leurs sources. En fait, cette «légende» s'est construite par un curieux amalgame entre deux réalités. La première est qu'une autre station balnéaire bretonne (Morgat, presque île de Crozon), avait été lancée quelques années plus tôt par le constructeur d'automobiles Armand Peugeot (dont le fils participera aux mondanités de Sables-d'Or). La seconde est que Roland Brouard a utilisé des autochenilles Citroën pour faire le relevé topographique des dunes, et aussi pour récupérer au profit de Sables-d'Or la notoriété de ces autochenilles dont on avait beaucoup parlé après leur traversée du Sahara (hiver 1921-1922). En fait, après lecture détaillée de la presse de l'époque qui ne manquait jamais de mentionner le nom des célébrités présentes à Sables-d'Or, il semble évident que André Citroën n'y a jamais mis les pieds. Par contre, il a parrainé une campagne de signalisation qui consistait à disposer un grand nombre de panneaux indicateurs portant la mention «Sables-d'Or-les-Pins» et, en plus petits caractères, «André Citroën»...

- Les souvenirs rapportés sont faussés par un enchevêtrement assez inextricable entre la mémoire personnelle des témoins, ou témoins de témoins, et une mémoire reconstituée à partir des informations écrites dans la presse locale de l'époque. Or celle-ci, à de rares exceptions près, s'intéressait beaucoup plus aux aspects spectaculaires du lancement d'une station qu'à son impact sur la vie quotidienne des habitants. La photographie a joué un rôle important dans cette partialité. Le gage d'authenticité qu'elle représentait à l'époque, en tant qu'empreinte de la réalité, faisait facilement oublier le fait que le choix du photographe jouait un rôle déterminant dans la teneur du message communiqué. Il est évident que les photographes étaient toujours présents lors des manifestations mondaines, alors qu'ils n'étaient pas là pour témoigner de la vie de tous les jours.

- Parallèlement, et par un processus presque inverse, des points de vue apparus après la seconde guerre mondiale sont parfois rapportés comme ayant été ceux des habitants des années 1920.

Cet anachronisme est particulièrement flagrant lorsqu'il s'agit de la grande dune aplanie par Roland Brouard entre 1924 et 1925. Plusieurs personnes prétendent aujourd'hui que cet acte «irrespectueux envers la nature» aurait été très mal vécu à l'époque. Or les premières traces écrites d'un point de vue critique à l'égard de cet arasement datent des années 1980. Dans les années 1920, personne, à l'exception de quelques bergers, ne fréquentait ces dunes. D'ailleurs, au vu des documents cartographiques et du relevé détaillé établi par le géomètre Larioux, elles ne sont sillonnées par aucun sentier significatif, alors que les accès à la grève sont, eux, très lisiblement mentionnés.⁽¹⁾

La plupart des témoignages recueillis, après recoupement avec d'autres sources d'informations, s'avèrent donc incertains. Il reste heureusement quelques personnalités locales qui ont pris soin, il y a quelques décennies, de recueillir des témoignages directs et d'en conserver la mémoire. Parmi ceux-ci, un officier de marine en retraite, Pierre Amiot, a passé un temps très important à collecter toutes les informations qu'il pouvait trouver, en compulsant les archives et en interrogeant les habitants les plus âgés. Il a publié une partie de ses recherches dans un ouvrage qu'il présente ainsi :

«La tradition orale se meurt : plus de veillées, plus de contes au coin du feu. Toute une moisson historique risque de se perdre en une génération... C'est pour tenter de sauver cet inestimable capital qu'a été écrite l'Histoire du Pays de Fréhel».⁽²⁾

Son témoignage direct a, bien sûr, été d'une importance capitale. L'attitude de *chercheur* qu'il a progressivement acquise en une vingtaine d'années de travail sur le terrain lui permet, aujourd'hui, de faire la part entre ce qui s'est réellement passé autrefois et la mémoire réinventée que rapportent la plupart de ses concitoyens.

Il reste aussi quelques traces écrites, courriers échangés, articles de journalistes qui fréquentaient la région en dehors des inaugurations et autres manifestations mondaines. Il reste également les registres des conseils municipaux où sont mentionnées bon nombre des demandes, critiques ou revendications des habitants. Dans des communes d'un millier d'habitants, chacun pouvait assez facilement faire remonter ses remarques à la mairie par l'intermédiaire d'un conseiller. Il est donc possible d'avoir une idée de ce que furent les critiques formulées par les habitants à l'époque de Sables-d'Or (il y en a plusieurs) et, *a contrario*, celles qui n'ont pas été formulées, ou tout au moins, qui n'ont pas eu assez d'importance pour remonter jusqu'au conseil.

1 - Le remaniement des dunes et son rôle dans la réalisation du projet de Sables-d'Or seront abordés dans un chapitre ultérieur (page 187).

2 - Pierre Amiot : *Histoire du Pays de Fréhel*. Edité par l'auteur, à Fréhel, en 1981. Réédité en 1993.

Ce que l'on peut savoir du point de vue des habitants

Le recouplement entre ces différentes sources d'informations laisse apparaître quelques caractéristiques dominantes :

- Les critiques formulées à l'égard de Sables-d'Or, si elles sont bien réelles, ne concernent pas directement la station en elle-même, ni la forme que lui ont donnée ses concepteurs, ni le territoire qu'elle occupe. On ne voit pas apparaître de sentiment indiquant que les habitants se seraient fait «voler» un territoire. Le sentiment dominant qu'a pu leur inspirer la station, quand il ne s'apparentait pas à de l'indifférence, était plutôt mitigé, partagés qu'ils étaient entre les inconvénients et les avantages qu'elle apportait.
- Si certains des habitants ont, par contre, manifesté un réel rejet, celui-ci provient surtout de la brutalité avec laquelle un monde moderne s'est tout à coup imposé à eux. Selon Pierre Amiot, la vie à Plurien et Pléhérel n'avait pas beaucoup changé depuis 200 ans lorsque Brouard est arrivé. Si l'agriculture avait connu des progrès notoires au début du siècle, notamment avec l'arrivée des engrais chimiques, la vie quotidienne dans les chaumières ou dans les échoppes des artisans n'avait guère évolué. Avec Sables-d'Or, en quelques années, arrivent les automobiles en grand nombre, l'eau courante, l'électricité, le téléphone, etc. Plus que la richesse d'une population d'un niveau de vie incomparablement plus élevé que le leur, c'est ce mode de vie moderne, qui leur était totalement étranger, qui les a le plus heurtés.
- La juxtaposition entre la population d'origine, encore assez pauvre même si le spectre de la famine avait disparu, et la population des villégiateurs, beaucoup plus riches, allant au spectacle, pratiquant le bain de mer, le golf, bref les loisirs, ne s'est pas faite non plus sans problèmes. Mais cette rencontre n'a pas entraîné de simples réactions de rejet. Elle fut plus complexe que cela. Pierre Amiot la résume très bien à travers des propos entendus alors qu'il avait sept ans (i. e. vers 1929) :

«Ces maudits bangne-cul qui mettent la surenchère sur le beurre».

Cette expression était utilisée par la femme du sabotier de Plurien pour reprocher aux villégiateurs, les *bangne-cul* (c'est-à-dire les baigneurs, ceux qui mettent leur derrière dans l'eau), de faire monter les prix.

«Car quand ces gens là arrivaient, quand la saison commençait, les prix montaient. Et alors cette pauvre femme qui n'avait que quatre sous pour vivre, eh bien, elle rouspétait».⁽¹⁾

Mais l'arrivée de ces riches villégiateurs, si elle ne faisait sans doute pas l'affaire des sabotiers, intéressait néanmoins la plupart des habitants :

1 - propos recueillis lors d'un entretien avec Pierre Amiot, février 2000.

La création de Sables-d'Or a amené une certaine prospérité dans le pays, c'est certain. Elle a permis d'écouler à bon prix de nombreux produits : le bois, les œufs, le beurre, les poulets...»

La plupart des habitants de Plurien et de Pléhérel étaient des agriculteurs possédant également un potager et un petit élevage. Pour eux, l'avènement de Sables-d'Or-les-Pins se traduisait par une nette augmentation de leur niveau de vie.

Pour les autres, l'intense activité qui accompagnait les premières années de la station fut l'occasion d'un grand nombre de créations d'emplois.

Il y eut d'abord les importants travaux de terrassement qui employèrent, dès la première année, des centaines d'ouvriers. Par la suite, les bâtiments furent construits par des entreprises installées localement. Parmi celles-ci, les établissements Macé, implantés sur l'allée centrale de Sables-d'Or, à proximité de la gare de marchandise, furent particulièrement actifs. Mais la construction eut aussi pour effet de relancer l'économie locale par l'intermédiaire des carrières qui, à l'époque, étaient loin d'avoir atteint leur rythme de fonctionnement maximal.

Les architectes, en effet, faisaient un important usage des pierres locales dont Octave-Louis Aubert avait vanté à plusieurs reprises les qualités exceptionnelles :

«Il existe, sur place, les plus belles pierres de construction de Bretagne :

- Grès rose [appelé grès rose d'Erquy par les géologues] servant à la pierre de taille et aux pavés, provenant de la Société des Carrières de l'Ouest, dont le port d'embarquement est à l'une des extrémités de la plage.

- Pierre schisteuse de Bretagne, dans le genre de celle employée couramment dans la région de Paramé-Dinard.

- Granit bleu de toute beauté dont les carrières sont à 200 mètres de la station de Sables d'Or et qui est actuellement utilisé pour les premières constructions en cours».⁽¹⁾

Vingt-cinq ans plus tôt, la qualité technique de ces pierres, et notamment du fameux grès rose d'Erquy, avait été longuement vantée dans un article paru en 1900 dans *La Revue des Deux Mondes*⁽²⁾. L'auteur y décrit ce grès «d'une transparence supérieure à celle de la porcelaine, avec des teintes variées entre le rose et le vert tendre», comme à la fois l'une des plus belles, l'une des moins chères et l'une des plus résistantes des pierres disponibles en France. Pourtant, ajoute-t-il, si les potentialités sont là, elles ne sont pas mises en valeur comme elles le devraient. Ce banc qui «s'étend sur vingt-quatre kilomètres entre le Fort de La Latte et le Port d'Erquy», est loin d'être suffisam-

1 - Prospectus pour la saison 1924, édité par *La Bretagne Touristique*.

2 - J.-J. Baude : «Les côtes de Bretagne : la Baie de Saint-Brieuc», *Revue des deux mondes*, tome 15, fasc. 1, juillet-septembre 1900. Pages 1053-1079.

ment exploité, malgré l'existence du Port Barrier construit en 1891 par le carrier du même nom. *«Tout est à faire, mais tout est disposé par la nature pour l'établissement industriel et maritime qu'appellent les bancs de grès d'Erquy»*, conclut l'auteur.

Les constructions à Sables-d'Or-les-Pins auront beaucoup contribué au développement des carrières sur les communes de Plurien et de Pléhérel qui profiteront, par ailleurs, de l'arrivée du chemin de fer. Outre le fait que ces pierres locales étaient fortement recommandées par Octave-Louis Aubert, elles étaient également systématiquement utilisées par le principal architecte de la station, Yves Hémar. Aujourd'hui, si la carrière de granit à Plurien est fermée, celle de grès à Pléhérel est toujours l'objet d'une intense activité et joue toujours un rôle important dans l'économie locale.

De leur côté, les végétaux plantés en très grand nombre à Sables-d'Or, étaient également produits sur place. Durant l'hiver 1923-24, avant même l'ouverture de la station, *«400 000 pins, eucalyptus, et arbres et arbustes de toutes essences»* avaient été plantés, selon Octave-Louis Aubert, qui poursuit :

«A cet effet, de vastes pépinières ont été organisées pour acclimater quantité de plantes, fleurs et arbustes de toutes les régions, afin d'embellir, non seulement les parcs et jardins publics, mais aussi ceux des propriétaires de villas».⁽¹⁾

Cette intense activité horticole, qui faisait suite aux plantations effectuées au début du siècle par le propriétaire précédent, durera jusqu'au début des années trente et sera, elle aussi, créatrice d'emplois.

Enfin, parmi ceux qui ne trouvaient pas à mettre leur savoir-faire professionnel au service des constructeurs de la station, bon nombre trouvèrent tout au moins des emplois temporaires dans les restaurants ou hôtels. Ce fut le cas, par exemple, du fils du sabotier dont parlait Pierre Amiot. L'hôtellerie, d'ailleurs, n'a pas apporté que des emplois de serviteurs puisque plusieurs hôtels, restaurants et autres commerces, étaient - et sont encore - gérés par des gens du pays, qui en sont même parfois propriétaires.

La prospérité économique, apportée par Sables-d'Or-les-Pins et le flux touristique qu'elle entraînait, fut donc bien réelle, et sur ce point, on peut dire que Brouard avait tenu ses promesses. Il importe, écrivait-il en 1933, de :

«faire affluer les touristes en Bretagne [...afin qu'ils y] dispersent leurs richesses, leurs francs, leurs dollars, leurs livres, leurs florins et leurs marks [...]».

Pour lui, la prospérité économique de cette région passait par la notoriété internationale d'une station comme Sables-d'Or :

1 - Octave-Louis Aubert, *op. cit.*, 1924.

«Un pays comme la Bretagne, qui est un des plus beaux du monde, ne peut compter sur sa seule population pour atteindre au développement qu'il mérite. C'est donc au monde entier qu'il faut s'adresser pour assurer sa prospérité».⁽¹⁾

Plus qu'une plage, une ville

Si l'on en croit Etienne Nicol, journaliste à *La Démocratie Bretonne*, Sables-d'Or n'était pas seulement, pour les habitants du pays, un lieu de travail ou une opportunité pour vendre quelques poulets. La station avait pris, selon lui, la dimension d'une bourgade d'importance locale où l'on venait, les dimanches ou jours de fêtes, comme on «monte à la ville».

Etienne Nicol est l'un des rares journalistes à s'être intéressé à Sables-d'Or en dehors des manifestations mondaines qui y avaient périodiquement lieu. Il en parle ainsi :

«C'était dimanche et jour de fête. [...] Sur la vaste avenue des Anglais, secs comme l'été 1928, avec des sourires larges comme l'immense plage prochaine, des baigneuses aux bras de bronze. Et puis, circulant parmi cette foule élégante, étrangère et riche, lourds, maladroits, endimanchés mais à l'aise comme des gens sûrs d'être chez eux, les paysans des environs qui ont quitté Pléhérel, Plévenon, Planguenoual, Plancoët et Matignon pour venir passer la journée là. Ils ont pris leur solide char à banc ou leur charrette anglaise récemment achetée et resplendissante de vernis et sont montés jusqu'au bourg et s'y promènent avec un calme parfait».⁽²⁾

Ils sont *lourds, maladroits*, ils sont *endimanchés* quand les touristes, eux, sont *élégants*... mais au moins, pour Etienne Nicol, ils sont là, alors que pour la plupart des autres journalistes, ils n'existent même pas.

Non seulement ils sont là, mais ils y sont à *l'aise comme des gens sûrs d'être chez eux*, et qui plus est, ils sont plus clairvoyants que les autres. Ils ont compris, eux, que Sables-d'Or n'était pas seulement une plage :

«Une plage ? Non. Une ville. Une ville avec une plage. Regardez, entre Dinard et Saint-Brieuc, tout cet arrière-pays sans ville qui justement en réclame une. [...] Et de fait, tout à l'heure, ces paysans en carrioles. C'est qu'ils ont déjà compris, eux, les bougres. Oui d'autres, qui se croient forts, n'ont encore rien vu».

1 - R. Brouard : «L'avenir de la Côte d'Emeraude», *Dinard-Côte-d'Emeraude*, 6 avril 1934.

2 - Etienne Nicol : «Silhouettes et Promenades de la côte», *La Démocratie Bretonne*, n° 37, 15 sept. 1928.

Etienne Nicol exagère sans doute quant à l'attractivité de Sables-d'Or sur les paysans des environs ; Planguenoual et Plancoët sont à plus de 25 kilomètres et sont bien plus proches d'autres stations balnéaires (Saint-Cast ou le Val-André). Par

contre, l'idée que cet arrière-pays réclame une ville qui lui serve de centre n'est pas dénuée de sens puisque la question se pose encore aujourd'hui. Pierre Amiot en parle en ces termes :

«Le drame de Fréhel, c'est qu'il est fait d'un tas de petites agglomérations, il y a le Bourg, le Port-à-la-Duc, Plévenon, Sables-d'Or, le Vieux-Bourg, Le Carquois. C'est un peu disséminé, il n'y a pas d'épicentre. Si on voulait faire un épicentre, il faudrait le mettre en plein milieu de la campagne. C'est impensable. Moi j'ai pensé que c'est peut-être à Sables-d'Or que ce serait le mieux [...]»⁽¹⁾

Ce que l'on appelle aujourd'hui le «Pays de Fréhel» est en effet composé d'une multitude de petites agglomérations dont, en 1920, les plus importantes ne dépassaient guère le millier d'habitants. Sables-d'Or, bien sûr, n'était pas destinée à héberger un grand nombre d'habitants permanents, mais elle était, au moins pendant la saison touristique, le lieu qui recevait le plus de monde dans tout le pays. De ce point de vue, les choses n'ont guère changé aujourd'hui, et lorsque Pierre Amiot réfléchit à l'endroit qui conviendrait le mieux pour construire une salle polyvalente d'intérêt intercommunal, il dit :

«Il faut faire comme les cirques. Les cirques, ils vont là où il y a du monde».

Et les cirques, dans le Pays de Fréhel, c'est à Sables-d'Or qu'ils plantent leur chapiteau.

Mais au-delà de cet aspect démographique, Sables-d'Or, dans les années 1920, était surtout le principal centre d'activités économiques du pays. Et c'est sans doute cela qui attirait le plus les *paysans des environs*. A Sables-d'Or, il y avait de l'argent, donc il devait y avoir un certain avenir pour le commerce.

Les années qui suivirent n'ont pas démontré cette vocation de Sables-d'Or à devenir un centre urbain de quelque importance. La crise économique de 1929, suivie de la faillite de Roland Brouard, a mis un terme au développement de la station qui ne reprendra, très lentement, qu'après la seconde guerre mondiale. Sables-d'Or n'aura pas eu le temps de se développer comme Brouard l'avait projeté. Elle a, à la différence de beaucoup d'autres stations balnéaires, démarré un peu trop tard.⁽²⁾

Mais les *paysans des environs*, qui ne pouvaient prévoir la crise de 1929, avaient-ils néanmoins quelques raisons de croire à ce développement ? Car il ne suffit pas à une petite ville en projet d'être un lieu où circule beaucoup d'argent pour devenir un centre urbain local. Il faut encore que ce lieu soit en relation avec les réseaux de circulation du pays.

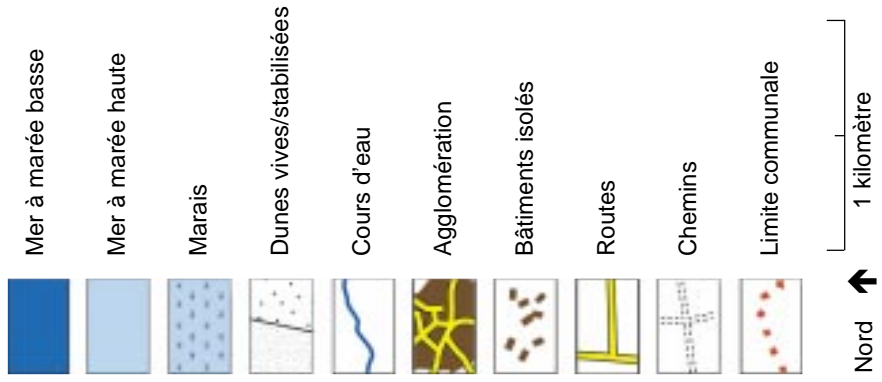
Or cette relation n'est pas la règle pour les stations balnéaires, implantées sans grand souci du pays existant en dehors de la nécessaire voie de chemin de fer, le long de plages supposées

1 - Entretien avec Pierre Amiot, février 2000.

2 - En 1924, c'est-à-dire cinq ans seulement avant la crise économique.

Routes et chemins aux environs de la grève du Miniou

d'après la carte d'état-major de
1887



désertes. Leur réseau de circulation, essentiellement élaboré en relation avec la gare et la plage, se résume en général à «*de grands boulevards créés ex-nihilo sans prise en compte du tracé des anciens chemins agricoles*». ⁽¹⁾

Il n'en est pas tout à fait de même à Sables-d'Or-les-Pins.

Sables-d'Or et les voies de circulation

La carte de la page précédente montre l'état du réseau des voies de circulation autour de la grève du Miniou, tel qu'il devait être juste avant la création de Sables-d'Or-les-Pins. C'est la carte d'état-major de 1887 (dernière version avant 1924), à l'échelle 1/80000, qui a servi de référence principale. Quelques rares sentiers ou chemins, qui n'y figuraient pas, ont été ajoutés à partir de la carte des Ingénieurs Géographes Militaires, plus ancienne (1776) mais beaucoup plus précise (échelle 1/14400). Par ailleurs, le relevé à 1/2000 établi par le géomètre Larieux avant les travaux de terrassement de Sables-d'Or, ne montre aucun sentier supplémentaire dans le territoire dunaire qui nous intéresse.

Ce que montre cette carte, c'est que les accès à la mer du côté de la grève du Miniou ne se faisaient pas à travers la dune, mais de part et d'autre, du côté Est par Le Carquois, du côté Ouest par le marais. Celui-ci était, et est encore, tout à fait praticable par marée basse, et même par marée haute de mortes-eaux, et il constitue un lieu important de dépôts marins, en plus d'être un accès naturel à la plage.



Le chemin menant à la grève depuis Plurien

Carte postale des années 1920, archives municipales de Plurien

Cette disposition des chemins s'explique surtout par le fait que le cordon dunaire, avant son aplanissement par Brouard, était assez infranchissable. Les dunes atteignaient 40 mètres de haut, avec des «cols» à plus de 20 mètres et, du fait qu'elles étaient incomplètement stabilisées, elles ne devaient pas être très praticables avec une charrette...

1 - Isabelle Barbedor et Gaëlle Lemonier : *La Côte d'Emeraude. Villégiature balnéaire autour de Dinard et Saint-Malo*. Paris : Editions du Patrimoine, 2001 (<http://www.culture.fr/culture/inventai/extranet/index.html>).

La grande dune, l'année
d'avant son arasement

Photo extraite de *La Bretagne
Touristique*, 1924.



De ce fait, et parce qu'elle s'est principalement faite sur des terrains dunaires, l'implantation de la station balnéaire n'a pas perturbé le réseau des chemins qui lui préexistaient, comme on peut le voir sur la carte ci-dessous.



Détail de la carte précédente,
avec l'emprise de Sables-d'Or
(hachurée en vert)

Raccordement de Sables-d'Or au réseau viaire

Ce que l'on peut voir également sur cette carte, c'est que le bourg de Plurien et le hameau du Carquois ne disposent pas d'une route de raccordement direct.

1 - Le Conseil municipal de Plurien rappelle «*qu'un projet de construction de cette route a été soumis à l'administration compétente en 1898*» dans la lettre communiquée en 1905 et demandant le passage de la ligne de chemin de fer par Plurien (*op. cit.*).

Cette route, qui avait déjà été demandée par la Mairie de Plurien en 1898⁽¹⁾, sera réalisée avec l'arrivée du chemin de fer et l'implantation de Sables-d'Or. Globalement, le réseau routier local s'est trouvé nettement amélioré avec l'arrivée de la station qui, non seulement n'a pas perturbé le réseau existant, auquel les nouvelles voies se sont raccordées, mais l'a également



Les premières routes tracées pour Sables-d'Or-les-Pins (représentées en rouge), d'après la carte d'état-major de 1928.

complété. Le rapport de la Commission Départementale d'Aménagement et d'Extension des Villes et Villages en fait d'ailleurs mention :

«Les voies sont actuellement exécutées avec toutes les règles de l'art. Leur raccordement avec les chemins publics est aussi convenablement assuré».⁽¹⁾

Ce n'est pas la seule qualité que la Commission reconnaissait au plan d'urbanisme de Sables-d'Or dont elle écrit, plus loin, qu'il «ne mérite que des éloges», mais c'est certainement une de celles qui ont le plus compté pour les habitants de Plurien.

Il est d'ailleurs significatif que ce soit à cette municipalité que Roland Brouard se soit adressé en premier, alors que les terrains qu'il avait achetés appartenaient à la commune de Pléhérel. Cela traduit certainement le fait qu'il avait bien compris que les habitudes, les usages, les «droits d'accès», comptent beaucoup plus dans ce qui fait l'acceptation ou le rejet d'un projet de cette nature que la simple propriété foncière. Pour ce qui est de l'efficacité du réseau routier, on peut dire que la création de Sables-d'Or a plutôt contribué à son amélioration. Pour ce qui est de l'accès des Pluriennais à la grève, il suffit de comparer les deux cartes postales de la page suivante pour comprendre que rien n'a changé.

Les deux photographies sont prises à peu près du même endroit, sur l'un des chemins allant de Plurien à la grève. L'une date, sans doute, d'un peu avant la création de la station, l'autre d'un peu après. La légende de la première est «Plurien - Descente à la grève», celle de la seconde «Sables-d'Or-les-Pins - Vue du Lac - Au fond, l'Ilot St-Michel».

Si l'accès, en lui-même, n'a pas du tout changé, on remarquera

1 - Extrait du rapport de la Commission, réunie le 21 mars 1925, pour examiner le projet de Roland Brouard.

Cartes postales des années 1920 montrant l'un des chemins qui relie Plurien à la grève.

Documents : archives municipales de Plurien.



que la légende des cartes postales, par contre, n'est plus la même. La première, où pose une Pluriennaise «typique», illustre le pittoresque d'un village breton de bord de mer. La légende insiste sur un élément important dans la vie quotidienne de ce type de village : l'accès à la grève. Sur la seconde, la paysanne a disparu mais les éléments du décor sont exactement les mêmes. Par contre, la légende se veut beaucoup plus «touristique». Il ne s'agit plus de parcourir

le territoire mais de le regarder. On y découvre alors l'Îlot Saint-Michel, qui était tout aussi visible sur la carte précédente. On y découvre surtout un «Lac», qui n'existe pas plus après la création de la station qu'il n'existait avant. Mais ce «Lac» était une idée de Roland Brouard, qui aurait bien aimé fermer la lagune pour en faire un plan d'eau permanent. La légende de la carte ne parle donc pas d'une réalité, telle qu'on pourrait la voir sur la photo, mais d'un projet. D'ailleurs, elle ne s'intitule pas «Plurien» mais «Sables-d'Or-les-Pins», alors que, du point de vue où est pris le cliché, on ne voit pas la moindre trace de la station balnéaire.

Mais ce qu'illustre surtout l'évolution entre ces deux cartes, c'est l'importance qu'a rapidement prise le nom de «Sables-d'Or-les-Pins». Celui-ci, dont on a souvent écrit qu'il était particulièrement bien choisi, a rapidement été «adopté» par les Pluriennais, quels que soient par ailleurs leurs sentiments à

l'égard de la station. Il est devenu un toponyme presque comme les autres, mais doté d'une renommée beaucoup plus grande : Brouard avait fait les efforts qu'il fallait pour cela.

Sables-d'Or-les-Pins et la forme du territoire

Cette relative acceptation de Sables-d'Or par les habitants était due, on l'a vu, en partie au fait que la station ne gênait pas les accès à la mer et qu'elle complétait, au contraire, le réseau des routes et chemins existant. Mais on peut supposer, même s'il est quasiment impossible de le vérifier soixante-quinze ans plus tard, que ces mêmes habitants n'avaient pas une perception uniquement fonctionnelle de leur territoire. Le fait que certaines stations balnéaires soient «posées» le long de la mer comme des barrières, physiquement franchissables mais symboliquement hermétiques, n'est pas étranger au rejet qu'elles ont souvent suscité de la part des habitants. De ce point de vue, le plan d'urbanisme de Sables-d'Or est très différent...

La carte des Ingénieurs Géographes Militaires permet des observations plus fines que la carte d'état-major, du fait de son échelle (1/14 400 au lieu de 1/80 000), mais aussi parce qu'elle montre une bonne représentation du relief. En y superposant le projet de Roland Brouard, on peut observer les grands traits de ce qui fait le caractère singulier de Sables-d'Or :

- Le raccordement au réseau des routes et chemins préexistant ne s'est pas seulement fait dans les grandes lignes, comme le montrait la carte d'état-major, mais aussi dans les détails. On remarquera aussi que la station s'arrête où commence le par-



Le projet de Sables-d'Or-les-Pins, superposé à la carte de Ingénieurs Géographes Militaires.

(Service historique de l'Armée de terre, Vincennes)



cellaire agricole, ce qui confirme que les dunes achetées par Brouard, même stabilisées, n'étaient pas cultivées.

- L'avenue principale, celle qui permet l'accès direct à la plage, est aussi une route d'intérêt local. Elle ne sert pas seulement à desservir la station mais aussi à relier en elles deux agglomérations qui auparavant ne l'étaient pas (Plurien et Le Carquois). Le tracé de cette route qui, à Sables-d'Or, suit celui de la voie de chemin de fer, joue un rôle déterminant dans la relation entre la station et l'arrière-pays.

- D'une manière générale, le plan d'ensemble rappelle beaucoup plus un plan de parc ou de jardin qu'un plan de ville. On verra plus loin que cette image de jardin est renforcée, d'abord par les nombreuses plantations effectuées avant les constructions, puis par le cahier des charges, toujours en vigueur aujourd'hui, qui a favorisé durablement cet aspect de ville-jardin. Or les principaux parcs et «vallées boisées», tous conçus comme des espaces publics, ne sont pas en bord de mer mais dans les vallées de l'arrière-station.

La singularité de ce plan d'urbanisme, dont on vient de voir les grandes lignes, ne résulte pas d'un projet unique élaboré par un seul homme, mais de la rencontre entre plusieurs acteurs et un territoire d'exception. La manière dont s'est construite, au fil de ces différentes rencontres, la singularité de Sables-d'Or, sera l'objet des chapitres suivants.

Mais il faut d'abord préciser que le plan que nous avons vu jusqu'ici est celui du projet d'urbanisme, tel qu'il a été dessiné en 1923, et non celui de ce qui a été effectivement réalisé du vivant de Roland Brouard. Néanmoins, dans les années 1920-1930, le plan de l'ensemble du projet a joué un rôle tout aussi important que les réalisations concrètes visibles sur le terrain, du fait de sa très large diffusion. Communiqué tout d'abord pour approbation à la mairie de Pléhérel et à la «Commission Départementale d'Aménagement et d'Extension des Villes et Villages», il a ensuite été rendu public par affichage et distribué sous forme de toile cirée à chacun des acheteurs de parcelles (voir page 199).

Si les habitants de Plurien et Pléhérel ont vu et pratiqué la station balnéaire à mesure qu'elle se construisait, ils ont aussi été très rapidement informés de ce qu'était l'ensemble du projet de Brouard. Cette information circulait d'autant mieux que la presse locale, tout comme *La Bretagne Touristique*, mêlait étroitement des réalités déjà en place et des projets présentés comme «en cours de réalisation», alors même que certains d'entre eux ne verront jamais le jour (plan d'eau, second casino, musée breton...).

Mais ce qui a sûrement le plus rassuré les habitants, c'est l'ordre dans lequel se sont faits les premiers travaux.

Les premiers temps de Sables-d'Or

Les premiers grands chantiers mis en œuvre par Roland Brouard montrent en effet que son intention n'est pas de donner la priorité à un front de mer bâti, mais bien de développer la station sur l'ensemble de son territoire.



Sables-d'Or-les-Pins

Parties réalisées et parties encore en projet du temps de Roland Brouard.

	Chemins péexistants		Route principale (réalisée)
	Rues de Sables-d'Or réalisées		Espaces verts (réalisés)
	Golf (réalisé)		Bâtiments construits
	Rues en projet, tracées sur le terrain		Rues en projet, non tracées sur le terrain

Le plan présenté ci-dessus a été établi à partir de la photo aérienne de 1948. Il représente assez fidèlement ce qui a été réalisé avant 1929, puisque les travaux ralentissent à partir de cette année-là pour ne reprendre véritablement que dans les années 1950.

On remarquera que l'essentiel du réseau viaire est déjà en place, à l'exception de la pointe Ouest de la station où aucun bâtiment n'est implanté à l'époque.

Réaliser le plus tôt possible les connexions avec le réseau viaire antérieur a sûrement été une priorité pour Roland Brouard. Cela représentait un atout important dans les négociations qu'il a dû mener avec les municipalités. Par contre, ce que ne montre pas la carte, c'est qu'une bonne partie des allées de l'intérieur de Sables-d'Or ne sont pas correctement revêtues. Beaucoup d'entre elles resteront longtemps en mauvais état, ce qui entraînera des protestations de la part des propriétaires...

Les espaces verts, en revanche, sont entièrement réalisés, ainsi que le golf. De plus, là où les rues ne sont pas encore tracées ou les bâtiments non construits, les arbres, eux, sont déjà plantés.

On remarquera aussi que les constructions sont assez dispersées. En fait, toutes ne sont pas représentées sur la carte, certaines d'entre elles n'étant pas visibles sur la photo aérienne. Selon une plaquette de 1929, il devait y avoir 20 hôtels et 60 villas, ce qui, sur une surface de près de 100 hectares, ne représente tout de même pas une forte densité...

Ce qui, par contre, est très visible sur la photo aérienne, c'est la rareté des constructions en bord de mer, à l'exception du casino.



Extrait de la
photographie
aérienne de 1948

© Institut géographique
national.

Il est probable que l'instabilité relative du cordon dunaire ne rassurait pas les acheteurs (l'Association des propriétaires se souciait déjà de «défense contre la mer» en 1929). Mais il est vrai aussi que les constructions les plus importantes, hôtels, restaurants ou magasins, étaient implantées en retrait, le long de l'avenue principale. L'animation de la station ne se faisait pas uniquement en bord de mer, mais beaucoup le long de cette avenue, voire même dans l'une des vallées de l'arrière-station.

Conclusion

Sables-d'Or-les-Pins, dès les premières années de sa construction, apparaissaient déjà comme une ville de bord de mer non exclusivement balnéaire. Traversée par une voie de chemin de fer et par une route d'intérêt local, elle avait les potentialités pour devenir un petit centre urbain aux fonctionnalités multiples, et donc pour être mieux acceptée par les habitants que la plupart des stations balnéaires.

Roland Brouard s'est au moins efforcé de ne pas contredire cette vocation, même s'il n'est pas le seul à avoir contribué à cette particularité de la station.

Quelques ingrédients de cette singularité étaient en effet déjà en place avant son arrivée, on le verra au chapitre suivant.