Ecole nationale du génie rural, des eaux et des forêts – Ecole nationale supérieure du paysage de Versailles

La construction paysagère d'une identité territoriale

Imaginaire et réalité dans une station balnéaire des Côtes-d'Armor :

Sables-d'Or-les-Pins

Thèse de doctorat en Sciences de l'environnement, présentée par

Roland Vidal

ENGREF, Paris, 12 mars 2003

Jury :

Claude Millier, Directeur scientifique de l'ENGREF
Pierre Donadieu, Professeur à l'ENSPV (directeur de thèse)
Augustin Berque, Directeur d'études à l'EHESS (rapporteur)
Patrizia Ingallina, Maître de conférence à l'IUP (rapporteur)
Antoine Grumbach, Architecte-urbaniste
Claude Prelorenzo, Professeur à l'EAV

La construction paysagère d'une identité territoriale

Imaginaire et réalité dans une station balnéaire des Côtes-d'Armor :

Sables-d'Or-les-Pins

Thèse de doctorat en Sciences de l'environnement, présentée par

Roland Vidal

mars 2003

Ecole nationale du génie rural, des eaux et des forêts
Ecole nationale supérieure du paysage de Versailles

La construction paysagère d'une identité territoriale

Imaginaire et réalité dans une station balnéaire des Côtes-d'Armor :

Sables-d'Or-les-Pins

Thèse de doctorat en Sciences de l'environnement, présentée par

Roland Vidal

ENGREF, Paris, 12 mars 2003

Jury

Claude Millier, Directeur scientifique de l'ENGREF
Pierre Donadieu, Professeur à l'ENSPV (directeur de thèse)
Augustin Berque, Directeur d'études à l'EHESS (rapporteur)
Patrizia Ingallina, Maître de conférence à l'IUP (rapporteur)
Antoine Grumbach, Architecte-urbaniste
Claude Prelorenzo, Professeur à l'EAV

ENGREF :	Ecole nationale du génie rural, des eaux et des forêts (Paris)
ENSPV :	Ecole nationale supérieure du paysage de Versailles
EHESS :	Ecole des hautes études en sciences sociales (Paris)
IUP :	Institut d'urbanisme de Paris, Université Paris XII Val-de-Marne (Créteil)
EAV :	Ecole d'architecture de Versailles (UP 3)

Remerciements

A l'issue de ces trois années de recherches effectuées, pour l'essentiel, à l'Ecole du paysage de Versailles, ma gratitude va tout d'abord à Pierre Donadieu, qui fut non seulement mon directeur de thèse mais aussi le directeur du Laboratoire de recherche auquel je suis affecté. A ce titre, ses conseils et encouragements se sont doublés d'une attention particulière pour que mes conditions de travail soient au mieux compatibles avec l'accomplissement d'une thèse de doctorat. Celle-ci n'aurait sans doute jamais vu le jour sans la confiance qu'il a bien voulu m'accorder.

Mes sentiments vont ensuite aux villégiateurs de Sables-d'Or-les-Pins et aux habitants des deux bourgs voisins, Plurien et Fréhel, qui ont bien voulu me faire part de leurs souvenirs et de leurs sentiments, à l'occasion des nombreux entretiens au cours desquels ils m'ont consacré leur temps et leur attention. Je pense tout particulièrement à Maryvonne Esnault, maire de Plurien, pour son aide précieuse lors de mes recherches dans les archives municipales, à Patrick Aubin, président du Syndicat des propriétaires, qui m'a notamment encouragé à approfondir la comparaison entre Sables-d'Or et Le Vésinet, et au Commandant Pierre Amiot, qui consacre son temps et son énergie à rassembler la mémoire du Pays de Fréhel et qui a bien voulu me faire partager son savoir et ses souvenirs.

Bien d'autres personnes m'ont été d'une grande utilité lors de mon travail de terrain, qu'elles me pardonnent de ne pas les citer toutes…

Mais je ne manquerai pas de réserver un remerciement tout particulier à Martine Abraham, pour l'accueil qu'elle m'a maintes fois réservé, ainsi qu'à mon épouse et à mon fils, dans sa si jolie maison de Sables-d'Or. Je lui suis aussi redevable des nombreux efforts qu'elle fit pour retrouver, dans ses archives personnelles et dans ses souvenirs, des documents et des informations qui me furent particulièrement précieux. Fille d'un grand architecte et architecte elle-même, son érudition en ce domaine me fut également d'une grande utilité.

D'autres érudits ont joué un rôle déterminant dans ce qui fut, pour moi, une entreprise de longue haleine dont la présente thèse se veut l'aboutissement. Je pense tout d'abord à Augustin Berque qui, il y a huit années déjà, accueillait à l'Ecole des hautes études en sciences sociales l'étudiant à la vocation tardive que j'étais alors. C'est à l'occasion de ses séminaires, que je suivis trois années durant, que s'est affirmé mon désir de m'engager sur le chemin de la recherche en paysage… cheminement au cours duquel je crois être resté fidèle à son enseignement. Qu'il trouve ici l'expression de ma sincère reconnaissance.

Nombreux sont ceux qui, à un moment ou à un autre de mon travail, m'ont eux aussi éclairé de leurs conseils avisés, m'orientant vers des pistes fructueuses ou, à l'inverse, me mettant en garde face à ce qui risquait de devenir des impasses. Ce fut le cas de Bernard Kalaora, Annette Vigny, Antoine Grumbach, Claude Prelorenzo, Hector Patriotis… ainsi que Daniel Le Couédic qui, alors que mes premiers pas de doctorant hésitaient encore, m'a convaincu que Sables-d'Or-les-Pins méritait bien un travail approfondi.

Mes remerciements vont encore à ceux qui ont bien voulu relire attentivement les premières versions de mon texte : mon père, tout d'abord, dont l'œil aguerri sait dénicher les fautes d'orthographes les mieux dissimulées, et aussi Elisabeth de Boissieu, Stéphanie de Courtois et Moez Bouraoui, dont je me suis efforcé de suivre au mieux les conseils et les suggestions.

A Moez, je dois une reconnaissance toute particulière, car il fut mon collègue de bureau durant ces trois années au cours desquelles, lui-même docteur de l'Engref [1], il a su m'offrir avec toute son amitié les fruits soigneusement choisis de son expérience.

Enfin, puisque comme l'écrit si justement Moez une thèse est aussi une «épreuve familiale», j'adresserai plus que des remerciements à mon épouse, Léna Bouzemberg, pour la conviction qu'elle a mise à me renouveler quotidiennement son soutien sans faille, pour la patience avec laquelle elle a supporté mes inégalités d'humeur, mes manques de disponibilité, l'expression quelques fois irritante de mes incertitudes… et aussi pour ses grandes qualités de paysagiste et de socio-démographe qu'elle a su mettre au service de mon travail.

Roland Vidal

1 - Moez Bouraoui : *L'agriculture, nouvel instrument de la construction urbaine ?*. Thèse soutenue à l'ENGREF (Paris) le 13 décembre 2000.

pour Ulysse

Sommaire

I Identité, territoire et paysage (chapitre introductif) 5

II L'avènement du balnéaire 21

III L'urbanisme balnéaire, essai de typologie 41

IV Mythes et réalités dans la fondation de Sables-d'Or-les-Pins 73

V Rencontre entre un projet et un territoire habité 101

VI Les premiers ingrédients d'une singularité 119

VII Les frères Treyve, collaborateurs de Roland Brouard et paysagistes vichyssois 137

VIII Le cahier des charges de Sables-d'Or, un héritage du Vésinet 153

IX D'un sentiment d'abandon à la découverte des grandes lignes d'un projet paysager 169

X Sables-d'Or-les-Pins : ville-parc balnéaire 195

XI L'architecture à Sables-d'Or-les-Pins, entre régionalisme breton et style balnéaire 213

XII Sables-d'Or-les-Pins au fil du vingtième siècle : de la construction d'une image à l'adaptation aux évolutions des pratiques balnéaires 225

Conclusion 241

Bibliographie 251

Table des matières 269

Note : sauf indication contraire, les illustrations (photographies, cartes, plans, schémas) sont de l'auteur.

- I -

IDENTITÉ, TERRITOIRE ET PAYSAGE

L'identité d'un territoire, entre conservation et innovation

> *«L'investissement affectif et culturel que les sociétés placent dans leur espace de vie fait d'un espace un territoire»* [1].

Que les sociétés soient nomades ou sédentaires, qu'elles vivent au cœur d'une forêt tropicale, dans un désert, sur la banquise, dans les banlieues ou les centres-villes des métropoles européennes, les liens affectifs et culturels qu'elles tissent avec leur territoire sont toujours une composante majeure de leur identité. C'est ce que montrent aussi bien les ethnologues que les sociologues ou les géographes [2].

Cependant, c'est surtout lorsque la question de l'identité territoriale est associée à un problème de crise sociale ou politique qu'elle est le mieux étudiée. C'est notamment le cas lorsqu'on s'intéresse aux banlieues des grandes villes ou aux groupes sociaux issus de l'immigration, aussi bien qu'aux ethnies dont le territoire est menacé ou, dans un tout autre domaine, aux revendications autonomistes régionales.

Pour autant, dans des lieux plus «ordinaires», l'identité territoriale peut s'avérer être au centre des questions d'aménagement du territoire, même lorsqu'il n'y a pas de crise apparente. C'est ce qu'a révélé, en tout cas, l'étude des attentes sociales faite à l'occasion d'un projet de réaménagement d'une station balnéaire des Côtes-d'Armor : Sables-d'Or-les-Pins. [3]

Ces attentes sociales, formulées par les commanditaires du projet ou par les différents acteurs interrogés, qu'ils soient partisans d'un changement ou d'un certain immobilisme, sont généralement exprimées en termes esthétiques et fonctionnels (le beau et le bien). Pourtant, il apparaît très vite que, l'esthétique et le fonctionnel des uns n'étant pas ceux des autres, la réponse ne peut se formuler simplement en termes d'embellissement et d'optimisation des fonctions. Il faudrait d'abord parvenir à une définition du type de territoire qu'attendent les différentes populations concernées. S'agit-il d'une station balnéaire ou d'une station touristique, d'une ville-jardin ou d'un *country-club* ? L'activité dominante doit-elle être le tourisme, le loisir ou la villégiature ? La saison dite *haute* doit-elle être limitée aux trois mois d'été, aller de Pâques à la Toussaint ou s'étendre toute l'année ?

Toute décision concernant l'aménagement ou la gestion de ce territoire doit passer par la réponse à ces questions. Et celles-ci se résument en une seule : quelle doit être l'*identité* d'un lieu comme Sables-d'Or-les-Pins ?

1 - Chantal Blanc-Pamard et Laurence Quinty-Bourgeois, *in* Joël Bonnemaison, Luc Cambrezy et Laurence Quinty-Bourgeois (dir.) : *Les territoires de l'identité*, tome 1 de *Le territoire, lien ou frontière ?* Paris : l'Harmattan, 1999, page 12.

2 - cf. Bonnemaison *et al.* : *Les territoires de l'identité, op. cit.*

3 - Laure Planchais, Léna Bouzemberg, Roland Vidal (*et al.*) : *Étude de définition pour la re-qualification de la traversée de Sables-d'Or-les-Pins*. Non publié, 1999.

Or la notion d'identité apparaît, au premier regard et pour beaucoup des acteurs concernés, en opposition avec celle de projet :

«Caractère de ce qui demeure identique à soi-même» [1], l'identité est d'abord comprise comme l'ensemble des éléments «authentiques», ancestraux, immuables, d'une société ou d'un territoire, ensemble qui résisterait «par nature» à toute tentative de changement, donc à toute forme de projet.

Un projet d'aménagement, selon cette même logique, ne pourrait être que destructeur d'authenticité, puisqu'il apporterait nécessairement du changement à un territoire dont les valeurs identitaires sont fondées sur l'immobilité.

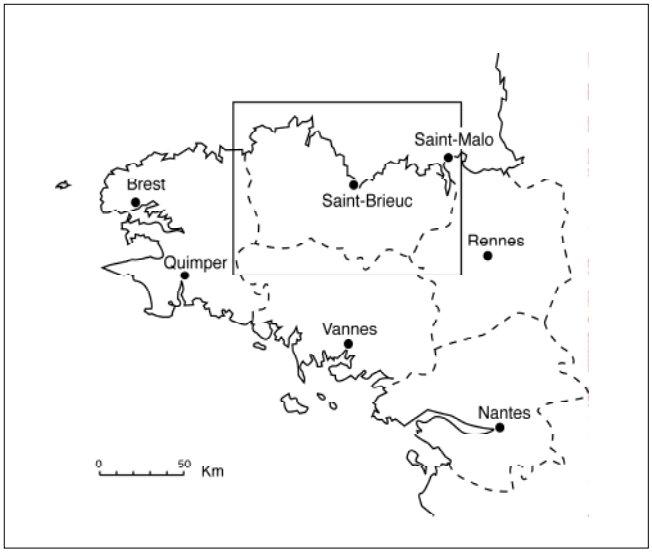
Ne resterait alors qu'une triste alternative : muséifier ou défigurer, tout en se résignant, en même temps, à ce qu'aucune de ces deux attitudes n'apporte de réponse satisfaisante à la nécessaire adaptation du territoire à l'évolution des pratiques et des attentes sociales.

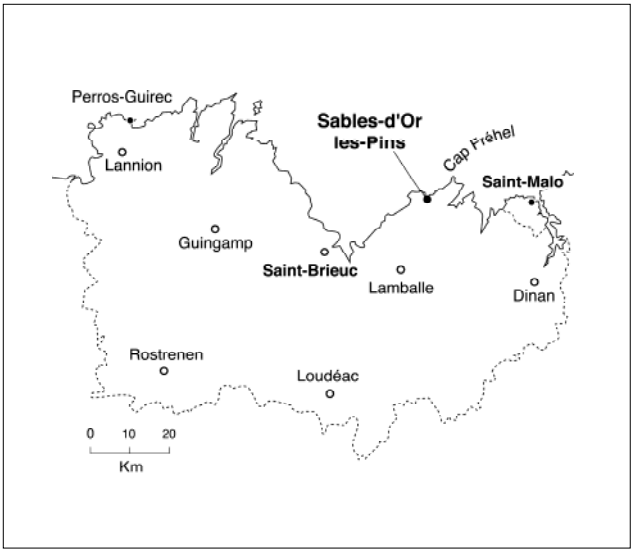
Ce problème se pose de façon d'autant plus claire dans le cas des stations balnéaires que celles-ci, si elles acquièrent aujourd'hui une certaine valeur patrimoniale, ont été il n'y a pas si longtemps les lieux d'une exceptionnelle créativité, notamment architecturale. Les stations, écrit Bernard Toulier, n'ont toujours *«vécu que par l'innovation»* :

> *«Il est certain qu'actuellement le patrimoine a le vent en poupe ; il devient même l'image de marque de certaines stations qui jouent sur un effet "retro". Il faut en profiter, sans aller trop loin cependant dans la logique de conservation : le développement économique doit prendre en compte le passé, tout en évitant la sclérose car depuis toujours les stations n'ont vécu que par l'innovation»* [2].

1 - La notion d'identité (du latin *idem* = «le même») renvoie invariablement au caractère de ce qui est identique, c'est-à-dire *«semblable tout en étant distinct»* (Petit Robert, 1993).

2 - Propos recueillis par Catherine Badie et publiés dans le dossier : «Prévenir les friches balnéaires». Revue *Diagonal* n° 108-109. 1994. Page 81. Bernard Toulier est Conservateur en chef du patrimoine au ministère de la Culture. Il dirige avec Claude Mignot l'UMR 22 (CNRS/ Inventaire) dont le programme porte sur l'architecture de la villégiature.





Localisation de Sables-d'Or-les-Pins

pour une localisation plus précise, voir page 73

Le projet, constructeur d'identité

Contribuer à (re)nouer les liens entre projet d'aménagement et identité territoriale, telle pourrait être l'expression, en quelques mots, de l'ambition de mon travail.

Pour cela, la première hypothèse que je voudrais vérifier est que *l'identité territoriale est une construction permanente*.

Qu'elle n'est donc pas un *état* mais un *processus*.

Cette hypothèse est déjà largement avancée dans différents champs disciplinaires des sciences sociales où, pour Edmond-Marc Lipiansky, l'identité est de plus en plus abordée en termes dynamiques plutôt que substantialistes [1].

C'est à propos d'un territoire particulier, et à l'occasion de sa confrontation avec un projet de paysage que je voudrai en vérifier la transposabilité.

Celle-ci est une condition préalable à la vérification de mon hypothèse principale que je formulerai ainsi :

> *Le projet de paysage n'est pas en opposition avec l'identité du territoire où il s'implante, dès lors qu'il est l'un des éléments de la construction de cette identité.*

En choisissant comme terrain d'observation une station balnéaire qui est issue d'un projet réalisé dans les années 1920, je me propose de démonter les mécanismes de sa construction identitaire en observant comment s'est élaboré ce projet, quels en ont été les acteurs, quel en a été le contexte, et comment ont été vécues par les habitants les différentes étapes de sa mise en œuvre.

Je proposerai alors de montrer comment le fait qu'un projet sur un territoire soit, ou non, constructeur d'identité, est lié au fait qu'il engendre des sentiments d'appropriation ou, à l'inverse, de dépossession.

Définitions

Je propose de définir l'identité territoriale comme l'ensemble des composantes de l'identité des personnes ou des groupes sociaux se référant à leur espace de vie, en tant qu'ils se l'approprient, qu'ils le perçoivent comme étant «chez eux».

Le territoire dont je parle n'est pas tant l'espace sur lequel s'exercent les pouvoirs, et notamment celui de l'Etat – et auquel renvoient les notions de *défense* ou de *sécurité* du territoire –, que l'espace de vie tel que le ressentent affectivement les habitants ; un espace qui ne correspond pas forcément à une quelconque entité administrative, qui est l'objet d'un double sentiment d'*appropriation* et d'*appartenance* [2], et qu'ils vivent comme une

1 - *«Ce que l'on peut dire aujourd'hui, c'est que, dans chacune des disciplines qui utilisent la notion d'identité on semble s'acheminer vers une approche moins substantialiste et plus dynamique […]»*. Edmond-Marc Lipiansky (*et al.)* : «Introduction à la problématique de l'identité», *in* Collectif : *Stratégies identitaires*. Collection : «Psychologie d'aujourd'hui». Paris : Presses Universitaires de France, 1990. Pages 7-8.

2 - *«Le territoire n'est pas le terroir, ni l'aire de chalandise de la ville. Il ne se réduit pas davantage à l'enracinement paysan dans un lieu, ni aux attachements des citadins à un quartier, ni aux lieux fréquentés : il y faut quelque chose de plus, et d'abord les sentiments d'**appartenance** (je suis de là) et d'**appropriation** (c'est à moi, c'est ma terre, ou mon domaine)»* Roger Brunet et Hervé Théry, définition du mot «territoire» *in* Roger Brunet (dir.) : *Les mots de la géographie*. Montpellier, Paris : Reclus, La Documentation Française, 1992, page 480.

partie de leur identité. C'est donc bien un territoire vécu auquel je m'intéresse, un territoire dans lequel les habitants se sentent personnellement affectés, positivement ou négativement, lorsqu'on y opère des modifications, parce que celles-ci sont susceptibles de toucher à leur identité propre.

Et si ce sentiment d'identité, souvent présenté en termes de revendication, est facilement connoté de conservatisme, c'est qu'il n'est pas toujours bien compris dans toute sa complexité.

Il importe donc de revenir, dans un premier temps, sur cette complexité de la notion d'identité qui se pose en termes de paradoxes.

Premier paradoxe : similitude et différence

> *«La notion d'identité revêt deux significations pratiquement opposées. D'une part, il s'agit du caractère de ce qui est identique (d'objets parfaitement semblables tout en restant distincts). D'autre part elle renvoie à l'unicité de l'objet, irréductiblement différent des autres».* [1]

L'identité d'un individu, c'est ce en quoi il est semblable à lui-même. Pour un groupe social et pour le territoire qui est le sien, l'identité est le fait que les éléments qui les composent ont entre eux certaines ressemblances. Pour autant, et qu'il s'agisse de l'individu, du groupe social ou du territoire, cette identité n'a de sens qu'en tant qu'elle dénote une différence avec un *autre*. Et cet *autre* n'est pas toujours le même selon le point de vue que l'on adopte, et surtout selon l'échelle, spatiale ou temporelle, à laquelle on s'intéresse.

Le territoire ainsi approprié et auquel on confère une valeur identitaire peut être un banc public aussi bien qu'un quartier, une commune, une région, une nation, voire un continent – l'Europe, par exemple. Et bien sûr, selon les cas, l'autre par rapport auquel on s'identifie n'est pas le même.

Souvent, ce sont des enjeux de pouvoir qui déterminent, à un moment donné, l'émergence de telle ou telle revendication identitaire. Il n'est pas rare, par exemple, de voir des courants autonomistes défendre la construction d'une identité européenne dans le but principal d'affaiblir l'identité nationale, considérée, à tort ou à raison, comme inhibitrice de l'identité régionale. On peut, en tout cas, interpréter ainsi l'affinité dont font preuve les Bretons envers la construction européenne. [2]

Mais ces enjeux de pouvoir, que l'on retrouve à toutes les échelles, masquent souvent les réelles aspirations identitaires des habitants qui, à l'échelle de leur lieu de vie, sont surtout demandeurs d'un territoire dans lequel «ils se sentent bien», donc qu'ils ne ressentent pas comme défiguré, dénaturé, par des aménage-

1 - Edmond-Marc Lipiansky : «Communication interculturelle et modèles identitaires», *in* Jean-Pierre Saez (dir.) : «Identités, cultures et territoires». Paris : Desclée de Brouwer, 1995, page 35.

2 - Lors du référendum du 20 septembre 1992, les Bretons se sont prononcés en faveur de la ratification du traité de Maastricht à 59,85 %, alors que la moyenne nationale fut de 51,01 %. Pour Ronan Le Coadic, il ne faut pas chercher l'explication de cet écart significatif ailleurs que dans la volonté des Bretons de *«prendre leur destin en main»*. Et cette prise en main passe par l'adhésion à la construction européenne qui *«va inéluctablement renforcer les droits et les prérogatives des régions»*. Ronan Le Coadic : *L'identité bretonne*. Thèse de sociologie éditée aux Presses Universitaires de Rennes, 1998. Pages 369, 390 et 391.

ments qu'ils percevraient comme n'étant pas à leur place, ou qui seraient dépourvus de sens.

Cependant, et même si l'identité est vécue comme un sentiment positif, un sentiment de «bien-être» [1], on ne peut pas se contenter de dire que tout projet d'aménagement doit se donner simplement pour but de construire un territoire sur lequel les habitants «se sentent bien». Il faut d'abord comprendre qui sont ces habitants, dans toute leur diversité et dans toute la diversité de leurs pratiques du même territoire.

En effet, les habitants comme les territoires sont à la fois semblables et différents. C'est dans la résolution de ce paradoxe, qui n'est peut-être qu'apparent, que se construit l'identité territoriale… à laquelle peuvent contribuer les projets de paysage.

Accepter la diversité des autres, c'est aussi accepter que l'autre ne soit pas toujours le même. Et puisque l'autre évolue, l'identité territoriale aussi est amenée à évoluer, contredisant ainsi ce qui est communément compris comme un caractère de l'identité : la permanence.

Second paradoxe : permanence et évolution

> *«De quel pays peut-on dire qu'il est resté "identique" à travers le temps ? […] De quel pays peut-on dire qu'il n'est pas divers et varié […] Or, s'il n'y a ni permanence ni unité, il n'y a pas d'"identité"».* [2]

L'identité d'un individu, c'est ce en quoi il est *durablement* semblable à lui-même. Cette notion de permanence, bien sûr, est également constitutive de l'identité des territoires et des groupes sociaux qui y vivent. C'est elle qui donne à l'identité son caractère rassurant, c'est elle qui permet de «re-connaître» ce que l'on identifie comme semblable à ce que l'on connaissait déjà.

Pourtant, être porteur d'une identité n'implique pas que l'on cesse d'évoluer, que l'on se fige dans une substance immuable, comme un objet présenté dans un musée. Sinon, comment les identités se seraient-elles construites ?

La permanence apparaît donc comme un caractère fondamental de l'identité mais, et c'est bien là le second paradoxe, ce qu'il y a de permanent dans l'identité, c'est qu'elle est continuellement en train de re-construire ses mythes d'éternité. Car c'est bien de mythes qu'il s'agit, puisque, en l'occurrence, la réalité historique et sa rigueur chronologique ne comptent que très peu dans cette reconstruction qui s'accommode assez bien des anachronismes.

Ainsi, les défenseurs de l'idée de «France éternelle» vont aisé-

1 - Voir Alex Mucchielli : *L'identité*, coll. «Que sais-je ?», Paris : Presses Universitaires de France (1986) 1999, pages 26-27.

2 - Ronan Le Coadic, *op. cit.* page 40.

ment en chercher les racines chez «nos ancêtres les Gaulois», alors que la France est une création du Ve siècle, époque où, précisément, elle a succédé à la Gaule. De la même manière, les plus ardents défenseurs de l'*authenticité* de Sables-d'Or-les-Pins sont ceux-là mêmes qui militent pour l'enterrement des lignes électriques, accusées de ne pas être représentatives de l'époque ou, pire, d'enlaidir une station autrefois élégante. Alors qu'en 1924, les réseaux électriques existaient et étaient même volontairement rendus visibles. Mais le Sables-d'Or authentique, tel qu'il est reconstruit par les habitants d'aujourd'hui, n'est pas de 1924. Il hérite d'autres images, comme Deauville, de 65 ans plus ancienne. De la même manière que la «France éternelle» hérite d'images identitaires qui lui sont antérieures. (1)

Pour autant, vouloir opposer la réalité historique à la part de mythe que comporte l'identité territoriale vécue serait une erreur. Il faut ici considérer qu'en enterrant les lignes électriques, les habitants du Sables-d'Or d'aujourd'hui ne font qu'en poursuivre la construction identitaire.

Mieux encore, c'est sur cette image mythique d'une station à la technologie invisible que se fait la plus grande unanimité à travers les différentes catégories de population fréquentant Sables-d'Or. Alors que son esthétique architecturale ou paysagère, pourtant bien plus proche d'une histoire culturelle «objective», ou en tout cas académique, est parfois l'objet de controverses.

> *«Ainsi l'affirmation de l'identité est moins la manifestation et le reflet de l'unité culturelle d'un groupe qu'un des moyens par lesquels ce groupe cherche à construire cette unité, comme mythe mobilisateur».* (2)

D'une certaine manière, la population de Sables-d'Or contribue ainsi à la résolution du second paradoxe, et confirme que l'identité territoriale est bien une construction permanente.

On peut donc invoquer des valeurs identitaires, à propos de questions relatives à l'aménagement d'un territoire, sans que celles-ci ne soient synonymes de muséification. Et c'est particulièrement vrai pour un projet de paysage, pour peu qu'il ne soit pas présenté comme une image statique destinée à remplacer une ancienne image statique, mais comme un élément participant à un processus constructif.

Territoire et projet de paysage

> *«L'inflexion du processus paysager : il s'agit là d'un processus, qui est l'ensemble des mouvements interactifs du lieu. Prendre en compte ce processus implique de ne pas arrêter le lieu, de ne pas le fixer. On pourrait presque dire qu'il convient de le prendre en marche»* (3).

1 - *«L'identité nationale, comme toutes les identités, est un processus, non un état»*, écrit Dominique Schnapper, *«elle n'est pas donnée une fois pour toutes. Elle se construit et se modifie avec le temps. La "France éternelle" est un mythe : pas plus que les autres nations, la France n'a existé de toute éternité»*. Dominique Schnapper : «Existe-t-il une identité française ?» in Jean-Claude Ruano-Borbalan (Dir.) : *L'identité ; l'individu, le groupe, la société»*. Auxerre : Éditions Sciences Humaines, 1998. Page 297.

2 - Edmond-Marc Lipiansky : «Communication interculturelle et modèles identitaires», *op. cit.* page 39.

3 - Bernard Lassus : «L'obligation de l'invention. Du paysage aux ambiances successives», *in* Augustin Berque (dir.) : *Cinq propositions pour une théorie du paysage*. Seyssel : Champ Vallon, 1994, page 98.

Tout projet sur le territoire n'est pas un projet de paysage. Mais la dimension paysagère nous intéresse particulièrement du fait que, dans notre culture occidentale contemporaine, c'est elle qui rassemble le mieux l'ensemble des relations affectives entre les habitants et leur territoire. La preuve en est que c'est de plus en plus souvent à des paysagistes que les collectivités locales font appel lorsque ces relations prennent la forme de crise.

Le territoire n'est pas le paysage, mais l'identité territoriale et le paysage ont en commun d'être, chacun à leur échelle, des constructions sociales. La première concerne sans doute toutes les sociétés humaines à toutes les époques, bien sûr, selon des modalités très différentes, le second n'émerge qu'à un moment donné de l'histoire et ne concerne que certaines cultures. (1)

On peut aisément supposer que la conscience paysagère des gens qui fréquentaient la grève du Miniou, avant qu'elle ne deviennent Sables-d'Or-les-Pins, n'était pas développée, en tout cas pas dans le sens culturel que l'on donne habituellement au terme *paysage*.

Peu, voire non représenté – les guides touristiques l'évoquent à peine –, ce territoire, décrit parfois comme «sauvage», «inhospitalier», s'il n'était certainement pas érigé en paysage, n'en avait pas moins une identité, puisqu'il était nommé.

Avec la création de la station et l'arrivée d'une population nouvelle, une culture différente s'installe à Sables-d'Or. Dès lors, les représentations picturales prolifèrent, interprétant, ré-interprétant le lieu selon des références esthétiques issues d'une autre culture, essentiellement d'origine urbaine. Une nouvelle image se construit, se propage, avec bien sûr sa part de mythe (il y a beaucoup plus de palmiers sur les affiches représentant Sables-d'Or qu'il n'y en a à Sables-d'Or…).

Et, petit à petit, c'est ce corpus d'images qui va servir de référence à la construction matérielle de la station. Sables-d'Or, à son échelle, se présentera comme une micro-société tendant *«à se représenter son environnement en fonction des aménagements qu'elle en fait, et […] réciproquement à l'aménager en fonction des représentations qu'elle s'en fait* […]». (2)

Il importe, dès lors, d'étudier comment cette nouvelle construction identitaire, paysagère cette fois, et importée par une population nouvelle, s'est superposée à l'identité qui la précédait.

C'est de ce point de vue que l'on essaiera de comprendre comment le projet de Sables-d'Or, sans doute parce que des paysagistes ont contribué à sa conception, est de nature à être implanté sur le territoire qui lui préexistait sans en détruire l'identité. Ce «projet-paysage», comme dirait Bernard Lassus,

1 - Voir, notamment, Augustin Berque : «Paysage, milieu, histoire» *in Cinq propositions pour une théorie du paysage*, *op. cit.* pages 13-29.

2 - Augustin Berque : «Milieu et Motivation Paysagère». Revue *l'Espace Géographique*, n° XVI-4, Paris : Douin, 1987, page 243.

ne s'est pas présenté comme une «composition» réalisée sur un terrain considéré comme un simple support. Il n'a fait, malgré l'ampleur de son ambition, qu'«infléchir un processus» de construction identitaire.

Cette interrelation entre projet et territoire ne se limite pas, pour les concepteurs, à une simple mise en cohérence des tracés nouvellement créés avec la géomorphologie du lieu. Elle se construit également en fonction des pratiques sociales existantes, et surtout en fonction des projets des autres acteurs, de ceux qui sont déjà réalisés – la ligne de chemin de fer, par exemple –, et aussi de ceux dont, par anticipation, les habitants souhaitent conserver la potentialité. Cette interaction entre les projets de différentes époques, constituant différentes «strates» historiques, correspond à ce que Bernard Lassus a nommé «entrelacement». [1]

Construction identitaire et construction paysagère

La grève, la plage et les dunes du Miniou, avant la construction de Sables-d'Or, étaient, comme partout ailleurs en Bretagne, des territoires de faible valeur financière. Aux yeux des guides touristiques du XIXe siècle, avant que les plages bretonnes ne deviennent aussi recherchées que celles de Normandie, ils ne présentaient guère d'intérêt en regard de paysages aussi prestigieux que ceux des Caps Fréhel ou d'Erquy, *«quelques-uns des plus beaux spectacles qu'il soit donné à l'homme de contempler sur cette terre»*. [2]

Mais ces mêmes territoires, jusqu'à la fin du XIXe siècle, ont fourni les compléments alimentaires qui ont permis aux Bretons du littoral de traverser beaucoup plus facilement les périodes de disette que ceux de l'intérieur. Au moment de la création de la station, le spectre de la famine s'était déjà bien éloigné, mais il était encore présent dans la mémoire collective. On constate ainsi que la pratique de la cueillette des coquillages et de la pêche à pied, même si elle ne revêtait plus le même caractère vital, est restée active bien après l'époque de la création de Sables-d'Or-les-Pins.

C'est donc en termes de ressources que ces territoires littoraux étaient perçus par les habitants. Pas tant, d'ailleurs, en tant que ressource économique immédiate, bien qu'elle fût réelle pour certains, qu'en tant que mémoire d'une ressource autrefois importante, et certainement aussi en tant que ressource potentielle pour un avenir dont on est jamais assuré.

Bien sûr, cette appréhension du territoire n'avait nul besoin d'être représentée, et encore moins esthétisée. Chacun la connaissait et chacun en connaissait implicitement la valeur.

Pourtant, aujourd'hui, l'idée que l'ancienne grève du Miniou,

1 - Bernard Lassus : «L'obligation de l'invention. Du paysage aux ambiances successives», *op. cit.* pages 96-98.

2 - Adolphe Joanne : *Département des Côtes-du-Nord*, Paris : Hachette, 1878, page 19.

que plus personne ne nomme ainsi, soit devenue «l'une des plus belles plages de Bretagne», comme l'affirment les dépliants touristiques, est largement partagée par les habitants des deux communes où est implantée Sables-d'Or (Fréhel et Plurien). Ces habitants parlent même de «leur» plage, ils envoient leurs enfants s'y baigner comme le font les touristes, et s'ils n'y ramassent plus de coquillages, ils en revendiquent cependant l'accès au nom d'un héritage qu'ils considèrent comme le leur.

Cette évolution progressive de la manière dont les habitants s'approprient un territoire qui, en lui-même, plage ou grève, n'a pas tellement changé, s'il ne peut être entièrement expliqué en tant que construction paysagère, s'en rapproche singulièrement et gagne, en tout cas, à être étudié à la lumière de certains des «outils» conceptuels élaborés à propos du paysage. (1)

Ressource, contrainte, risque et agrément : les «entités trajectives» (2)

De *ressource*, d'abord matérielle puis davantage symbolique (mémoire collective ou utilité potentielle), le territoire devient *agrément* (la belle plage). Dans le même temps, il passe d'un statut de lieu dangereux (où l'on ne s'aventure que par intérêt ou nécessité), au statut de lieu en danger (qu'il faut protéger contre une érosion due, de diverses manières, à une présence humaine massive). De lieu de *risque*, il devient lieu de *contrainte*.

Il traverse ainsi les quatre catégories de *«l'en-tant-que écouménal»* décrites par Augustin Berque.

Le lieu, en lui-même, n'est objectivement ni beau ni utile, ni dangereux ni fragile. C'est en tant qu'il est habité par une population humaine qu'il acquiert l'une ou l'autre de ces qualités. Et à mesure qu'évolue la culture des populations, et donc le regard qu'elles portent sur le territoire et l'usage qu'elles en ont, certaines de ces qualités s'estompent tandis que d'autres se révèlent plus nettement.

Dès lors qu'il s'agit d'un espace habité, l'identité de ce territoire ne relève donc pas d'une réalité purement objective.

Mais les regards et les usages, culturels et donc subjectifs, des populations, n'auraient pas de sens s'ils n'étaient pas *en prise* avec une réalité objective. L'identité territoriale n'est donc pas non plus uniquement subjective, elle se construit dans la relation culturelle qu'une société, ici les habitants des bourgs voisins et les villégiateurs, établit avec son environnement, ici la grève du Miniou devenue Sables-d'Or-les-Pins.

Et cette relation, qui n'est ni purement objective ni purement subjective mais s'établit dans le *trajet* qui va de l'un à l'autre, est *trajective*. (3)

1 - La plupart des «outils conceptuels» dont il sera ici question ont été élaborés par les enseignants-chercheurs du DEA «Jardins, Paysages, Territoires», fondé par Bernard Lassus. Ils sont résumés dans un glossaire rédigé par Augustin Berque, Michel Conan, Pierre Donadieu, Bernard Lassus et Alain Roger, et intitulé *Mouvance, cinquante mots pour le paysage*. Paris : Editions de La Villette, 1999.

2 - *«Le paysage, par exemple, n'existe pas en soi (ce n'est pas un objet) ; c'est le plus généralement un agrément (il est agréable à voir), mais selon les cas ce peut aussi être une ressource (touristique), une contrainte (si un règlement d'urbanisme le protège) ou un risque (la surfréquentation d'un beau paysage peut entraîner des nuisances).»* Augustin Berque : *Être humains sur la terre*, Paris : Gallimard, 1996, page 89.

3 - Cette notion de *trajectivité* a été introduite par Augustin Berque à propos du milieu : *«Dire que le milieu est à la fois naturel et culturel, collectif et individuel, subjectif et objectif, c'est dire qu'il faut essayer de le penser dans sa dimension propre ; laquelle n'est ni celle de l'objet, ni celle du sujet, mais celle des pratiques qui ont engendré le milieu au cours du temps, et qui sans cesse l'aménagent/réaménagent. Je qualifie cette dimension de "trajective"* […]» Berque Augustin : *Le sauvage et l'artifice, les Japonais devant la nature*. Paris : Gallimard, 1986, page 149.

Le processus d'*artialisation* [1]

Entre une relation au territoire d'ordre alimentaire (l'utile, la *ressource*) et une relation contemplative (le beau, l'*agrément*) on ne peut pas dire que l'une des perceptions serait celle des «autochtones» et l'autre celle des villégiateurs et des touristes. Si cela a pu être vrai à une époque, les deux populations, comme les deux types de pratiques, s'entrecroisent intimement aujourd'hui. Les agriculteurs vont aussi à la plage et sont capables de l'admirer, tandis que les touristes redécouvrent l'intérêt de la pêche aux coquillages, même si elle est devenue beaucoup plus ludique qu'alimentaire.

Cette évolution, qui s'étale sur 75 ans, ne s'explique donc pas tant par un changement de population, qui n'a été qu'un point de départ, que par un changement du regard et des pratiques de cette population. Et ce changement a eu, dès le début, un moteur essentiel : la production et la diffusion d'images.

Entre les toutes premières (affiche de Charles Loupot en 1925) et les plus récentes (photographies diffusées sur internet) les images de la plage de Sables-d'Or n'ont d'ailleurs pas tellement changé. C'est toujours la même *belle plage,* à la courbure élégante, et cadrée par un arbre en avant-plan, qui est montrée.

On se demande bien, alors, pourquoi personne ne l'avait trouvée belle auparavant…

La réponse à cette question, d'un point de vue théorique, est donnée par Alain Roger : personne ne trouvait belle la plage de Sables-d'Or-les-Pins parce qu'elle n'avait pas été *artialisée*.

> *«Pourrions-nous percevoir les nodosités rugueuses des oliviers, comme si Van Gogh ne les avait pas peintes, la cathédrale de Rouen, comme si Monet ne l'avait pas figurée aux divers moments du jour dans ses épiphanies fugitives ?»* [2]

A l'instar d'Alain Roger, on pourrait écrire aujourd'hui : *«pourrions-nous percevoir la plage de Sables-d'Or-les-Pins comme si Loupot, Hulot et Le Monnier* [3] *ne l'avaient pas peinte, et comme si elle n'était pas, aujourd'hui encore, l'un des motifs préférés des photographes pour cartes postales, dépliants touristiques et sites internet ?».*

Dans le même temps, si la plage de Sables-d'Or n'a, en elle-même, pas tellement changé, les abords de cette plage ont, eux, été le lieu de création d'une station balnéaire à l'architecture élégante et aux espaces extérieurs soigneusement jardinés. L'esthétique du lieu est donc également mise en valeur par la manière dont on l'aménage.

Pour reprendre les termes d'Alain Roger, on peut dire qu'à une artialisation *in visu* (avec la production d'images) s'est ajoutée une artialisation *in situ* (avec le projet d'une station paysagée).

1 - *«Artialisation : processus artistique qui transforme et embellit la nature, soit directement (*in situ*), soit indirectement (*in visu*), au moyen de modèles»*. Alain Roger : *Mouvance, cinquante mots pour le paysage, op. cit.* page 45.

2 - Alain Roger : *Nus et paysages, essai sur la fonction de l'art*. Paris : Aubier, 1978.

3 - Les affiches réalisées par ces trois artistes sont présentées au chapitre XII.

Et ce n'est pas seulement le regard sur l'espace aménagé qui en est modifié, mais aussi, par un effet de mise en scène, le regard sur la mer elle-même, qui s'en trouve esthétisée.

L'invention du paysage

«Le paysage n'existe pas, il nous faut l'inventer». [1]

L'estuaire de l'Islet, la grève du Miniou, les dunes, sont des espaces qui existent, en tant que tels, depuis des temps géologiques, même si ces temps-là sont ici plus courts qu'ailleurs. En tant que territoires identifiés, ils existent depuis que des êtres humains s'y intéressent. En tant que paysage, ils n'ont commencé à exister que dans les années 1920 : dans ce pays-là, ce n'est pas au XVIe siècle qu'apparaît la notion de paysage, c'est en 1924.

Le paysage, on l'a vu, n'est pas un donné objectif, mais une construction qui émerge à certains moments et dans certaines cultures. Et lorsqu'on dit que cette émergence se produit en Europe au XVIe siècle (bien après la Chine), cela n'est vrai que chez quelques marchands de tableaux et amateurs d'art d'Anvers ou de Venise [2]. Il faudra encore du temps pour que le concept gagne l'ensemble des classes dites «cultivées» d'Europe, et encore un peu plus pour qu'il soit appliqué à certains territoires oubliés, comme la montagne ou la mer.

De toute évidence, cette expansion du concept de paysage n'est pas terminée partout en France au début du XXe siècle. Si elle a gagné tous les pays d'Europe et si elle s'est même exportée bien ailleurs, elle n'a pas gagné toutes les populations ni toutes les cultures.

Cette expansion, comme le montre Henri Cueco, n'est pas terminée aujourd'hui. Le paysage n'existe pas encore pour ceux-là, par exemple, dont la langue maternelle ne comporte pas de mot pour le nommer (l'Occitan), mais aussi pour ceux que l'expérience de leur pays n'a pas amenés à la prise de distance, au recul, nécessaire à son émergence. Pour eux, il est à inventer, il est en attente d'une *«situation de manque, d'occultation développant l'imaginaire»*. Ce recul, selon Cueco, s'opère de deux manières :

• Avec le temps, c'est le *«paysage de la mémoire»*, avec ce qu'il comporte de nostalgie envers un pays qui, parce qu'il n'est plus ce qu'il était, prend valeur de paysage.

• Avec l'éloignement géographique qui, même lorsqu'il est motivé par des raisons économiques, prend la valeur sentimentale d'un exil.

1 - Henri Cueco : «Approches du concept de paysage». Numéros 7/8 de la revue *Milieux*, 1982. Réédité dans l'anthologie d'Alain Roger : *La théorie du paysage en France*. Seyssel : Champ Vallon, 1995 (pages 168-181).

2 - Rappelons que le terme de paysage, désignant initialement un genre pictural, apparaît en Europe dans les années 1520. En Chine, selon Augustin Berque, *«une esthétique paysagère au sens plein»* avait émergé douze siècles plus tôt.

Voir à ce sujet :

• Michel Conan : «L'invention du paysage» in *Jardins et paysages*, revue *Urbanisme*, n° 168-169, Paris, 1978, pp. 80-82.

• Ernst H. Gombrich : *L'écologie des images*. Coll. *Idées et recherches*. Paris : Flammarion, 1983. Pages 15-43.

• Louis Marin : «Le sublime classique : les "tempêtes" dans quelques paysages de Poussin», *in* CIEREC (*auct. pl.*) : *Lire le paysage, lire les paysages*. Actes du colloque des 24 et 25 novembre 1983. Université de Saint-Étienne, 1984. Page 202.

• Augustin Berque : *Les raisons du paysage, de la Chine antique aux environnements de synthèse*. Paris : Hazan, 1995, pages 71 et suivantes.

Dépaysement et entrelacement

A Sables-d'Or, ce recul, comme condition d'émergence du paysage, se présente de manières très différentes selon les populations. Mais toutes sont concernées par un recul temporel : puisqu'il y a eu un projet, il y a forcément un avant et un après. Même si ce n'est pas tant l'état de la grève avant Sables-d'Or qui nourrit la mémoire collective qu'une certaine image re-composée des débuts de la station.

L'éloignement géographique, quant à lui, peut être considéré sous deux angles, l'un réel et l'autre symbolique :

- L'éloignement réel, c'est celui des touristes et des villégiateurs qui viennent chercher à Sables-d'Or un autre cadre que celui de leur vie quotidienne.

- L'éloignement symbolique, c'est celui qu'a apporté, et qu'apporte encore aujourd'hui, la présence de la station aux habitants des bourgs voisins. Avec une architecture, une végétation et un urbanisme qui ne sont pas ceux de leur environnement habituel, Sables-d'Or les amène à porter un regard teinté de valeurs esthétiques, même s'il n'est pas forcément exempt de sentiments critiques.

Dans tous les cas, le recul engendré par l'exotisme de la station balnéaire est générateur de dépaysement, c'est-à-dire, selon Jean-François Lyotard, d'une condition du paysage [1].

Mais le dépaysement ne doit pas entraîner de désorientation, et *a fortiori* de dysfonctionnements. C'est-à-dire que les transformations opérées sur le territoire, qu'il s'agisse des modifications du relief ou des réseaux de circulation, ou de l'importation de nouvelles pratiques sociales, ne doivent pas se faire dans l'ignorance des pratiques antérieures auxquelles les habitants sont attachés. C'est la condition pour que la réalisation du projet n'engendre pas un sentiment de dépossession.

En d'autres termes, un projet comme celui de Sables-d'Or-les-Pins, pour être constructeur d'identité et non générateur de crise, doit être pourvoyeur de dépaysement sans entrer en conflit avec les projets que les habitants pouvaient avoir sur le même territoire.

On peut donc dire que si le *dépaysement* est une condition du paysage, la notion lassussienne d'*entrelacement* est une condition de l'acceptation d'un projet de paysage par les habitants.

1 - *«Il y aurait paysage chaque fois que l'esprit se déporterait d'une matière sensible dans une autre.* [...]*Le* DÉPAYSEMENT *serait une condition du paysage».* Jean-François Lyotard : «Scapeland» *in* Jean-Marc Besse (dir.) : *Écrire le paysage*. Revue des Sciences Humaines, n° 209. Lille : Université de Lille III, 1988. Page 46.

Le choix de Sables-d'Or-les-Pins

Le terrain que j'ai choisi d'étudier doit permettre d'observer, en situation et à une échelle historique réduite, les principaux aspects théoriques qui intéressent l'identité territoriale et le paysage.

Si mon choix s'est porté sur Sables-d'Or-les-Pins, c'est parce qu'il s'agit d'un cas concret de mise en œuvre d'un projet relativement récent. Mais c'est aussi parce qu'il s'agit d'une station balnéaire.

Les stations balnéaires sont des territoires de projet par excellence, de nombreux auteurs l'ont déjà constaté [1]. Ce sont aussi des lieux d'expérimentation de nouvelles formes d'urbanisme, du fait qu'elles sont implantées le plus souvent sur des terrains meubles, disponibles, et donc propices à une *tabula rasa*. [2]

Et si les plans d'urbanisme qui en résultent sont le plus souvent réduits à la plus simple expression d'un quadrillage fonctionnel, quelques-uns d'entre eux ont été l'objet d'une réflexion plus poussée quant à leur relation au territoire, en même temps qu'ils furent parfois l'occasion d'une mise en pratique de certaines des utopies urbaines du XIXe siècle.

Parmi elles, Sables-d'Or occupe une place particulière. En effet, la grande vogue des stations balnéaires commence au milieu du XIXe siècle et s'estompe avec la crise économique de 1929 – celles qui seront bâties après la seconde guerre mondiale seront d'une tout autre nature et répondront à une demande sociale très différente.

Sables-d'Or est l'une des dernières de cette première période, et ceux qui l'ont conçue ont pu profiter de l'expérience acquise par les précédentes.

La volonté de son promoteur, Roland Brouard, d'en faire une station en avance sur son temps, qui à la fois concurrence et se démarque des autres (et notamment de Deauville et de La Baule), en fait un observatoire particulièrement intéressant.

Cet intérêt est renforcé par le fait que Brouard a associé à son entreprise des architectes et des paysagistes de renom, pour construire une œuvre moderne et cependant respectueuse, dans ses intentions tout au moins, du pays et de ses habitants.

Il en a résulté une relation entre la station et son territoire qui, comme le montrera plus loin un essai de typologie des stations balnéaires, est beaucoup plus complexe que dans la plupart des autres stations.

Sables-d'Or, territoire de projet suffisamment récent pour être étudié assez facilement, s'inscrit dans un contexte global, celui des stations balnéaires françaises, qui permet une étude comparative, et donne par là l'occasion d'en souligner l'originalité,

1 - Par exemple Bernard Toulier, qui parle du littoral comme d'un *«véritable laboratoire d'expérimentations»*. Bernard Toulier : «Littoral, villégiature et patrimoine» *in* Marie Culot et Claude Mignot (dir.) *: La côte normande des années trente. Trouville, Deauville. Société et architecture balnéaire*. Paris : Norma, 1992. Page 13.

2 - L'expression *Tabula rasa* désignait dans l'Antiquité une *«tablette de cire vierge, sans inscription»* (Robert). L'expression «faire table rase de…», plus récente, évoque une volonté de rejeter les idées précédemment admises pour partir sur de nouvelles bases (*«du passé faisons table rase»* – Pottier 1871). Lorsqu'on parle de *tabula rasa* à propos d'urbanisme on évoque à la fois l'effacement culturel d'un passé, d'une mémoire, et celui des traces matérielles laissées au sol. C'est en ce sens, par exemple, qu'en parle Claude Jacquier à propos des villes nouvelles du XXe siècle :
«Ce faisant, par une pratique de la tabula rasa*, il s'agit d'une véritable négation de ces territoires et de ce qui y avait été accumulé au fil du temps. Cette manière de concevoir la ville* […] *a non seulement fait disparaître leurs occupants et leurs activités, le bâti ancien et son histoire, mais aussi ce qui traditionnellement offrait une plus grande résistance aux mutations, à savoir le parcellaire et surtout le tracé des réseaux de voirie»*. Claude Jacquier : «La ville, d'un temps à l'autre». Revue *Temporalistes*, n° 32, mars 1996, pp. 8-15.

la valeur et la signification. A ce titre, ce territoire m'a paru propice à la démonstration proposée.

Fils conducteurs et aspects méthodologiques

L'étude de la construction d'une identité territoriale passe nécessairement par un double fil conducteur :

- Le temps, puisqu'il s'agit d'observer ou de reconstituer des processus constructifs.

- L'espace, puisque l'identité d'un territoire se définit par rapport à d'autres territoires.

La première approche sera donc historique et sera notamment l'objet central du chapitre suivant. Au cours de ce deuxième chapitre, je chercherai, à partir des travaux d'historiens universitaires ou de diverses sociétés savantes locales, à mettre en parallèle les facteurs historiques dont l'évolution et la convergence ont permis la création en grand nombre des stations balnéaires françaises.

La seconde approche empruntera davantage à la géographie dont j'utiliserai l'un des principaux outils, la cartographie, notamment dans un essai de typologie qui sera l'objet du chapitre III. Je m'inspirerai aussi, dans ce chapitre, des méthodes de *modélisation* en œuvre dans diverses disciplines scientifiques, pour élaborer des schémas-types de modèles urbains par rapport auxquels je m'efforcerai de situer la singularité de Sables-d'Or-les-Pins. Cette approche comparative m'amènera à quelques retours sur des périodes historiques plus ou moins lointaines, du fait que les formes urbaines observées trouvent une part de leurs origines dans l'urbanisme colonial et, plus avant, dans certaines villes médiévales ou antiques.

De ce fait, et pour d'autres raisons encore, le déroulement de ma présentation ne suivra pas un ordre rigoureusement chronologique. La construction identitaire de Sables-d'Or intègre, par exemple, une part de mythe qui s'accommode assez bien d'anachronismes lorsque certaines réalités historiques sont oblitérées pour laisser la place à l'histoire recomposée d'un «lanceur de plage». C'est à démêler ces deux types d'histoires que s'attachera le chapitre IV, à partir d'une étude comparative des différents textes écrits sur la station, avant et pendant sa création.

Mythes et réalités s'entremêlent également dans la mémoire des habitants, lorsqu'ils parlent de la manière dont la création de la station balnéaire a été vécue par leurs parents ou leurs grands-parents. J'essaierai, dans le chapitre V, de reconstituer ce qu'a pu être cette rencontre entre un projet et un territoire vécu. Je m'appuierai pour cela sur les témoignages recueillis à l'occasion d'entretiens réalisés sur place, mais je m'efforcerai,

par des recoupements avec d'autres sources d'information, d'opérer un tri entre une mémoire basée sur des évènements réellement vécus, et une autre mémoire, recomposée à partir d'articles lus dans la presse locale.

Cette presse locale accordait, comme l'ont fait plus tard bon nombre de publications récentes et même d'émissions de télévision, une place privilégiée aux manifestations mondaines qui ont marqué les premières années de la station. Ce regard partial sur la création de Sables-d'Or, laissant entendre que sa singularité tenait surtout à la célébrité de quelques-uns de ses visiteurs, maintenait dans l'ombre ce qui en faisait la véritable originalité. Celle-ci, comme on le verra au chapitre VI, était déjà en place, avant même la création de la station, du fait d'une configuration géomorphologique exceptionnelle et du fait que d'autres projets avaient déjà été mis en œuvre.

C'est à partir de ces éléments préexistant sur le territoire de la station que Roland Brouard, son fondateur, construira son projet avec l'aide de ses collaborateurs. Parmi ceux-ci, deux paysagistes, les frères Treyve, donneront une dimension particulière à Sables-d'Or en y transposant des principes et des références qu'ils importeront de leur ville d'origine, Vichy, et aussi d'une autre ville de villégiature conçue par le comte de Choulot au XIXe siècle : Le Vésinet. Ces influences vichyssoises et vésigondines seront analysées aux chapitres VII et VIII.

A partir d'un territoire dont ils ont su utiliser les principales caractéristiques, et s'appuyant sur un savoir-faire paysager certain, les frères Treyve sont ainsi devenus les maîtres d'œuvre d'une station qui a toutes les qualités d'une ville-parc. Malgré une apparence d'abandon et d'inachèvement due aux aléas que connut Sables-d'Or à partir des années 1930, les grandes lignes de ce projet, on le verra au chapitre IX, sont encore très présentes, et très pertinentes, aujourd'hui.

Le rôle alloué à la végétation représente l'autre aspect important de cette «ville-parc balnéaire». Il est un peu moins perceptible aujourd'hui, du fait des tempêtes répétées et d'un manque d'entretien, mais il est possible de le reconstituer à partir des documents d'époque et d'observations sur le terrain. J'essaierai, dans le chapitre X, de montrer comment les paysagistes ont réussi à relier les aspects de détail au plan d'ensemble, aménageant notamment des «vallées fleuries» qui furent à la fois des jardins de proximité et des cheminements d'intérêt local.

Enfin, puisqu'une ville-parc est avant tout destinée à servir de cadre à des habitations, l'architecture à Sables-d'Or-les-Pins sera abordée dans le chapitre XI. Les hôtels et villas de la station n'ont pas, on le verra, contribué beaucoup à sa singularité. Mais les deux principaux architectes qui y ont travaillé, l'un «néo-régionaliste» l'autre résolument moderne, ont été à l'origine d'un débat concernant les rapports entre architecture et

identité régionale qu'il sera intéressant d'aborder ici.

Peu visible aujourd'hui, en comparaison de bien d'autres stations balnéaires, l'architecture de Sables-d'Or a, en revanche, joué un rôle important dans l'image de la station que les promoteurs ont diffusée durant les premières années. Il s'agissait alors de montrer la réussite économique d'un projet qui se devait, tout d'abord, d'intéresser des investisseurs. Par la suite, l'image de Sables-d'Or sera de plus en plus construite à l'attention des touristes et des villégiateurs, mettant tour à tour en lumière les qualités d'une nature soigneusement respectée, l'esthétique de «la plus belle plage de Bretagne» ou les atouts d'une station classée «climatique», dotée de tout le confort moderne… et d'un golf de dix-huit trous.

Le douzième et dernier chapitre analysera cette évolution, au fil du XXe siècle, de l'image de Sables-d'Or-les-Pins, pour comprendre ce qu'elle est devenue aujourd'hui et pour évaluer comment le projet qui lui a donné naissance a, effectivement, été constructeur d'identité territoriale.

Il s'agira de vérifier l'hypothèse de départ qui annonçait que :

> *Le projet de paysage n'est pas en opposition avec l'identité du territoire où il s'implante, dès lors qu'il est l'un des éléments de la construction de cette identité.*

Il s'agira également de montrer en quoi l'analyse d'un projet, telle que je la propose maintenant, peut contribuer à éclairer les perspectives d'avenir pour le territoire concerné.

- II -

L'AVÈNEMENT DU BALNÉAIRE

A l'inverse des implantations urbaines du littoral que sont depuis longtemps les ports, les stations balnéaires ne résultent pas d'une lente et progressive installation des populations sur un territoire. Elles se sont répandues sur le littoral français avec une rapidité étonnante et sont, pour nombre d'entre elles, de véritables «villes nouvelles» planifiées. Cette rapidité résulte de la convergence de plusieurs facteurs à un moment donné de l'Histoire. Chacun de ces facteurs mérite d'être analysé afin de situer les processus historiques en jeu, et le stade où en est leur évolution au moment de l'émergence de chacune d'entre elles, et notamment de Sables-d'Or-les-Pins.

La première convergence est celle qui fait que les territoires sableux du littoral s'avèrent disponibles au moment où l'évolution de la demande sociale leur révèle une utilité. Ces «territoires du vide», comme les qualifie Alain Corbin, n'étaient pas totalement ignorés par tout le monde. En tant que limite du territoire national, ils étaient en effet considérés comme des lieux à risque, des lieux fragiles, qu'il importait de mieux connaître et, surtout, de stabiliser. Ce sont ces vastes campagnes de plantations, impulsées par l'Etat-Nation, qui les feront passer de terrains dangereux et mouvants en terrains relativement stables et constructibles, disponibles au XIXe siècle pour l'implantation des stations balnéaires.

Mais cette convergence historique n'aurait pas eu les mêmes conséquences si les sociétés d'Europe Occidentale n'avaient pas connu, entre le XVIIIe et le XIXe siècle, un regain d'intérêt pour l'eau et pour la pratique du bain. Cet intérêt nouveau se portera d'abord sur les stations thermales, qui seront réinvesties, puis réaménagées, avant de passer progressivement du statut de lieu thérapeutique à celui de lieu dédié à la villégiature et aux pratiques mondaines.

Il se portera ensuite, avec l'expansion du chemin de fer, sur le littoral. Il ne s'agira plus alors de réaménager (d'*embellir*, disait-on alors) des stations existantes, furent-elles embryonnaires, mais d'en créer de nouvelles, de toutes pièces et sur des terrains libres.

Villages engloutis ou ensevelis

Si la stabilité des côtes sableuses fait encore aujourd'hui l'objet de préoccupations réelles, elle a été par le passé la cause de problèmes d'une tout autre ampleur. De nombreux villages et petits ports de pêche ont ainsi été ensevelis sous les dunes ou emportés par la mer, souvent à la suite d'une tempête de quelques jours.

La côte landaise est de loin la plus mouvementée. On y a mesuré au XVIIIe siècle des déplacements de dunes atteignant quarante mètres par an [1]. Des estuaires se trouvaient obstrués et l'embouchure des fleuves côtiers pouvait, d'une année sur l'autre, être déplacée de cinquante kilomètres.

Ainsi, au XVIIe siècle, le village côtier de Port-Maurice, dans le Médoc, est à moitié englouti par la mer, l'autre moitié étant ensevelie sous les dunes. Les habitants le reconstruisent et le baptisent Lacanau. Cent ans plus tard, alors qu'il est de nouveau menacé par la mer, ils le démontent pierre à pierre pour le reconstruire, cette fois à l'intérieur des terres [2]. De nombreux autres hameaux de la côte landaise ont subi le même sort, depuis le Moyen-âge et jusqu'à la fin du XVIIIe siècle.

Chaque fois, le scénario est le même. En l'absence d'un emplacement sûr pour construire un port, les populations de bord de mer installent les implantations minimales nécessaires à la pratique de la pêche, qui constitue pour eux une ressource économique indispensable. Si la mer reste calme durant quelques décennies, l'implantation se pérennise et prend la forme d'un petit port, puis d'un village, jusqu'à ce qu'une tempête plus violente que les autres ne détruise tout.

Si les tempêtes sévissent particulièrement dans le Sud-Ouest, elles n'épargnent pas non plus les autres côtes françaises.

Saint-Denis-Chef-de-Caux, à quelques kilomètres au nord du Havre, est entièrement emporté en 1370, avec une bonne partie de ses habitants, par une tornade d'une violence exceptionnelle. Les survivants s'installent en retrait, à l'abri de la mer, et fondent Sainte-Adresse, qui existe encore aujourd'hui [3].

Châtelaillon, capitale de l'Aunis (Charente-Maritime), sera tellement attaquée par la mer qu'elle y perdra notamment son château, au XVe siècle, et dépérira au point d'être absorbée par la commune voisine [4]. Elle ne renaîtra qu'en devenant station balnéaire au XIXe siècle.

En 1534, ce sont les côtes du Nord-Pas-de-Calais qui deviennent le théâtre de violentes tempêtes, notamment le cordon dunaire qui s'étend de la vallée de l'Authie à celle de la Can-

1 - Des déplacements d'une telle ampleur sont sûrement exceptionnels, mais ils sont mentionnés par Elisée Reclus dans *La Terre, description des phénomènes de la vie du globe*, Paris : Hachette, 1868-1869.

2 - V. Vattier d'Ambroyse : *Le littoral de la France ; Côtes Gasconnes, de La Rochelle à Hendaye*. Paris : Sanard et Derangeon, 1892, page 277.

3 - Pierre Cochon : *Chronique normande*, Rouen : A. Le Brument, 1870, page 123.

4 - Eric Birrier : *Petite histoire de Châtelaillon*, La Rochelle : Rupella, 1996, page 65.

che. Le village de Merlimont disparaît en quinze jours sous des dunes de quarante mètres de hauteur. Les habitants, qui avaient eu le temps de fuir, le reconstruisent dans le marais, quelque peu insalubre mais abrité des intempéries. Cent ans plus tard, suite à une longue série de tempêtes, le trait de côte s'est déplacé de deux kilomètres vers le large. [1]

Au XVIIe siècle, deux ports de la Manche, Agon et Coutainville, qui avaient une certaine importance pour l'économie locale, sont progressivement ensevelis sous le sable [2]. En 1738, soixante-trois maisons du village de Wissant (Pas-de-Calais) sont recouvertes en une seule nuit. Quarante ans plus tard, le village disparaît complètement après trois jours de tempête. Ses habitants le fuient en toute hâte, et le reconstruisent plus loin dans les terres [3]. En 1779, le village côtier d'Escoublac (Loire-Atlantique) est à son tour enseveli sous les dunes. Lui aussi sera reconstruit à l'intérieur des terres, où il existe encore aujourd'hui, tandis que les dunes formées par la tempête restent inoccupées jusqu'à ce que, en 1890, on y bâtisse La Baule [4].

On pourrait ajouter encore beaucoup d'autres noms à cette liste, d'autant qu'à tous ces villages engloutis ou ensablés dont la mémoire collective a gardé la trace, s'ajoutent les nombreux hameaux ou implantations précaires qui disparurent un peu partout sur le littoral français avant de tomber dans l'oubli… et d'être reconstruits un peu plus loin. Si bon nombre de stations balnéaires d'aujourd'hui sont bâties sur l'emplacement de ces hameaux disparus, c'est que le littoral français est devenu beaucoup plus stable à partir du XIXe siècle. Mais les sites de leur implantation, s'ils ont été acquis comme des territoires «vides», ne sont pas pour autant des lieux sans histoire.

Littoral et sécurité du territoire

L'idée de stabiliser les cordons dunaires et autres territoires mouvants du littoral français est fort ancienne. Le besoin en est fortement ressenti par les populations locales pour qui l'accès à la mer est surtout la garantie d'une ressource alimentaire importante. Sur les côtes sableuses, et bien que les eaux y soient moins poissonneuses que sur les côtes rocheuses, la pêche représente un appoint indispensable lorsque les terres agricoles sont médiocres, ce qui est souvent le cas. Elle n'est pas, d'ailleurs, la seule ressource. Une pratique d'échange commercial s'installe souvent sur ces petits ports d'échouage, et elle se développe d'autant plus qu'à l'inverse des grands ports elle échappe facilement au contrôle des autorités. C'est ce qui explique l'acharnement des populations à maintenir «contre vents et marées» les implantations minimales nécessaires à l'accostage des bateaux, même si les ports d'échouage ne nécessitent pas d'installations très lourdes.

1 - Louis Siame : *Histoire de Merlimont*, Office de Tourisme de Merlimont, 1995, page 19.

2 - Eugène de Saint-Denis : «Quelques mots d'histoire locale…», série d'articles parus dans le bulletin municipal d'Agon-Coutainville, 1990.

3 - Philippe Gallois : *Wissant, bref historique*, document publié par l'Office de Tourisme de Wissant (s. d.).

4 - Sophie Danet et Paul Bauduz : *Le Pouliguen, La Baule ; l'épopée des bains de mer*, Nantes : Siloë, 1999.

A partir du XVIIIe siècle, on commence à s'intéresser sérieusement à la fixation des dunes, et c'est bien sûr sur les côtes landaise et médocaise, les plus mouvementées, qu'ont lieu les premières expériences.

Les premiers essais importants commencent vers 1735, et sont l'œuvre d'un certain Amanieu de Bruat, captal de Buch [1]. Ils consistent à protéger les semis faits sur les dunes par des fascines. Ils ne sont pas suivis de succès, mais sont repris en 1776 par les frères Desbiey [2], qui ont les premiers l'idée d'ensemencer des pins maritimes. Les espèces plantées auparavant, herbacées ou arbustives, n'avaient en effet pas un enracinement assez profond pour maintenir les dunes du Sud-Ouest, dont la mobilité est exceptionnelle.

Les Desbiey rencontrent quelques difficultés du fait que leur entreprise n'est pas toujours bien comprise. Certains des habitants y voient en effet une campagne menée arbitrairement pour défendre les intérêts privés de quelques exploitants forestiers. Ils continuent à mener leurs troupeaux sur les dunes, y compris dans les jeunes plantations de pins qui, bien sûr, ont le plus grand mal à se développer.

L'attitude des agriculteurs, sur ce point, est contradictoire. Conscients du fait que l'avancée des sables dunaires menace aussi leurs terres, ils acceptent les travaux de fixation auxquels, d'ailleurs, ils contribuent, et dans le même temps, ils refusent de perdre les maigres pâturages que représentent les «lettes», ces arrières-dunes légèrement végétalisées, bien que celles-ci soient elles-mêmes menacées. *«La conquête du littoral va devoir passer par la conquête des mentalités»* écrit Jean-Jacques Taillentou, et celle-ci sera longue, puisque le problème se posera encore sous Napoléon Ier :

> *«Les autorités préfectorales, l'administration des Ponts et Chaussées font face à une situation contradictoire où les populations littorales, les municipalités participent avec conviction aux travaux et où, à l'opposé, ces mêmes acteurs freinent l'expansion des semis».* [3]

L'idée qu'il s'agissait là de défendre un intérêt public était sans doute insuffisamment mise en avant et, pour certains habitants, l'entreprise des Desbiey, par-delà son efficacité matérielle, était symboliquement perçue comme une atteinte à leur droit de passage. Cet aspect est particulièrement intéressant dans la mesure où il préfigure ce qui se passera avec l'avènement des stations balnéaires. Dans les deux cas, les terrains mis en jeu sont d'une faible valeur économique puisqu'ils ne conviennent pas à l'agriculture et ne constituent que de bien maigres pâturages. Mais ce que craignent les populations, c'est de se voir privées de leur libre accès à la mer. Car c'est bien là que réside la vraie valeur des dunes.

1 - Captal : Ancien titre de dignité, qui signifiait chef, capitaine, dans le midi de la France (Littré). Le Buch est le nom d'un ancien pays d'Aquitaine (un *captalat*) dont la capitale était La Teste-de-Buch, plusieurs fois ensevelie sous le sable, et où se trouve la dune du Pyla.

2 - Guillaume Desbiey (1725-1785) et Louis-Mathieu Desbiey (1734-1817), tous deux natifs de Saint-Julien-en-Born (Landes), sont les premiers à expérimenter, en 1776, la fixation des dunes par des plantations de pins. Voir Michel Mazaricco : «Louis-Mathieu Desbiey, précurseur de la fixation des dunes», *in Bulletin de l'association Mémoire en Marensin*, n° 1, 1991.

3 - Jean-Jacques Taillentou : «La fixation des dunes en Marensin», *in Bulletin de l'association Mémoire en Marensin*, n° 1, 1991, page 22.

Néanmoins, et dès le XVIIIe siècle, la majorité des habitants admet bien que la stabilité du littoral est plus importante que la sauvegarde de pâturages d'autant plus incertains que les tempêtes les transforment régulièrement en dunes blanches. Rapidement, les lettres de doléances adressées à Louis XVI pour demander l'accélération des travaux de fixation sont plus nombreuses que les protestations d'éleveurs. Mais, malgré cela, les premières expériences des Desbiey, dont le côté précurseur sera reconnu bien plus tard [1], n'intéressent pas les autorités locales.

Ce n'est que lorsqu'elles sont reprises et quelque peu améliorées par Nicolas Brémontier [2], qu'elles commencent à obtenir un certain succès. Le principal mérite de celui-ci aura été, en effet, de réussir à faire reconnaître l'utilité publique de son projet et de convaincre l'administration locale :

> *«Il est communément admis que c'est Nicolas Brémontier, ingénieur en chef des ponts-et-chaussées de la Guyenne, qui non seulement élabora de manière plus pointue les procédés techniques de fixation proposés par ses prédécesseurs, mais aussi déploya une inlassable activité pour en obtenir le financement. C'est ainsi que ayant obtenu des crédits des autorités de la Guyenne, il dirigea, à partir de 1787, des travaux importants d'ensemencement de pins maritimes dans le bassin d'Arcachon, à la Teste en particulier».* [3]

Les travaux de Brémontier durent jusqu'en 1802, année où il quitte ses fonctions. Ils ne sont encore qu'expérimentaux puisque, selon Jean-Jacques Taillentou, seuls 1 à 2 ‰ des plantations nécessaires sont réalisés à cette époque [4]. Mais ce qui est significatif, c'est que la question de la fixation des dunes, et plus généralement de la stabilisation du littoral, passe d'un intérêt local à un intérêt national.

Il faut noter que les dunes n'étaient à proprement parler la propriété de personne jusqu'en 1790, année où les «biens vacants» sont transmis d'autorité à la nation. Elles deviennent alors propriété de l'Etat, qui les concède en grande partie aux communes quelques années plus tard. Dans le même temps, la France entre dans une nouvelle période de conflit, notamment contre l'Angleterre, ennemi récurrent et qui domine les mers. Conscients d'avoir à défendre un territoire comportant une grande longueur de côtes, et disposant d'une puissance maritime relativement faible, les militaires s'intéressent d'un peu plus près à la stabilité du littoral.

Il n'est donc pas étonnant que ce soit avec Napoléon Bonaparte que les premières mesures sont prises, à échelle nationale, pour stabiliser les dunes. Un premier arrêté, daté du 2 juillet 1801, prescrit de *«continuer à fixer et à planter en bois les dunes des côtes de Gascogne»*. C'est l'année de la création de la «Commission des dunes», dirigée par Brémontier. La

1 - Par les forestiers américains, par exemple, qui les découvriront à l'occasion de la première guerre mondiale. Cf. Ralph H. Faulkner : «A lesson from France». In *American Forestry Magazine*, n° 306, vol. XXV, juin 1919, pages 1155 - 1157.

2 - Nicolas Brémontier (1738-1809), originaire de Normandie, était ingénieur des Ponts et Chaussées. Il fut nommé à Bordeaux comme ingénieur en chef de 1784 à 1802.

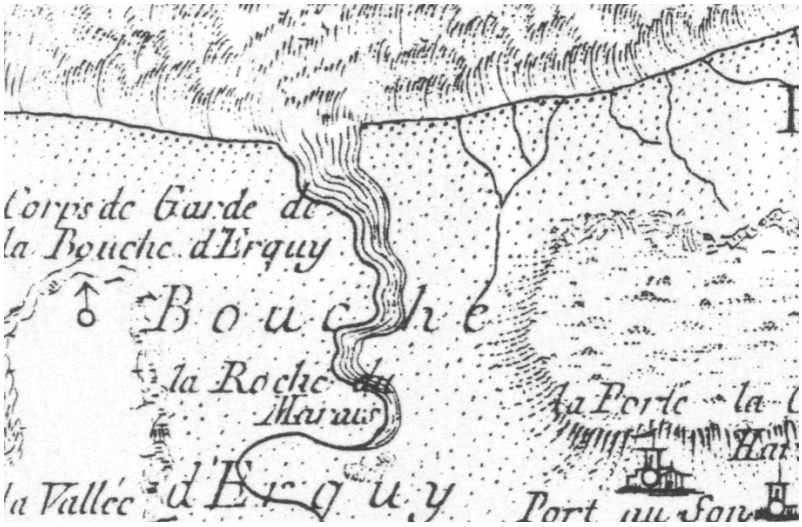
3 - Moussa Sow : «Les leçons transversales du boisement des Landes de Gascogne». Revue *Alliage* n° 45-46, 2001.

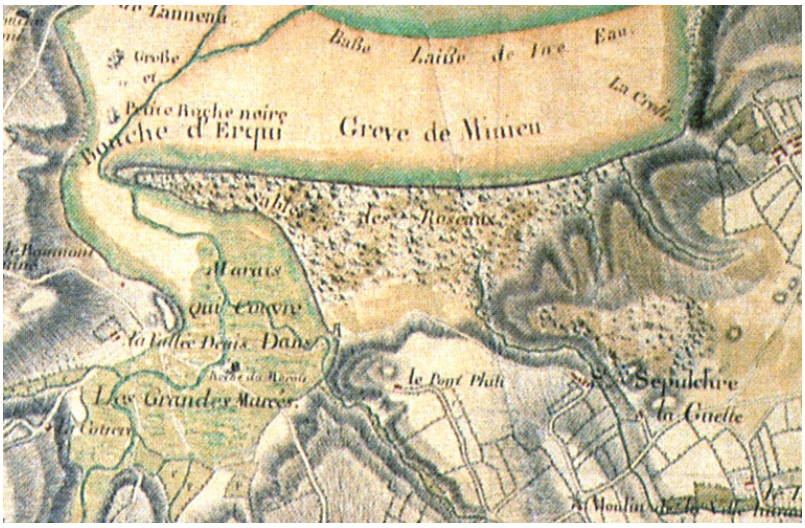
4 - Jean-Jacques Taillentou, *op. cit.*, page 20.

prescription est étendue par le décret du 14 décembre 1810 qui recommande la fixation des dunes dans tous les départements du littoral français.

Ce soudain intérêt pour la mouvance des côtes sableuses n'est pas tant une réponse aux doléances des populations qu'une mesure destinée à calmer les inquiétudes des militaires. Ceux-ci s'étaient déjà manifestés quelques décennies plus tôt en se plaignant de l'absence d'une couverture cartographique sérieuse des côtes françaises. Les cartes de Cassini, auxquelles ils reprochaient par ailleurs leur trop large diffusion, manquaient à leurs yeux des précisions nécessaires à une bonne connaissance, et donc à une bonne défense, du littoral. Les ingénieurs-cartographes militaires avaient entrepris, avant la Révolution, de renouveler le «Neptune françois» [1], obsolète et trop imprécis. Ils réalisèrent un important travail de relevé qui, à défaut de faire le tour des côtes françaises, permit notamment d'obtenir une couverture détaillée des côtes bretonnes à l'échelle 1/14400e, et sur une profondeur de 3 à 4 km (entre 3/4 et 1 lieue). Ces cartes, réalisées entre 1771 et 1785, sont d'une remarquable précision et témoignent bien de l'intérêt qui fut porté dès cette époque au littoral.

1 - Le «Neptune françois», atlas du littoral français, réalisé par le cartographe Alexis-Hubert Jaillot (1632-1712) fut publié en 1693.





Le même territoire, cartographié par Cassini et par les Ingénieurs géographes militaires.

On voit bien que les zones considérées comme maritimes ne présentaient aucun intérêt pour les Cassini. Plages, dunes et marais sont indifférenciés, et la côte rocheuse elle-même est très imprécise. La carte des ingénieurs géographes est d'une précision sans commune mesure, qui restera même supérieure à celle des cartes d'état-major réalisées dans les années 1880.

Carte de Cassini, 1758
Echelle initiale : 1 / 86 400

Diffusion : IGN

Carte des Ingénieurs géographes militaires du Roy, dressée en 1775-1776. Echelle initiale : 1 / 14 400

Service historique de l'Armée de terre, Vincennes, photo Jean-Pierre Bihr.

Connaître, par la cartographie, puis stabiliser, pour permettre l'implantation des populations et donc la surveillance des côtes, furent bien les préoccupations de l'Etat français, par l'intermédiaire de ses militaires, d'abord, puis du plus important d'entre eux : l'empereur Napoléon Ier.

Les campagnes de stabilisation du littoral sont reprises par Louis XVIII et parachevées par Napoléon III, qui en complète le cadre juridique par une loi supplémentaire.

> *«La loi du 25 juin 1857 donnera aux ingénieurs les moyens légaux et financiers qui leur permettront enfin d'entreprendre des travaux de plus grande envergure et de les conduire à leur terme, aux alentours de 1876».* (1)

Cette loi, explique Moussa Sow, tient compte de l'hostilité qui persiste dans une partie de la population, et tente d'en atténuer les conséquences en répartissant les responsabilités entre l'Etat et les municipalités. Pourtant, elle n'empêche pas que la fixation des dunes apparaît de plus en plus comme une affaire d'Etat, et que les populations locales se sentent dépossédées d'une partie de leur territoire qu'ils ressentent comme «colonisé», notamment dans les landes de Gascogne :

> *«Les landes de Gascogne eurent la particularité d'avoir été constamment pensées à l'époque comme colonies, comme pays sauvage, terre d'expérience, en leur qualité de "grand désert"».* (2)

Ce sentiment d'avoir été «colonisé» reviendra, on le verra au chapitre suivant, avec l'arrivée des stations balnéaires. Ce qui est certain, c'est que la stabilisation du littoral français ne s'est faite à grande échelle, au XIXe siècle, que parce qu'elle est devenue une «affaire d'Etat». C'est ainsi que, partie du Sud-Ouest sous l'impulsion d'initiatives privées, elle concernera ensuite tout le littoral sableux, c'est-à-dire l'ensemble des territoires qui intéresseront les promoteurs de stations.

Sans cette stabilisation préalable, on peut se demander si la vogue des bains de mer aurait produit autre chose que des établissements de bains installés en périphérie des villes portuaires car, comme l'explique Jean-Jacques Taillentou :

> *«Il a fallu qu'auparavant les populations locales partent à la conquête de leur propre littoral. Elles ont dû au préalable domestiquer un milieu naturel hostile […]. Il paraissait inconcevable de construire une maison d'habitation ou un hôtel en bord de mer alors que sables et dunes sont mobiles».* (3)

1 - Moussa Sow : «Les leçons transversales du boisement des Landes de Gascogne», *op. cit.*

2 - Idem.

3 - Jean-Jacques Taillentou : «Aux origines des stations balnéaires dans les Landes (1830-1940)», Actes du colloque *Le littoral gascon et sa vocation balnéaire*, Cap-Ferret, juin 1999. Paru dans le *Bulletin de la Société Historique et archéologique d'Arcachon et du Pays de Buch*, page 93.

Les stations balnéaires et la mer

Si les constructeurs de stations balnéaires ont su profiter de l'expérience des populations en matière de stabilisation du littoral, ils ont quand même parfois rencontré des difficultés à l'occasion de quelques tempêtes mémorables. Les problèmes d'ensablement, grâce aux plantations, ont rarement concerné les stations, mais l'érosion marine, par contre, a pu faire des dégâts. En général, ceux-ci se limitent à la destruction de la digue avec, parfois, la disparition de quelques villas, comme à Soulac-sur-Mer. Mais il est arrivé aussi qu'une station balnéaire prometteuse disparaisse purement et simplement. Ce fut le cas de Saint-Gabriel, lancée en 1894, et stoppée brutalement, une nuit de 1912…

> *«La nuit du 3 au 4 mars 1912, une marée d'équinoxe se fit forte de mettre un terme aux ambitions de cette jeune station balnéaire naissante, l'atteinte ayant été portée au symbole même de ce site, le grand hôtel, frappé en son centre, la digue contournée par les eaux s'étant effondrée sous son propre poids».* (1)

A quelques kilomètres de là, les habitants de Merlimont devaient se souvenir, eux, que le littoral du Pas-de-Calais est parfois capricieux.

1 - Document sur les plages de Sainte-Cécile et Saint-Gabriel édité par l'Office de tourisme de Camier, s. d. (environ 2000).

Plage de Saint-Gabriel (Pas-de-Calais)

Affiche parue en 1902

En haut : carte postale ancienne, ~1912

En bas : les restes de Saint-Gabriel, été 2002.

Le territoire des lapins

Devenus propriété de la nation, les espaces dunaires sont donc peu à peu vendus à des particuliers ou rétrocédés à des municipalités qui les revendent à leur tour. Aux aides financières apportées par l'Etat s'ajoutent des incitations indirectes à la plantation, lorsque les terrains sont cédés ou vendus avec obligation d'y planter de l'oyat ou des pins, afin d'en assurer la stabilisation. Une fois plantés, ces terrains littoraux deviennent rapidement des espaces de prolifération des lapins, et les agriculteurs, soucieux de protéger leurs cultures, demandent fréquemment des extensions de leurs droits de chasse sur les espaces dunaires (dans certains pays, on obtient par exemple le droit de chasser la nuit).

De terrain à faible valeur intrinsèque, le littoral sableux devient, après sa fixation, un espace de chasse. Cette dernière, pourtant, reste dans un premier temps une activité relativement secondaire : il s'agit d'abord de protéger les cultures, il ne s'agit pas encore de la pratique d'un loisir. Mais cette activité cynégétique intéresse progressivement les riches industriels locaux qui, eux, en font une activité de détente. La plantation des pins prend alors une autre valeur.

En effet, si Brémontier et ses prédécesseurs avaient montré que les pins étaient indispensables à la fixation de dunes aussi mouvantes que celles du Sud-Ouest, on savait bien, à la même époque, que des plantations d'oyats et d'une végétation arbustive suffisaient le plus souvent à stabiliser les dunes de la Manche et de la Mer du Nord. Les plantations de pins dans ces régions furent pourtant nombreuses ; elles étaient, de fait, préconisées par la loi de 1857, mais les propriétaires de dunes y trouvèrent un intérêt d'une autre nature.

En effet, si une végétation herbacée et arbustive constitue l'habitat idéal du lapin, une formation forestière permet, en revanche, d'héberger un gibier beaucoup plus gros. C'est bien ce que recherchent les propriétaires de dunes en y plantant des pins, et la conséquence est de taille : si la chasse au lapin est de nature à attirer des notables locaux, la chasse au gros gibier attire, elle, des notables et des aristocrates anglais et parisiens.

Alphonse Dalloz, par exemple, invite en 1874 le Parisien Hippolyte de Villemassant, directeur du journal *Le Figaro*, à une partie de chasse dans ses dunes du Touquet, qu'il avait fait planter de pins vingt ans plus tôt. Villemassant est très impressionné par le site, il écrit :

> *«Il y a là […], abritée par une forêt de sapins de 1000 hectares, une plage plus belle que celle de Trouville. Si Dieu me prête vie, je veux faire de ce pays providentiel un Arcachon du Nord».* [1]

1 - Extrait de *Paris-Plage, courrier des bains de mer*, n° 1, août 1886. Cité par Marie-Pierre Sensey-Tandeau : *Du Touquet à Paris-Plage, le roman d'une ville des origines aux années soixante*. Malakoff : MADCAP publications, 1998, page 10.

C'est ainsi que naquit l'idée de Paris-Plage, dont il sera question au chapitre suivant.

A la stabilisation des dunes s'était donc ajoutée la présence d'une population nouvelle, sensible aux charmes de ces espaces dunaires et surtout détentrice de capitaux et de carnets d'adresses. Les principaux éléments étaient alors en place pour le lancement de stations balnéaires : des terrains disponibles au bord d'une plage, de l'argent et une clientèle potentielle.

Il ne manquait plus que le train, que la société occidentale développera au XIXe siècle, donnant ainsi à ceux qui en ont les moyens à la fois le désir et la possibilité de fuir des cités industrielles de plus en plus difficiles à vivre.

L'eau et la ville

Le fait que les terrains de bord de mer soient devenus suffisamment stables pour être constructibles était la condition matérielle nécessaire à l'implantation des stations balnéaires à proximité des plages ; mais encore fallait-il que l'émergence d'un «désir du rivage» donne à une partie de la population, celle qui en avait les moyens, l'envie de faire du littoral un lieu de villégiature. Cette envie apparaît avec un changement du regard, très bien décrit par Alain Corbin, qui fait que l'on cesse petit à petit de voir dans l'océan *«l'envers désordonné du monde, […] l'une des figures insistantes de la déraison»* (1), pour apprécier l'esthétique du lieu, le *«pittoresque marin»*. Mais elle naît aussi de préoccupations médicales qui prennent une importance particulière à la fin du XVIIIe siècle, avec la dégradation des conditions de vie dans les villes industrielles. Le parallélisme de ces deux évolutions sociales fait qu'il n'est pas toujours facile de distinguer esthétisme et hygiénisme dans l'émergence des pratiques balnéaires…

> *«À ce propos, il convient d'insister : l'appréciation du paysage ne relève pas seulement de l'esthétique ; elle n'est pas le monopole de l'artiste ; elle concerne la médecine de l'âme. […] Il est vain par conséquent de dissocier l'histoire des systèmes d'appréciation esthétique de cette géographie tissée par les constitutions médicales».* (2)

Ce qui est certain, c'est que l'invention des stations balnéaires, tout comme la redécouverte des stations thermales qui l'a précédée, s'inscrivent toutes deux dans l'évolution complexe des relations qui se sont nouées à travers l'histoire entre la ville d'Europe occidentale et l'eau.

1 - Alain Corbin : *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1750-1840*. Collection «Historique». Paris : Aubier, 1988, page 18.

2 - *Idem* page 175.

En effet, si l'état assez catastrophique dans lequel se trouvaient les villes européennes du XVIIIe siècle était dû en partie à la surpopulation urbaine qui avait accompagné l'avènement de l'ère industrielle, leur mauvais état sanitaire venait surtout de la dégradation des conditions d'utilisation de l'eau et surtout de sa raréfaction. Les critiques faites aux villes industrielles, décrites comme des taudis ou des cloaques, et les mouvements de fuite vers des lieux de vie plus sains, sont contemporains de ce constat et, consécutivement, d'une redécouverte tardive des vertus de l'eau. Il n'est donc pas étonnant que les villégiatures les plus prisées aient été les villes de bain…

L'eau dans l'Antiquité : abondance et technicité

«Si, comme on le dit, l'Histoire commence à Sumer, c'est à l'eau qu'on doit cette naissance. C'est elle qui provoqua, à la fin du IVe millénaire, ce que l'on a appelé la révolution urbaine». [1]

Des villes de l'Antiquité au Paris du XVIIIe siècle, la place de l'eau dans la ville a en effet considérablement évolué. Dans les cultures méditerranéennes de l'Antiquité grecque ou romaine, l'approvisionnement en eau est une condition nécessaire à l'établissement et au développement d'une ville. En ce sens, elles héritent de cultures plus anciennes, puisque déjà Babylone était réputée pour l'importante quantité d'eau qui y circulait.

L'abondance de l'eau dans ces villes antiques était surtout associée au plaisir : à Babylone on arrosait des jardins somptueux [2], en Grèce ou à Rome les plus grands consommateurs d'eau étaient les établissements de bain. Mais cette opulence liée à l'hédonisme de l'époque avait pour conséquence le fait que les villes étaient maintenues dans un bon état sanitaire : aux adductions d'eau propre répondait, par la force des choses, un écoulement des eaux usées organisé sous forme de réseaux d'égouts. [3]

Ces réseaux ne pouvaient fonctionner correctement que parce que l'importante quantité d'eau en circulation y opérait comme une fonction de «chasse-d'eau» permanente, la vigueur des écoulements empêchant la décantation d'obstruer les canalisations [4]. Or ce n'est pas la consommation d'eau potable qui aurait permis à elle seule de financer les installations nécessaires, d'autant qu'elle était généralement distribuée gratuitement dans les fontaines publiques. Ce sont bien les bains, payés par les utilisateurs ou par des mécènes, qui permettaient de financer la construction des aqueducs et surtout leur entretien.

Les 1350 fontaines et le millier d'établissements de bains que l'on comptait dans la Rome du IVe siècle, ainsi que le réseau d'évacuation, constituaient donc un ensemble indissociable. Cet ensemble mettait en œuvre des compétences techniques très

1 - Hervé Maneglier : *Histoire de l'eau, du mythe à la pollution*. Paris : François Bourin, 1991, page 90.

2 - *«Babylone, centre d'un gigantesque système d'irrigation qui distribuait l'eau sur 800 000 hectares, arrosait ses jardins suspendus par autant de canaux qu'elle comptait de murailles»* (Hervé Maneglier, *op. cit.*, page 90)

3 - Sur l'importance des égouts dans la ville antique, voir Jacques Bonnin : *L'eau dans l'Antiquité : l'hydraulique avant notre ère*. Paris : Eyrolles-EDF, 1984, pages 65 et suivantes.

4 - A Rome, *«la consommation individuelle journalière a donc atteint à cette époque* [1er siècle] *de 500 à plus de 1000 litres !»*, ce qui correspond, tous usages confondus, à la consommation d'une ville industrielle d'aujourd'hui (Jacques Bonnin, *op. cit.*, page 31).

avancées. L'alimentation en eau de la ville d'Athènes avait déjà fait l'objet de quelques prouesses technologiques, issues notamment des connaissances grecques en géométrie. Alimenter une ville en eau nécessitait tout d'abord une bonne maîtrise de la topographie pour utiliser au mieux les pentes naturelles, mais les techniques requises ne se limitaient pas à cela. Les Grecs avaient développé une grande compétence dans le percement des tunnels, qui permettaient non seulement de raccourcir les distances parcourues par l'eau mais aussi de la maintenir au frais. Ils savaient également utiliser des siphons en plomb capables de supporter des pressions très élevées et permettant de traverser les vallées sans avoir à construire d'aqueduc. Ces savoir-faire furent repris et développés par les Romains pour aboutir à une véritable science appliquée dans toutes les villes de l'Empire. Cette fois, c'est surtout grâce à la construction de nombreux aqueducs que les villes furent approvisionnées : des canalisations de plus de cent kilomètres de long alimentaient des villes comme Carthage, Corinthe ou Rome. La construction et l'entretien de tels réseaux nécessitaient une maîtrise du territoire que seule la *pax romana* avait rendu possible. [1]

Dans la logique de fonctionnement de ces réseaux, la quantité était indissociable de la qualité car c'est l'abondance de la circulation d'eau qui *«nettoyait la ville»* de toutes les fièvres endémiques : *«l'eau vive chassait l'eau morte»*, écrit Hervé Maneglier. [2]

L'alimentation en eau, la pratique du bain et l'assainissement constituaient donc un tout indissociable et qui ne pouvait fonctionner qu'avec un ensemble complet de compétences techniques, de moyens financiers et de puissance politique et militaire.

C'est cet ensemble qui s'effondre avec la fin de l'Empire Romain.

Le Moyen-Age : raréfaction de l'eau et perte des savoir-faire

Avec la fin de la paix romaine, en effet, c'est toute une organisation du territoire qui est compromise. La population urbaine diminue considérablement [3], les villes se replient sur elles-mêmes, s'enferment derrière des remparts, et l'alimentation en eau dépendant de canalisations qui courent à travers la campagne devient plus qu'incertaine.

L'espace public se réduit au minimum, les voies deviennent étroites et l'entretien des canalisations de plus en plus difficile. Les aqueducs, à l'extérieur des villes, constituent des points faibles qui les rendent vulnérables. Les systèmes de citernes ou de puits, à l'intérieur des remparts, sont considérés comme plus

1 - D'après Hervé Maneglier, *op. cit.*, pages 91 et suivantes.

2 - Idem, page 103.

3 - On le verra plus loin à propos des villes-bastides, entre le IIe et le VIIIe siècle, la population urbaine passe de 40 % à 10 % (voir page 69).

sûrs, mais l'alimentation en eau devient beaucoup plus parcimonieuse. Le bain n'a plus sa place dans la vie quotidienne des habitants :

> *«Au Bas Empire, les thermes tombèrent en désuétude par manque d'entretien des équipements, les aqueducs notamment. […] L'art du bain romain a donc périclité pour disparaître au IXe siècle».* [1]

Privés de l'abondance qui seule permettait de «nettoyer la ville», les égouts cessent eux aussi de fonctionner, d'autant plus facilement que le rétrécissement des rues rendait souvent leur entretien impossible :

> *«Les eaux prirent donc l'habitude de vaquer librement dans les rues sans autres contraintes que celle que leur imposait la gravité. Les bas quartiers devinrent ainsi des cloaques».* [2]

Lorsque l'Europe occidentale retrouve une relative et provisoire stabilité politique, vers le Xe siècle, les aqueducs sont hors d'état de fonctionner et les savoir-faire qui auraient permis de les restaurer ont disparu. L'eau reste une denrée rare en ville, même dans les régions qui connaissent une paix durable, et la mode des étuves dans les villes médiévales reste très marginale. Dans les villes du Nord de la France, on en compte une pour environ 6000 habitants. Elles sont réservées à une élite très minoritaire, nous dit André Guillerme, et sont sans commune mesure avec les thermes romains dont *«elles ne sont pas les héritières»*. [3]

Dans le même temps, le christianisme pour qui *«l'idéal romain devint emblème d'outrance et de péché»* [4], met la pratique du bain à l'index pour des raisons morales. Cette condamnation de ce qui est considéré comme une réminiscence d'un hédonisme païen, n'a sans doute pas eu un impact très important pour la plus grande partie de la population qui ne disposait pas, de toute manière, d'une quantité d'eau suffisante. Mais elle restera présente à l'esprit de ceux qui, au XVIIIe siècle, s'appuieront sur la médecine pour relancer la pratique du bain, non pas pour le plaisir, mais «sur ordonnance».

Toujours est-il qu'à partir du Moyen-Age, avec ou sans condamnation morale, l'eau s'était considérablement raréfiée dans les villes [5] et que les conséquences sanitaires allaient en être de plus en plus dramatiques.

Le développement, à partir de la Renaissance, de nouvelles techniques hydrauliques qui trouveront leur apogée à Versailles, ne doit pas faire illusion. Les grandes quantités d'eau que l'on canalisait alors étaient conduites vers les jardins, pas vers les villes. Elles étaient destinées à un usage esthétique et non à la salubrité publique : *«le plaisir de l'eau n'était plus dans le bain mais dans le regard»* [6].

1 - André Guillerme : *Le temps de l'eau ; la cité, l'eau et les techniques, Nord de la France, fin IIIe début XIXe siècle*. Coll. «Milieux», Seyssel : Champ Vallon, 1990, page 118.

2 - Hervé Maneglier, *op. cit.* page 143.

3 - André Guillerme, *op. cit.* page 115.

4 - Hervé Maneglier, *op. cit.* page 123

5 - Un auteur du XIXe siècle, Gaston Tissandier, affirme que *«en 1555, Paris recevait seulement par jour 500 m³ d'eau, ce qui équivalait environ à un litre par habitant»*. Cette quantité d'eau, précise-t-il, *«aurait à peu près suffit à une ville cent fois moins peuplée»*. Gaston Tissandier : *L'eau*. Collection «Bibliothèque des merveilles», Paris, Hachette et Cie, 1867, page 317.

6 - Hervé Maneglier, *op. cit.*page 125.

La ville industrielle : histoire d'une maladie [1]

La situation, bien que génératrice de nombreuses épidémies, n'est pas encore catastrophique tant que la grande majorité des populations vit encore à la campagne ; elle s'aggrave brutalement avec la révolution industrielle et l'exode rural qui l'accompagne. Les villes sont alors le lieu d'un accroissement démographique important, alors que ne sont réalisés aucun des travaux d'aménagements qui auraient permis de les maintenir dans un état sanitaire correct.

> *«Relativement supportables à la campagne, les carences sanitaires sont rendues intolérables en ville par la promiscuité et le nombre croissant des nouvelles habitations»* [2].

Ce constat de Leonardo Benevolo doit être rapproché du fait que la densification urbaine a «*chassé le potager hors de l'enceinte de la ville»* et qu'au lieu d'être *«évacuées dans le jardin derrière la maison»*, les eaux grasses des ménages sont simplement *«jetées à la rue»*. [3]

Or la rue, de la fin de l'Empire Romain au XIXe siècle, n'est pas équipée d'égout, elle fonctionne comme un simple ruisseau qui amène par l'effet de la gravité les eaux sales dans les quartiers bas de la ville, où elle stagne avant de s'infiltrer dans la nappe phréatique.

> *«A la fin du XVIIIe siècle, les eaux pluviales et ménagères sont le plus souvent recueillies par les "ruisseaux" qui fendent les chaussées en leur milieu»* [4]

Quant aux fosses d'aisances, elles sont vidangées régulièrement, mais *«en général, elles ne sont pas étanches et laissent filtrer les liquides à travers les parois, d'où pollution des puits alentour»* [5]. Car, privés d'une adduction d'eau venant de l'extérieur, les habitants des villes n'ont d'autre possibilité que de boire l'eau des puits.

A cette eau urbaine qui se déplace en circuit fermé et répand jusque dans les quartiers riches des agents pathogènes comme ceux du choléra, s'ajoute une pollution de l'air due à l'implantation des usines au cœur même de la ville. C'est l'avènement de la «cité carbonifère» que décrit Lewis Mumford :

> *«La transformation des ateliers d'artisanat en usines à haute productivité allait faire des villes industrielles d'énormes ruches bourdonnantes, grinçantes, se couvrant de fumées noires douze à quatorze heures par jour, parfois vingt-quatre heures sur vingt-quatre»*. [6]

Cette situation inquiète des hommes politiques et des intellectuels de l'époque, et notamment Engel qui publie en 1845 une description détaillée de la ville de Manchester qu'il a visitée un an plus tôt :

1 - *«L'histoire des grandes villes du XIXe siècle est celle d'une maladie»*, écrit Pierre Lavedan (*Histoire de l'urbanisme*. Tome 3 : *Epoque contemporaine*, Paris : Henri Laurens, 1952, page 53.

2 - Leonardo Benevolo : *Aux sources de l'urbanisme moderne [Le origini dell'ur-banisitica moderna]*. S. l. : Horizons de France, 1972 [Bari, 1963], page 36.

3 - André Guillerme, *op. cit.*, page 121.

4 - Gabriel Dupuy et Georges Knaebel : *Assainir la ville hier et aujourd'hui*. Paris : Dunod, 1982, page 11.

5 - Idem.

6 - Lewis Mumford : *La cité à travers l'histoire [The city in history]*, Paris : Le Seuil, 1964 [1961]. Chapitre : «l'avènement de la cité carbonifère», page 559.

«Les cottages sont vieux, sales et du type le plus petit, les rues inégales tout en bosses, en partie sans pavés et sans caniveau; partout, une quantité considérable d'immondices, de détritus et de boue nauséabonde entre les flaques stagnantes; l'atmosphère est empestée par les émanations d'une douzaine de cheminées d'usine; une foule d'enfants et de femmes en haillons rôdent en ces lieux, aussi sales que les porcs qui se prélassent sur les tas de cendres et dans les flaques […]». (1)

Mais, souligne Lewis Mumford, la situation de ces villes n'est pas non plus d'un grand confort pour les classes favorisées. Si elles bénéficient d'avantages certains, comme un approvisionnement régulier en eau que les ouvriers, eux, sont parfois obligés de leur mendier, elles souffrent quand même de la pollution de l'air et même des retombées des épidémies. Là où elles seront réellement favorisées, c'est lorsqu'elles profiteront de leur aisance financière pour fuir périodiquement la ville et rejoindre leurs lieux de villégiature.

«Nombre d'habitants des grandes cités manufacturières cherchent à échapper, l'été, à la chaleur de la ville […], à débarrasser leur peau des déchets industriels, à fuir la fumée des usines». (2)

Ces habitants dont parle Alain Corbin ne sont évidemment pas les ouvriers, en tout cas pas au XIXe siècle. Ce sont principalement les membres les plus riches de cette bourgeoisie industrielle qui se développe à l'époque, et qui reprend à son compte la pratique de la villégiature jusqu'alors réservée à l'aristocratie.

On comprend dès lors que le désir de fuir ces villes s'accompagne d'une certaine idée de la ville idéale, que l'on retrouvera aussi bien dans les projets du baron Haussmann que dans ceux de Napoléon III pour Vichy, Biarritz ou Deauville. Tous ces projets ont en commun de redonner une place prépondérante à l'eau et à l'assainissement, comme aux larges avenues bien aérées.

On comprend aussi que les stations thermales, puis balnéaires, soient les terrains privilégiés de mise en œuvre de ces projets.

Mais pour qu'il y ait villégiature, encore faut-il qu'il y ait du temps de dégagé pour cela. Or, au XVIIIe siècle, les populations laborieuses, même lorsqu'elles sont les plus riches, n'ont pas encore inventé le temps du loisir.

1 - Friedrich Engels : *La situation de la classe laborieuse en Angleterre [Die Lage des arbeitenden Klasse in England]*. Leipzig, 1845. Trad. française aux Éditions Sociales, Paris, 1960, page 101. Cité par Françoise Choay dans *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*. Paris : Le Seuil, 1965.

2 - Alain Corbin : *Le territoire du vide, op. cit.*, page 314.

L'invention des loisirs et la redécouverte de l'eau

Une nouvelle organisation du temps

Au XVIIIe siècle, la société française est essentiellement rurale ; elle pratique la polyculture-élevage, et n'a évidemment pas le temps de «prendre des vacances». Il y a toujours quelque chose à faire dans les champs ou les potagers, surtout lorsque les mêmes agriculteurs pratiquaient des types de production très diversifiés. Quant aux animaux, il faut bien s'en occuper tous les jours de la semaine et tous les mois de l'année. Le rythme de travail ralentit bien le dimanche, mais c'est pour dégager le temps de la prière, pas celui du repos :

> *«Les dimanches et jours fériés, s'ils permettent assurément au corps de se reposer du labeur de la semaine, ne sont pas vécus comme des jours de repos. Entre le temps consacré à Dieu et celui consacré à l'existence matérielle, il n'existe pas de temps libre à proprement parler».* [1]

En ville, pour la petite minorité qui l'habitait alors, le rythme de vie est encore calqué sur celui du milieu rural. La notion de «temps de loisir» n'existe pas. Cela ne signifie pas, explique Alain Corbin, que l'on travaille en permanence, mais que le temps du repos est inclus de façon très informelle dans le temps du travail :

> *«A l'aube du XIXe siècle, le temps du paysan, celui de l'artisan comme celui de l'ouvrier étaient poreux, pénétrés d'imprévu, ouvert à la spontanéité, soumis à l'interruption fortuite ou récréative.»* [2]

Avec la révolution industrielle, l'organisation du temps change fondamentalement, en tout cas pour les ouvriers des villes. La machine devient le centre du système de production, et la machine n'a pas besoin de repos. L'homme, et surtout l'ouvrier, n'est plus qu'un acteur secondaire dans un système orienté vers la productivité maximale. Ce qui s'appellera plus tard le Taylorisme (vers la fin du XIXe siècle) se met progressivement en place aux premiers temps de l'ère industrielle. L'homme doit calquer son comportement sur celui de la machine. Ses gestes sont de plus en plus simples, afin d'être de plus en plus efficaces. La compétence professionnelle, qui était nécessaire au travail de l'artisan, se réduit au strict minimum, à mesure que l'on se rapproche du geste unique, décrit plus tard par Charlie Chaplin [3]. Le repos, la récréation, nécessaires au maintien d'une compétence professionnelle complexe parce que polyvalente, sont devenus superflus.

Dès lors, le temps soumis à *«l'interruption récréative», «[…] a été peu à peu remplacé par le temps calculé, prévu, ordonné,*

1 - Julien Clément : «La conquête du temps libre», *in* Nathalie Richard et Yveline Pallier : *Cent ans de tourisme en Bretagne*, Rennes : Apogée, 1996, page 39.

2 - Alain Corbin : *L'avènement des loisirs, 1850-1960*, Paris : Aubier, 1995, page 10.

3 - *Les temps modernes [modern times]*, écrit et produit par Charlie Chaplin en 1936.

précipité de l'efficacité et de la productivité», poursuit Alain Corbin. [1]

Mais si les ouvriers sont bien obligés d'accepter cette évolution, aussi difficile soit-elle pour eux, les classes dirigeantes de l'industrie ne l'acceptent pas. Considérant que leur travail et leurs responsabilités sont «harassants», elles organisent progressivement leur «ressourcement» sous forme, principalement, de villégiatures prises à distance des villes.

C'est ainsi que naît la notion moderne de loisir, définie par opposition au «temps du travail». En ce sens, les pratiques aristocratiques de villégiature ou de tourisme ne relevaient pas du «loisir», puisqu'elles n'étaient pas le fait d'une «classe laborieuse». Elles servent pourtant de modèle à la bourgeoisie industrielle naissante qui, des villégiatures de banlieue aux villes balnéaires, en passant par les stations thermales, suivent toujours un mouvement amorcé par l'aristocratie et auquel elle apporte une ampleur financière nouvelle.

Par la suite, cette première classe dirigeante est suivie par l'ensemble de la bourgeoisie industrielle, cadres et ingénieurs, puis, beaucoup plus tard, par les ouvriers.

Ainsi, de la renaissance des premières stations thermales au tourisme littoral de masse de l'après seconde guerre mondiale, le nombre et la nature des stations évoluent au rythme de la place croissante qu'occupent les loisirs dans la vie de la société.

La renaissance des stations thermales

Discréditées, nous l'avons vu, par un christianisme qui *«frappait d'anathème l'hédonisme des amateurs d'eaux tièdes»* [2], les stations thermales n'avaient jamais été complètement abandonnées. Leurs vertus thérapeutiques, qui en faisait le seul traitement connu pour bon nombre de maladies, leur valaient d'être toujours fréquentées au XVIIIe siècle [3]. Mais elles n'était que des lieux de passage, avec tout au plus quelques auberges aux alentours des *griffons* [4]. Elles étaient loin d'être les lieux de villégiature à la mode qu'elle deviennent au milieu du XVIIIe siècle, pour les premières, et au XIXe pour les autres.

Bath est la première à prendre de l'importance, elle devient, à partir de 1750, *«la plus importante villégiature d'Angleterre et presque la deuxième métropole»* [5]. Son expansion rapide est ordonnée par un projet global d'aménagement, planifié et dirigé par les architectes John Wood père et fils. C'est d'abord l'idée d'une cité aérée, dédiée à des pratiques hygiénistes – où l'on peut se promener dans des allées agréables après l'absorption du verre d'eau minérale prescrit – qui domine dans l'intention des architectes. Ceux-ci donnent dès le début à Bath l'image d'une ville où les espaces libres ont toute leur importance. Il

1 - Alain Corbin, *idem*.

2 - Hervé Maneglier, *op. cit.* page 123.

3 - Les eaux les plus recherchées sont celles des sources chaudes, les *thermes*, non pas tant pour leur température que pour leurs propriétés minérales, la chaleur ayant pour effet d'augmenter le pouvoir de dissolution de l'eau.

4 - *Griffon* : «Endroit où l'eau d'une source sort du sol» (Petit Robert).

5 - Lise Grenier et Philippe Duboy : «Les villes de santé» *in* Lise Grenier (dir.) : *Villes d'eau en France*. Paris : Institut Français d'Architecture, 1984. Page 18.

s'agit de se soigner, sans doute, mais il s'agit surtout de fuir le confinement des agglomérations urbaines. Assez rapidement – les curistes appartenant tous à la haute société – Bath devient une ville dédiée aux distractions mondaines, où les avenues et promenades ont surtout une fonction d'apparat et où les salles de jeux – les futurs *casinos* – sont beaucoup plus attractifs que les griffons.

Les stations thermales françaises se développent un peu plus tard, mais toujours avec les mêmes préoccupations et à l'attention du même type de clientèle. Le Mont-Dore, Bagnères-de-Bigorre, Luchon, sont ainsi l'objet, dès le début du XIXe siècle, de plans d'aménagement plus ou moins ambitieux, mais toujours dotés de promenades agréablement plantées. De même, une attention particulière est portée sur la relation entre l'architecture et le paysage. L'idée, déjà développée par John Wood junior, est que le regard doit pouvoir se reposer d'une architecture supposée «fatigante». Ainsi, à Luchon, *«l'ordonnancement des maisons néo-classiques conduit le regard, fatigué d'une forte présence architecturale, sur les massifs pyrénéens : il s'égare dans les profondeurs de la montagne, pour revenir ensuite d'autant plus reposé et réceptif à la ville»* [(1)].

Ces projets, dont le plus abouti est certainement le «plan d'embellissement de la ville de Vichy», dont il sera question plus loin, sont tous plus ou moins empreints d'une préoccupation paysagère. Il n'en sera pas tout à fait de même avec les stations balnéaires pour lesquelles la mer monopolisera l'attention de leurs concepteurs, tant d'un point de vue esthétique que fonctionnel.

Les stations thermales, en effet, se sont toujours construites à partir de points précis que sont les griffons. Par ailleurs, elles étaient toutes connues depuis l'Antiquité. Or, les sources n'étant pas facilement accessibles par nature, ni pour boire ni pour se baigner, elles ont toujours fait l'objet d'un minimum de constructions. C'est donc *«autour d'embryons déjà fabriqués par l'homme, la fontaine ou le bassin»* [(2)], qu'elles se sont déployées lors de leur nouveau développement, au XIXe siècle. C'est là une différence significative avec les stations balnéaires qui, bien que fortement inspirées des stations thermales, notamment pour leur architecture, sont pour la plupart installées sur des terrains vierges, avec pour seule relation au territoire, le parallélisme obligé du front de mer et du trait de côte [(3)].

Chemin de fer et stations balnéaires

Les stations de bord de mer apparaissent quelques décennies après le renouveau des stations thermales, d'abord en Angleterre, vers 1810 à Brighton, puis rapidement en France, avec une clientèle initialement anglaise. Une timide libéralisation

1 - Lise Grenier et Philippe Duboy, *op. cit.* page 18.

2 - Idem, page 14.

3 - Cette différence structurelle entre les stations thermales et balnéaires est clairement présentée par Jennifer Peinoit dans son mémoire : *Autour des sources, au bord de l'eau : des villes*. École d'Architecture de Versailles, sous la direction de Claude Prelorenzo, 1997.

des mœurs, et surtout le changement d'attitude du corps médical, en sont à l'origine : le bain de mer n'est plus réservé au traitement de la folie, il convient désormais au ressourcement des classes industrielles dirigeantes, épuisées par leurs «lourdes charges».

Les premiers établissements de bain sont installés dans les villes portuaires, Boulogne, Calais, Le Havre, Dinard… où les Anglais se rendent en bateau. Par la suite, le développement du réseau ferré français, à partir des années 1860, attire davantage une clientèle parisienne et permet l'implantation de stations à distance des ports. Le développement privilégié d'un réseau concentrique autour de Paris [1] favorise évidemment les stations normandes, comme Deauville (raccordée en 1863), qui profite des lignes vers Dieppe ou Le Havre. Quelques années plus tard, des liaisons vers les grands ports que sont Nantes, Bordeaux ou La Rochelle, serviront de la même manière à raccorder les stations qui leurs sont proches (La Baule, Arcachon et Royan, Châtelaillon).

A l'origine, le réseau n'est pas développé spécialement pour desservir les stations balnéaires, mais il suffit pour cela de réaliser des prolongations, ou de tramways mis en correspondance, et les promoteurs de stations s'en chargeront.

Jusqu'au début du XXe, en effet, les réseaux de chemins de fer sont exploités par des compagnies privées (la SNCF n'est créée qu'en 1937). Même si l'Etat impose très tôt les règles de ce qui deviendra le «service public», les compagnies jouent principalement un jeu spéculatif : il s'agit d'investir dans un projet dont on attend qu'il rapporte gros. Or ce jeu est le même que celui des promoteurs de stations balnéaires. Il n'est donc pas étonnant que les uns et les autres se soient souvent rencontrés : soit que les compagnies de chemin de fer se lancent dans la promotion d'une station, soit que les promoteurs de stations investissent dans le chemin de fer pour en orienter le tracé.

Dès lors, écrit Bernard Toulier, *«les stations balnéaires s'accrochent au chemin de fer comme les feuilles d'un arbre à ses branches»* [2], et le réseau ferré voit se développer les premiers «trains de plaisir», exclusivement mis en place pour la villégiature. [3]

L'arrivée du chemin-de-fer entraîne, en termes de durée des transports, une révolution considérable. Avec les tout premiers trains, qui ne sont pourtant pas très rapides, la durée du trajet de Paris à Nantes passe, en 1851, de 37 heures à 10 heures [4]. En bien des endroits, la différence sera encore plus importante. Il faut dire que la lenteur des diligences était due à la fois aux limites de la traction animale et au très mauvais état des routes. En Bretagne, par exemple, les routes étaient de vrais bourbiers et pour aller de Saint-Brieuc à Paris, à l'époque de la Révolu-

1 - Les premières études engagées par l'Etat, en 1833, privilégient la construction d'un réseau reliant Paris à différents points de la frontière et aux principaux ports français. L'ambition affichée est de faire de la France un lieu de passage obligé pour les grandes transactions commerciales européennes. Voir à ce sujet l'ouvrage de Michel Lambert : *Les voies ferrées et les gares dans les villes*, Paris : Association pour l'histoire des chemins de fer en France (AHICF), 1992, pages 27 et suivantes.

2 - Bernard Toulier : «L'architecture des bains de mer ; la place de la Bretagne dans le patrimoine français». In *Patrimoine et société ; actes du cycle de conférences prononcées à l'Université de Haute-Bretagne, Rennes 2*, sous la direction de Jean-Yves Andrieux. Presses Universitaires de Rennes, 1998.

3 - Le premier de ces trains fut un «train de promenade», reliant Paris au Havre en 1847. Voir Maryse Angelier : «Trains et bains de mer», *in Cent ans de tourisme en Bretagne, op. cit.*, pages 31-38.

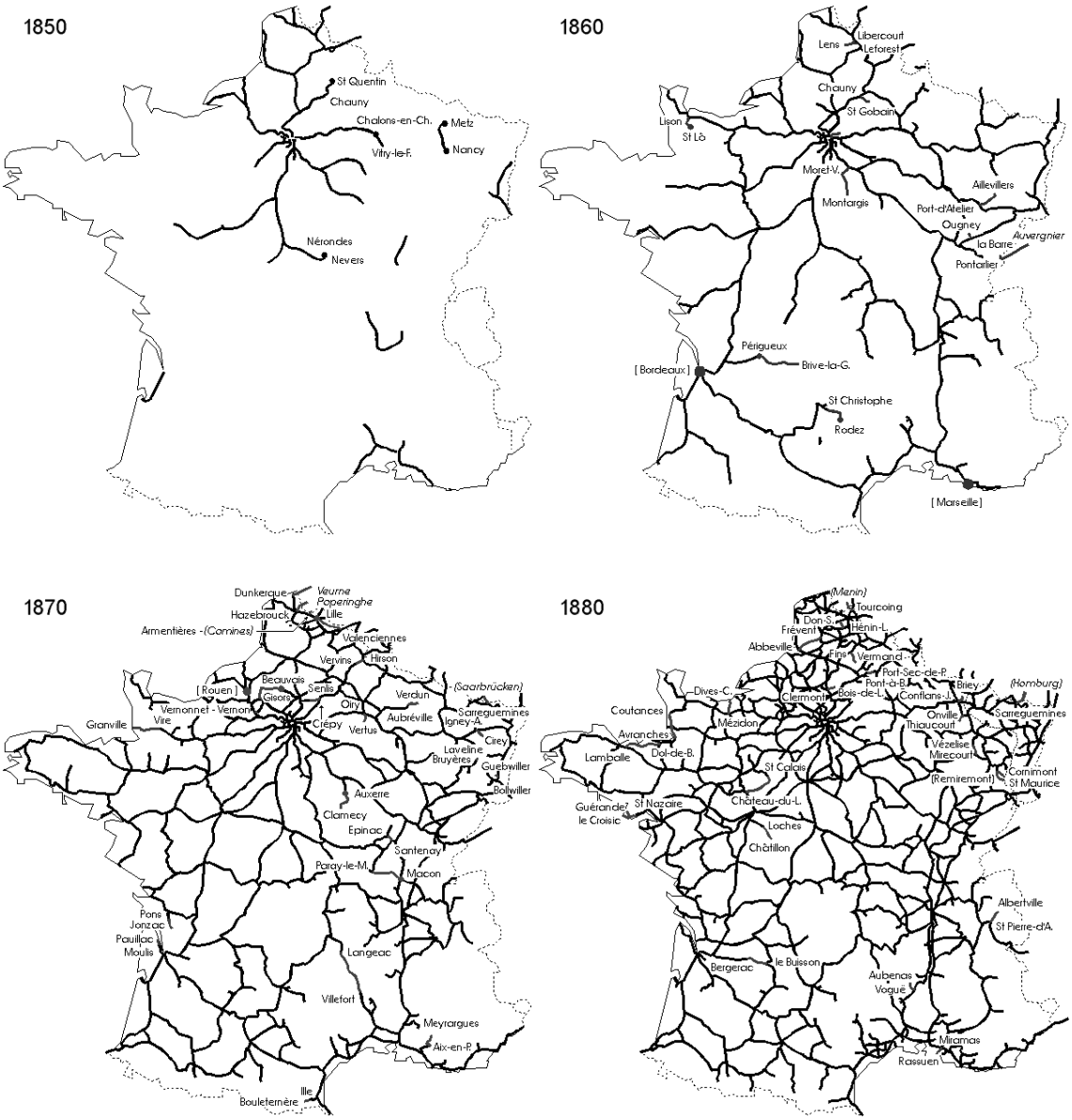
4 -D'après Sophie Danet et Paul Bauduz : *Le Pouliguen, La Baule ; l'épopée des bains de mer*, Nantes : Siloë, 1999, page 14.

tion, il était plus rapide de prendre le bateau et de remonter la Seine. Le trajet, à l'époque, durait une semaine. A partir de 1863, il se fait dans la journée.

L'évolution du réseau ferré est étonnamment rapide, malgré l'éloignement relatif des ports français. En un peu plus d'une dizaine d'années, Dunkerque, Boulogne, Calais, Cherbourg, Nantes, La Rochelle, Bordeaux et Bayonne sont reliés à Paris (voir cartes ci-dessous). Les trois ingrédients nécessaires, selon Catherine Bertho-Lavenir, au lancement des stations balnéaires, sont désormais en place :

> *«Pour faire le succès d'une station, il faut une ligne de chemin de fer, quelques grands aristocrates et une spéculation immobilière»* [1].

1 - Catherine Bertho-Lavenir : *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*. Paris : Odile Jacob, 1999. Page 30.



Les débuts du chemin de fer en France

Cartes extraites du site «Trains de France» (http://www.train.eryx.net/)

- III -

L'URBANISME BALNÉAIRE

ESSAI DE TYPOLOGIE

L'identité d'une station comme Sables-d'Or-les-Pins se construit sur une différenciation très nette avec les bourgs et villages voisins, par le simple fait qu'elle est balnéaire, et donc morphologiquement et fonctionnellement différente. En revanche, elle pourrait n'être qu'une station parmi d'autres, à cette époque où celles-ci se comptent déjà par centaines sur le littoral français.

Nous verrons que ce n'est pas le cas, et que la singularité de Sables-d'Or tient essentiellement au fait qu'elle n'est pas une station comme les autres.

Il importe donc de préciser ce que sont ces «autres» stations balnéaires et en quoi elles tendent, malgré de nombreuses variantes, à reproduire le même schéma, pour montrer en quoi Sables-d'Or s'en distingue.

L'essai de typologie qui est proposé ici est exclusivement orienté dans ce sens. C'est-à-dire qu'il n'a pas la prétention de faire le tour d'un sujet aussi vaste, et encore peu exploré, que l'urbanisme balnéaire français, mais de tracer les grandes lignes de ce qui permettra de situer une station particulière, Sables-d'Or-les-Pins, dans son contexte.

Ce contexte, on le verra, n'est pas tant constitué par les stations voisines que par celles qui ont pu servir de référence à ses concepteurs, celles dont ils ont pu s'inspirer, mais surtout celles par rapport auxquelles ils ont voulu que leur station soit «différente», et qui peuvent être aussi éloignées que Deauville, La Baule ou Arcachon.

Nous essaierons enfin de comprendre ce que peut signifier cette volonté de singularisation, qui passe schématiquement par le parti pris de ne pas reproduire le modèle le plus couramment adopté : le plan en quadrillage orthogonal.

Des stations qui se ressemblent

La convergence des facteurs historiques que nous venons de voir a eu pour conséquence l'émergence, en une période relativement courte, d'un très grand nombre de stations balnéaires sur le littoral français [1]. Elles sont apparues dans des conditions le plus souvent comparables et ont, en conséquence, revêtu une forme urbaine qui tend vers une certaine monotonie résultant de la répétitivité des projets mis en œuvre. Ceux-ci furent le plus souvent guidés par un simple souci d'efficacité financière : il fallait organiser pour le plus grand nombre de villas un accès direct à la plage, selon *«une stricte économie du sol, visant à rentabiliser au mieux le terrain, en créant des lots nombreux et réguliers»* [2].

Cette stricte économie du sol avait produit, bien avant Sables-d'Or-les-Pins, un plan d'urbanisme en forme de quadrillage, dont Deauville peut être considérée comme le prototype français, et qui s'était reproduit un peu partout sur les côtes. La Bretagne ne faisait pas exception et, pour Daniel Le Couédic, la grande banalité des stations était tout simplement imputable à la vénalité de leurs promoteurs :

> *«L'ordonnancement de ces lotissements et de ces nouvelles stations fut d'une grande banalité. Le type établi avant-guerre, et déjà éprouvé au Val André et aux Rosaires* [Côtes-d'Armor], *garda son actualité : strict damier pour le front de mer et, en arrière-plan, lorsque le terrain accentuait sa pente, une manière de parc pittoresque à l'anglaise.*[…] *La plupart de ces entreprises portaient la marque de la simple vénalité qui les avait inspirées».* [3]

Mais, précise Le Couédic, *«Il en alla tout autrement à Sables-d'Or-les-Pins»…*

Certaines de ces stations, en effet, se singularisent par le fait qu'elles résultent d'un projet plus complexe, toujours en relation avec la mer, bien sûr, mais prenant également en compte l'existence d'un arrière-pays et les ressources paysagères qu'il représente : Sables-d'Or-les-Pins fait partie de ces exceptions.

Nous verrons dans les chapitres suivant en quoi cette station résulte d'un projet original mis en œuvre sur un territoire original. Ce que tente l'approche proposée dans le présent chapitre, c'est de montrer, à travers une étude comparative, comment la singularité de Sables-d'Or transparaît déjà à travers son plan d'urbanisme.

Car même si la forme d'une ville, fut-elle une station balnéaire construite *ex-nihilo*, ne se résume pas à son plan, on peut se demander si la répétition en quelques centaines d'exemplaires d'un même modèle de quadrillage n'est pas de nature à engendrer une forme de *déficit identitaire.*

1 - Le nombre de stations balnéaires lancées en France entre Deauville (1858) et Sables-d'Or (1924) se compte en centaines.

2 - Françoise Hamon : «L'architecture balnéaire sur la côte d'émeraude». *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*. Tome LVIII. Rennes, 1981, page 8.

3 - Daniel Le Couédic : *Les architectes et l'idée bretonne*. Rennes : SHAB, Saint-Brieuc : AMAB, 1995. Chapitre : «Le laboratoire balnéaire», page 324.

Une question d'identité

C'est donc à montrer ce qui différencie le plan d'urbanisme de Sables-d'Or de ceux de la plupart des autres stations, conçues dans un contexte comparable, que s'attache cet essai de typologie. L'un des principaux aspects de cette identité étant le rapport à l'*autre*, il s'agira ici de situer Sables-d'Or-les-Pins dans son contexte, en l'occurrence celui des stations balnéaires qui l'ont précédée ou qui lui sont contemporaines et qui, comme elle, ont été bâties sur un terrain propice à une *tabula rasa*.

Cette question identitaire se pose d'une façon particulière dans le cas des stations touristiques, qu'elles soient, d'ailleurs, balnéaires ou non. Pour des raisons économiques, ces stations sont en effet amenées à offrir des «produits touristiques» de plus en plus standardisés, afin de répondre à une demande sociale elle-même homogénéisée par des campagnes publicitaires mettant toujours en avant les mêmes atouts. Plage de sable fin, mer et soleil, activités ludiques et sportives (piscine, golf, tennis, équitation, sports nautiques…), hôtels et restaurants de qualité, etc., sont ainsi devenus les descripteurs principaux de toutes les stations balnéaires, quelle que soit leur localisation géographique. Cette standardisation pose aux promoteurs des stations une question délicate : comment faire pour fidéliser la clientèle alors que tout l'effort de communication porte sur la mise en valeur de ressources qui ne différencient pas les stations les unes des autres ?

Cette question est au cœur de la définition même de l'identité, qui se pose en termes de similitudes et de différences, donc de relation avec l'*autre*. Cet *autre*, en l'occurrence, ne sera pas tant le village voisin, avec lequel les stations ne se confondent guère, que les autres stations balnéaires.

Bien sûr, une station comme Deauville ne manque pas d'une identité forte, même si elle est un peu le prototype de cet urbanisme minimal. Mais elle doit cette identité au fait d'avoir été la première en France (1858), d'être toujours la plus proche de Paris et de bénéficier d'une notoriété soigneusement entretenue. Il n'empêche que, comme le rappelle Daniel Clary, *«Deauville serait toujours Deauville sous d'autres cieux»* [1]. L'identité deauvilloise n'est pas liée à la place qu'elle occupe dans son territoire mais à cette position de domination médiatique qui, de fait, estompe l'identité des nombreuses autres stations construites sur le même modèle et qui, en conséquence, apparaissent comme de simples *copies* du modèle original.

Il est vrai que la créativité architecturale compense cette banalité des plans d'urbanisme, mais elle donne de l'identité aux bâtiments en tant que tels, sans vraiment différencier les stations les unes des autres : il y a autant de ressemblance entre certaines villas de Royan, La Baule ou Deauville qu'il y en a entre les différentes villas d'une même station. L'éclectisme

1 - Daniel Clary : «Les formes d'urbanisme touristique et leur fonctionnement sur le littoral normand». *Bulletin d'Etudes Touristiques*, 1980/1, pages 19-29.

architectural, s'il donne un charme incontestable aux stations balnéaires, contribue d'une certaine manière à les faire se ressembler entre elles, tout en donnant naissance à ce que l'on peut considérer comme une *illusion identitaire* : les stations, effectivement, se distinguent fortement des villages et des bourgs avoisinants, mais elles se confondent, dans le même temps, avec la masse des centaines d'autres stations.

Pour étudier ce qu'il en est de Sables-d'Or-les-Pins, que ses concepteurs ont voulu «différente», il importe donc de savoir ce que sont ces centaines de stations auxquelles on se propose de la comparer, et donc de tenter d'en établir une typologie.

Définition : qu'est-ce qu'une station balnéaire ?

L'expression apparaît vers 1870. Elle est citée par Littré, mais avec le sens, déjà obsolète, de *«lieu où l'on prend des bains d'eau minérale ou des bains de mer»*. Dans ces années-là en effet, le terme «balnéaire», qui prend progressivement la place de «balnéation», ne désigne déjà plus que la pratique du bain en eau de mer [1].

Si l'on se réfère aux éléments donnés par les dictionnaires plus récents et par les textes législatifs [2], on peut dire qu'une station balnéaire est un *lieu de villégiature disposant des ressources nécessaires à la pratique du bain de mer*.

Selon cette définition, et selon certains auteurs, on en recenserait ainsi près de 750 en France, dont plus de la moitié seraient antérieures ou contemporaines à Sables-d'Or. Mais une telle définition, qui permet d'appeler «station balnéaire» n'importe quel lieu disposant d'un hôtel et d'une plage accessible, apparaît beaucoup trop large dans le cadre d'une étude portant sur l'*urbanisme balnéaire*.

Il existe aussi une appellation «station balnéaire classée», attribuée par le ministère du Tourisme depuis 1954, mais ce classement qui *«a pour objet de faciliter la fréquentation de la station»* n'est pas, en ce qui nous concerne, un indicateur intéressant. Il révèle en effet la volonté d'une commune de promouvoir son activité balnéaire, même lorsqu'elle est très secondaire, bien plus qu'il n'atteste de l'importance de cette pratique. Sont ainsi classées «balnéaires» des villes à dominante portuaire comme Le Havre, Dieppe, Dunkerque ou Sète, alors que des stations aussi renommées que Deauville, La Baule, Royan ou Biarritz ne le sont pas [3]. De toute manière, ce classement, bien postérieur aux classements «climatiques» et «touristiques», ne concerne que 70 stations, ce qui, à l'inverse, est très insuffisant.

Je propose donc d'adopter une autre définition, en choisissant de considérer comme station balnéaire *toute station touristique*

1 - Réf : *Dictionnaire historique de la langue française*, Robert, 1992.

2 - Code des communes (R143-26), remplacé depuis avril 2000 par le Code général des collectivités territoriales, (R2231-20).

3 - *«On pourrait facilement multiplier les exemples d'anomalies. La classification officielle qui s'est faite progressivement manque d'idées directrices. Il serait beaucoup plus simple de dénommer "stations balnéaires" celles où le bain est l'élément essentiel […]»*. Louis Burnet : *Villégiature et tourisme balnéaire sur les côtes de France*. Coll. «Bibliothèque des Guides Bleus». Paris : Hachette, 1963, page 26.

littorale qui se présente elle-même comme telle.

Cela implique, bien sûr, que seules sont prises en considération les stations pour lesquelles les responsables, municipaux ou associatifs, ont fait un effort de communication. Mais avec près de 4 000 offices de tourisme, les stations touristiques françaises sont assez efficaces sur ce point.

Ont ainsi été contactées quelque 300 communes littorales françaises repérées sur la carte IGN à 1/100 000 et susceptibles de comporter au moins une plage et un embryon d'urbanisme. A partir de l'ensemble des réponses obtenues [1] recoupées avec des informations trouvées par ailleurs [2], un premier corpus de deux cents stations dites «balnéaires» a été constitué.

Parmi ces stations, n'ont été retenues que celles dont la comparaison avec Sables-d'Or-les-Pins est pertinente, c'est-à-dire d'une part celles qui existaient déjà ou qui se créaient dans les années 1920, et d'autre part celles dont la constitution est historiquement comparable. Ont ainsi été écartées, dans cet essai de typologie partielle, les villes qui n'étaient pas à l'origine des stations balnéaires, même si elles le sont devenues par la suite.

De l'établissement de bains à la «ville nouvelle» balnéaire

Pour les auteurs qui se sont essayés à cette typologie [3], le premier critère pertinent est celui qui distingue les stations accolées à des villes portuaires anciennes de celles établies à distance de ces villes.

Les premières, qui se développent en France dès le début du XIXe siècle, restent le plus souvent de simples *quartiers balnéaires*, conçus pour l'hébergement de la clientèle des établissements de bain, lorsque les capacités d'accueil local s'avèrent insuffisantes. C'est le cas, par exemple, de villes comme Boulogne, Dieppe ou Dinard. Et même si certaines de ces stations acquièrent une autonomie relative, leur structure urbaine est toujours déterminée par la proximité d'un important centre-ville dont elles ne sont que les *banlieues touristiques*. Dans certains cas, néanmoins, ces *banlieues* se sont constituées à partir d'une opération foncière planifiée, et ont fini par constituer des stations à part entière : Malo-les-Bains à Dunkerque, Paramé à Saint-Malo, Scheveningen à La Haye. Leur plan est alors en général du même type que celui de Deauville, c'est-à-dire un quadrillage orthogonal.

Les stations du second type, implantées à distance des villes portuaires, arriveront plus tard dans l'histoire. Elles devront attendre, d'une part, une augmentation notoire de la demande qui rendra insuffisants les premiers quartiers balnéaires, et d'autre part l'arrivée du chemin de fer nécessaire à leur desserte. A la suite de la plus ancienne, Brighton (1815), elles se développe-

1 - Les contacts ont été pris avec les offices de tourismes, les syndicats d'initiative ou les mairies. Le taux de réponses fut de 95 %.

2 - En plus d'un nombre important de monographies publiées, des informations ont été obtenues auprès des comités régionaux ou départementaux du tourisme ; par ailleurs, 85 % des communes littorales françaises sont présentées sur un site internet, municipal, associatif ou parfois personnel.

3 - Par exemple pour Daniel Clary, *op. cit.*, mais aussi pour Pierre Laborde, ou pour Marchena Gómez & Vera Rebollo (voir pages suivantes).

ront, en France comme ailleurs, principalement à partir de 1850. Ce sont elles qui feront l'objet d'une urbanisation planifiée sur des terrains entièrement disponibles, notamment en France. Ce sont elles les «villes nouvelles balnéaires» auxquelles s'apparente Sables-d'Or-les-Pins.

De l'éloge de la fraîcheur à l'héliophilie

Une autre distinction peut être faite entre une première période où le bain de mer est présenté comme une activité thérapeutique, pour laquelle la fraîcheur de l'eau est un critère positif, d'une période plus récente où l'activité balnéaire est surtout associée au soleil et à la chaleur estivale [1]. Il importe alors de ne pas confondre le tourisme côtier et la pratique du bain de mer. Si la découverte de la Côte-d'Azur [2] est contemporaine du développement de Brighton, et si tous deux concernent la même clientèle anglaise, on n'y pratique pas le même type de villégiature ni, surtout, à la même saison. Nice, Cannes ou Menton sont des lieux de villégiature hivernale, saison où l'on ne se baigne pas, et l'on considère à l'époque qu'elles n'ont aucune vertu climatique en été.[3]

Certes, des stations plus spécifiquement balnéaires commencent à se développer sur la Côte Adriatique, notamment à Rimini [4], mais elles ne concernent, dans la première moitié du XIXe siècle, qu'une clientèle locale, fut-elle royale. Du fait de leur éloignement des grands pôles industriels européens, et notamment de l'Angleterre, elles n'ont pas le rayonnement ni l'influence des stations de la Côte-d'Azur. Et celles-ci, si elles s'ouvrent progressivement à la villégiature estivale et aux bains de mer au début du XXe siècle, n'ont pas été initialement conçues pour cela. Leur ordonnancement urbain n'est pas fondé sur l'accès à la plage, point le plus déterminant de l'organisation spatiale des stations atlantiques ou normandes.

Jusqu'à l'époque de Sables-d'Or-les-Pins, l'essentiel des stations proprement balnéaires se répartit encore sur le littoral aux eaux plus froides de la façade ouest-européenne, de la côte nord de l'Espagne (Santander, San-Sebastian…) à celle de l'Allemagne (Heiligendamm, Heringsdorf…). Ces stations, d'ailleurs, disposent d'un «label» internationalement reconnu, le classement en tant que «station climatique» (*climatic resort*), très prisé de la clientèle anglaise et attribué, en France, par le Ministère de la santé. Ce classement est basé sur la qualité de l'air et de l'eau, sur la fiabilité de l'assainissement et l'absence de toute source de pollution potentielle. Le confort d'une plage de sable fin bien exposée au soleil n'est pas évoqué.

C'est la raison pour laquelle les stations méditerranéennes, qui sont aujourd'hui les plus fréquentées en été, ne peuvent pas être aisément comparées à Sables-d'Or-les-Pins ; elles sont is-

1 - *«There has been a clear change of preference over time for the heliotropical climatic attractions of the more southerly latitudes»*, Manuel J. Marchena Gómez & Fernando Vera Rebollo : «Coastal areas : processes, typologies and prospects», *in European tourism : regions, spaces and restructuring*, Armando Montanari & Allan M. Williams eds, 1995, page 112.

2 - Le terme n'est inventé qu'en 1887 (par Stephen Liegard) mais la «découverte» de la côte niçoise par les voyageurs anglais est bien antérieure.

3 - On observe la même distinction en Espagne où les stations se développent d'abord sur la côte atlantique : *«Resorts in the further north and west […] were preferred to the Mediterranean coast […] in the late nineteenth century and after». «This frame of mind [was] reinforced by the medical preference for bathing in cold seas with strong waves»*, J.K. Walton & J. Smith : «The first century of beach tourism in Spain : San Sebastian and the playa del norte from the 1830s to the 1930s», in *Tourism in Spain : critical issues*. Barke, Towner & Newton eds. 1996, page 54.

4 - La vogue des bains de mer sur la Côte Adriatique commence en 1843, avec l'ouverture à Rimini du premier établissement de bain. Voir Ferrucio Farina : *Bagni dove, bagni quando [les bains, où et quand] cronologia sommaria dei principali avvenimenti della Riviera di Rimini, 1843-1993*. Centro studi Paolo Mantega, Rimini, 1993.

sues d'une histoire par trop différente. L'exemple le plus significatif en est sans doute la ville de Nice.

Nice, rappelle Claude Prelorenzo [1], avait fait l'objet d'un *«plan régulateur d'embellissement et d'agrandissement»*, dressé en 1928 par l'architecte Charles Escoffier. Ce type de plan, établi sous le contrôle d'un «Consiglio d'ornato» (Conseil aux embellissements) et accompagné de ce qui préfigurait un «règlement d'urbanisme», était destiné à favoriser l'extension de la ville tout en améliorant ses qualités climatiques et hygiéniques. Nice doit cette particularité, que les villes françaises ne connaîtront qu'à partir de 1919 [2], au fait qu'elle appartenait, à l'époque, au Royaume de Piémont-Sardaigne où toutes les villes avait été soumises à une telle procédure.

Or, si la ville de Nice, comme l'écrit Prelorenzo, *«va exploiter cette procédure pour en tirer le meilleur»* [3], elle le fera sans organiser sa relation à la mer qui, pourtant, deviendra dominante quelques décennies plus tard. A l'époque, *«le Conseil n'accorde pas à la création de la ville balnéaire l'intérêt qu'il porte aux autres espaces urbains. […] Sa vision de la ville est plutôt terrienne»* [4]. Le rapport à la mer a son importance, bien sûr, mais uniquement en tant que débouché maritime, et celui-ci ne concerne que la vieille ville. La ville nouvelle, qui se développe de l'autre côté de la rivière, le Paillon, sera pourtant dessinée selon un plan strictement orthogonal qui n'est pas sans évoquer les stations balnéaires qui viendront par la suite. Mais il n'y a encore ni front de mer ni même ce qui deviendra plus tard la Promenade des Anglais.

Par la suite, et tout au long du XIXe siècle, la vocation touristique de Nice s'affirmera progressivement pour devenir dominante à partir des années 1880. Mais elle restera longtemps une ville de villégiature hivernale et n'acquerra réellement un statut de ville balnéaire qu'au XXe siècle.

Pourtant, si le plan d'urbanisme de Nice ne peut pas être comparé à celui d'une station comme Deauville, entièrement tournée vers la plage, on n'oubliera pas que la Côte-d'Azur a fourni des images de référence largement utilisées par les stations plus nordiques lorsqu'elles veulent promouvoir la douceur de leur climat.

Et l'une des plus célèbres et des plus souvent reproduites de ces images est bien la Promenade des Anglais, avec ses plantations de palmiers évocateurs de climats chauds…

1 - Claude Prelorenzo : *Nice, une histoire urbaine*. Hartmann, 1999.

2 - Avec la loi dite «Cornudet», qui concernera d'ailleurs Sables-d'Or-les-Pins (voir page 133).

3 - *Op. cit.* page 34.

4 - *Op. cit.* page 44.

Des stations créées *ex-nihilo*

Entre l'Espagne et l'Allemagne, une bonne partie du littoral de prédilection des stations balnéaires, de 1850 au début du XXe siècle, se trouve en France, le long du littoral de l'Atlantique et

de la Manche. Or l'implantation d'une station doit passer par la résolution d'un problème technique : l'atout principal d'une station balnéaire, c'est la plage, or les plages les plus belles et les plus longues sont forcément sur les littoraux sableux, par nature instables et donc impropres à la construction. Si le littoral français, à cette époque, se prête bien à la résolution de cette contradiction, c'est qu'il a fait l'objet de vastes campagnes de stabilisation, comme nous l'avons vu précédemment.

La conséquence en est que de vastes terrains sont disponibles sur le littoral au moment même où la mode des bains de mer leur confère une utilité nouvelle. Mis en vente tout au long du XIXe siècle, par les communes et parfois par l'Etat, ces terrains sont achetés par des promoteurs d'autant plus facilement qu'ils ont le plus souvent affaire à un propriétaire unique. Cet aspect foncier, remarque Pierre Laborde, est particulièrement déterminant :

> *«Comme dans tout organisme urbain, l'urbanisation est liée à la structure foncière préexistante et le marché des terrains joue, autant qu'ailleurs, un rôle moteur dans la formation de l'espace urbanisé. Les propriétaires du sol restent les vrais agents économiques.»* [(1)]

Ces opérations foncières d'envergure qu'ont été ces créations *ex-nihilo* de stations balnéaires sur des cordons dunaires, ne se seraient peut-être pas réalisées aussi vite si les terrains avaient été morcelés et partagés entre une multitude de propriétaires.

Quoi qu'il en soit, les principaux ingrédients sont en place : la mer, la plage, des terrains malléables et disponibles, et des promoteurs qui se chargent de faire venir une clientèle aristocratique ou issue de la bourgeoisie industrielle.

Dès lors, il s'agit essentiellement de réussir une opération financière dont la finalité est toujours la même : offrir, à distance raisonnable d'une grande ville (Londres, Paris, Bordeaux…), un lieu de villégiature entièrement organisé pour optimiser la relation visuelle et physique entre le front de mer et les hôtels et villas. A cette logique univoque correspond une forme urbaine unique ou presque, en tout cas le plus souvent indépendante de la position géographique de la station. Les variations que l'on peut noter en observant les plans correspondent davantage à des adaptations à telle ou telle contrainte qu'à une volonté de singularisation. Le rapport au trait de côte est *«simple ou complexe selon qu'il s'appuie sur un élément uniforme, falaise, plage, cordon dunaire ou littoral ou qu'il correspond à l'association de plusieurs d'entre eux. Dans tous les cas, le front de mer constitue l'élément essentiel de structuration spatiale d'une station».* [(2)]

Pourtant, dans des conditions foncières tout à fait comparables, certaines stations, dont Sables-d'Or-les-Pins, se singularisent

1 - Pierre Laborde : «La composition urbaine des stations balnéaires côtières», *in Recherches Urbaines*, n° 8, 1993, page 14.

2 - Pierre Laborde, *op. cit.* page 13.

en sortant de cette relation exclusive à la mer. C'est à montrer cette singularité que s'attache l'essai de typologie qui suit et qui concerne, donc, l'ensemble de ces stations construites *ex-nihilo* sur des terrains propices à une «table rase».

Tabula rasa et formes urbaines balnéaires

Limites

La typologie qui suit s'appuie donc sur une comparaison de plans d'urbanisme, ce qui, nous l'avons déjà évoqué, est quelque peu réducteur puisqu'un plan ne dit pas tout de la forme d'une ville. Néanmoins, cette réduction est moins importante dans le cas précis des stations balnéaires, principalement pour deux raisons :

1 - Les plans que nous observerons ne montrent pas le relief, ce qui, pour la compréhension de l'organisation d'une ville est, en principe, très handicapant. Mais les stations balnéaires étudiées ont presque toujours été construites sur des socles résultant de l'aplanissement des dunes, au point que l'absence effective de relief, devenue la règle, posait un vrai problème aux promoteurs de stations lorsqu'ils souhaitaient en faire valoir les qualités paysagères. Ils ont résolu ce problème, comme le montre Dominique Rouillard, en confiant aux guides touristiques le soin d'inventer les «montagnes» qui leur manquent :

> «*Si le site de bord de mer a été aménagé et construit par les promoteurs arasant, drainant, entaillant le sol, fortifiant le rivage et plantant pelouse, parc et bois, sa transformation en paysage escarpé restera en grande partie le travail discursif et figuratif des guides, peintres et littérateurs* […qui] *inventeront et exagèreront des formes de relief peu marquées ou absentes*». [1]

Quelques stations, qui apparaissent comme des exceptions, ont pourtant été conçues en conservant tout ou partie du relief existant. C'est notamment le cas de Sables-d'Or-les-Pins et aussi de quelques autres dont nous reparlerons. Nous verrons alors que lorsque le relief dunaire a été conservé, il s'agit toujours d'un parti pris affirmé qui a des répercussions sur le tracé de la voirie et qui, donc, s'observe aisément sur le plan.

2 - La deuxième raison pour laquelle une représentation en plan est forcément partielle, c'est qu'elle illustre essentiellement le réseau viaire. Or le fonctionnement d'une ville dépend aussi de l'existence d'autres réseaux, qui peuvent être invisibles sur un plan (la circulation des autobus, par exemple), et d'une pratique urbaine privilégiant certains axes ou certaines centralités qui n'apparaissent pas toujours, eux non plus, sur le plan.

1 - Dominique Rouillard : *Le site balnéaire*. Liège : Mardaga, 1984, page 109.

De ce point de vue aussi, les stations balnéaires diffèrent quelque peu des autres villes. D'abord parce que ce sont des villes incomplètes, ensuite parce que, conçues dans le même but sur des terrains semblables, elles reproduisent toujours un peu le même modèle de fonctionnement urbain.

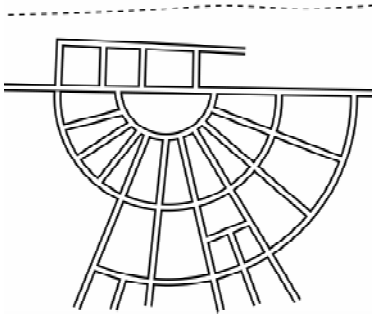
Les stations balnéaires sont des villes incomplètes parce que, si l'on excepte les professionnels du tourisme, il leur manque l'une des activités principales de la vie urbaine qu'est le travail. Il en résulte que les déplacements de leur population, de la villa vers la plage et de la plage vers la villa, sont beaucoup plus simples que dans d'autres villes. D'ailleurs, et en tout cas jusqu'aux années 1920, elles ne comportaient pas de réseau de transport intra-urbain significatif.

Ensuite, le fait qu'elles soient conçues sur des modèles très proches leur confèrent des centralités qui sont toujours les mêmes : un centre principal, en bord de mer, constitué par le casino et le grand hôtel, et un centre secondaire constitué par la gare. Cette dernière, pour des raisons techniques qui font que les voies ferrées s'accommodent très mal des sols sableux, est toujours située en retrait. On le verra plus loin, l'existence de ces deux centres, tout importants soient-ils, ne modife pas le plan d'ensemble lorsqu'il s'agit, cas le plus fréquent, d'un simple quadrillage. Tout au plus justifient-ils, dans le meilleur des cas, le tracé d'une ou deux diagonales brisant légèrement la monotonie de l'ensemble.

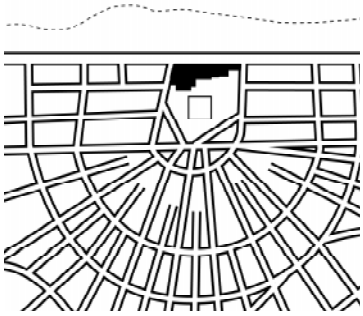
- Il reste un aspect qui compte beaucoup dans la forme urbaine d'une station balnéaire et qui n'apparaît pas sur les plans, c'est la qualité de l'architecture. La comparaison entre Cabourg et Stella-Plage est assez probante sur ce point :

A gauche : **Stella-Plage** (Pas-de-Calais, 1914-1925)

A droite : **Cabourg** (Calvados, 1860)



Le plan de Stella-Plage ressemble bien à une copie inachevée de celui de Cabourg, pourtant, les deux stations ne se ressemblent en rien. Il faut dire qu'elles n'ont pas du tout la même histoire.



Si l'intention des géomètres Labrasse et Poulain était bien de reproduire à Stella-plage le modèle cabourgeois, le fait que la station n'ait pas été lancée à la même époque ni pour la même clientèle suffit à la rendre, dès l'origine, très différente de son modèle. De plus, la crise économique de 1929 a stoppé avant terme son développement, et enfin, la seconde guerre mondiale lui a valu d'être détruite à 85 %…

Mais s'il est vrai qu'à deux plans semblables peuvent correspondre deux villes très différentes, il semble évident, par contre, qu'à deux plans différents correspondent nécessairement deux villes différentes. Et c'est bien cela qui nous intéresse puisque le but de cette typologie est de situer la singularité de Sables-d'Or-les-Pins par rapport aux autres stations, et que son plan d'ensemble ne ressemble pas aux autres.

Méthode

Une fois écartées les stations postérieures à Sables-d'Or, celles qui ne sont que des quartiers de villes portuaires et celles qui ont d'abord été des lieux de villégiature hivernale avant de devenir balnéaire, le corpus restant se compose d'une cinquantaine de stations. La liste (qui figure en annexe) n'est certainement pas exhaustive, mais elle constitue un échantillonnage assez important pour ébaucher les grandes lignes d'une typologie et, surtout, pour mettre en évidence les différentes formes d'exceptions.

Il reste à trouver les critères permettant d'opérer un classement pertinent…

On peut, pour cela, essayer de rapprocher entre elles les stations dont le plan présente un «air de famille». Cette approche par les similitudes de formes permet d'établir des catégories, un peu à la manière des pépiniéristes classant les arbres selon leur port (élancé, étalé, tabulaire, pleureur, etc.). Mais outre le fait que de nombreux cas s'avèrent difficiles à ranger dans l'une ou l'autre des catégories, ce qui oblige à multiplier les rangs intermédiaires, cette méthode n'aide pas vraiment à comprendre comment les formes observées se sont construites.

J'ai donc essayé d'élaborer des schémas à partir des processus de construction des formes urbaines balnéaires. A l'image du travail fondateur de Hallé et Oldeman sur l'architecture des arbres [1], j'ai cherché à établir des *modèles* théoriques, initialement très éloignés des réalités, mais qui s'en rapprochent à mesure que l'on ajoute des paramètres et des degrés de complexité successifs : les *modèles* en question ne sont pas des «objets d'imitation» mais des «représentations simplifiées de processus». [2]

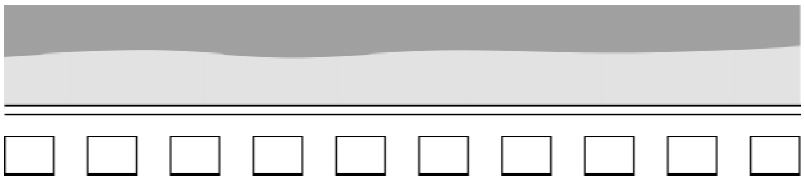
1 - Francis Hallé et Roelof Oldeman : *Essai sur l'architecture et la dynamique de croissance des arbres tropicaux*, Paris : Masson, 1970. S'appuyant sur leur observation de la flore arborée tropicale, Hallé et Oldeman ont proposé une nouvelle classification des arbres comportant, à l'époque, vingt-et-un modèles architecturaux. Ces modèles ne sont pas définis selon l'apparence extérieure des arbres, mais selon les mécanismes de leur croissance.

2 - Le terme «modèle» peut désigner *«ce qui sert ou doit servir d'objet d'imitation pour faire ou reproduire quelque chose»* (sens 1), mais il peut aussi désigner la *«représentation simplifiée d'un processus, d'un système»* (sens 7). Petit Robert 1993.

Les schémas de départ

Une des caractéristiques du littoral sableux étant la malléabilité du substrat, la réalisation des stations balnéaires se fera aisément sur le socle résultant de l'arasement des dunes, c'est-à-dire sur une *tabula rasa* au sens concret de l'expression. A l'exception de certains sites du Sud-Ouest, où l'on a gardé la mémoire des violences de la mer, on n'hésitera pas, si besoin, à couper les pins pour aplanir les dunes, quitte à les replanter par la suite. L'important est de pouvoir dessiner le plan d'une station, *in abstracto,* dans un bureau d'étude, selon des critères de pure fonctionnalité, en ayant le moins possible à se préoccuper des particularités du lieu où se concrétisera le projet. C'est du moins le cas d'un suffisamment grand nombre de stations pour que l'on puisse en faire le point de départ de cette typologie théorique et simplifiée.

Selon ces critères minimaux, l'image de départ sera donc la suivante :

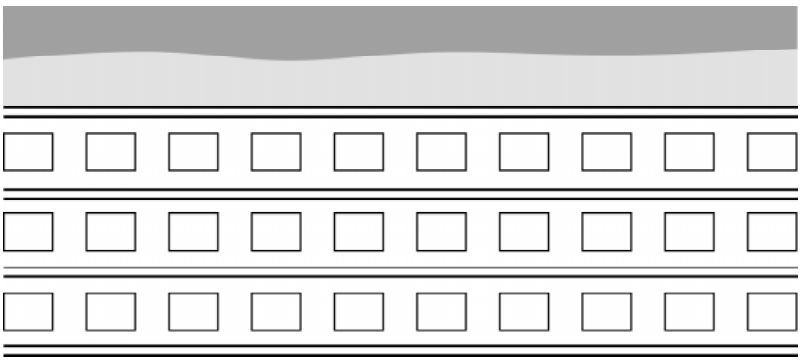


Un alignement de villas et d'hôtels est installé le long du front de mer, en arrière d'une digue qui sert à la fois de protection contre la mer, en lieu et place de la végétation détruite par l'arasement, et de support à une promenade. Chaque villa dispose idéalement d'un accès immédiat à la plage, mais ce modèle, théorique, est bien évidemment insuffisant.

Tout d'abord parce qu'au XIXe siècle et jusqu'à la généralisation de l'automobile, il est important que les habitations restent à une distance raisonnable de la gare, ce qui limite beaucoup l'extension possible du schéma. Ensuite, parce que la trop grande simplicité du réseau viaire engendre des conflits d'usage, la même voie servant à la fois de desserte entre les villas et de promenade.

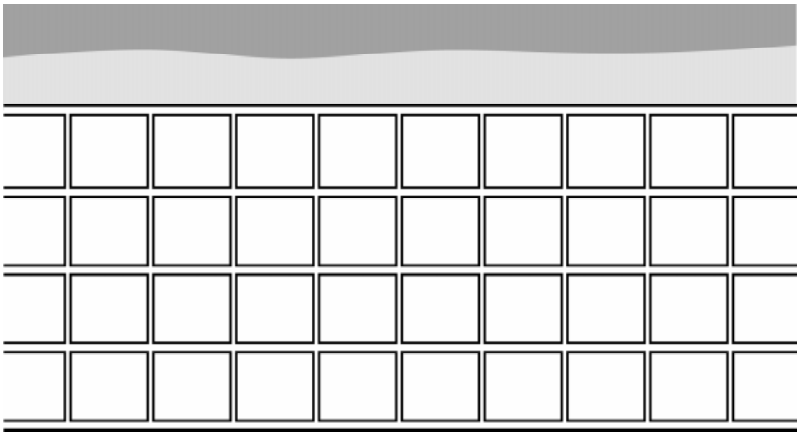
Néanmoins, et tout théorique qu'il soit, ce schéma a réellement existé, ne serait-ce que comme point de départ de stations qui se sont trouvé lancées sans planification préalable. Mais on peut hésiter, à ce stade, à parler d'*urbanisme* balnéaire… à moins de considérer qu'il s'agit là du *degré zéro* de cet urbanisme, tout comme le palmier, qui n'a qu'une seule tige, est le degré zéro de l'architecture des arbres.

Au stade suivant, les problèmes posés par les conflits d'usage seront résolus en doublant la voie en front de mer d'une seconde voie, destinée à la desserte et située en arrière de la première rangée de villas.



Celle-ci sera complétée par quelques rues supplémentaires, parallèles à la mer, et le long desquelles seront installées de nouvelles villas. Certaines de ces rues, notamment celle située immédiatement derrière le front de mer, deviendront souvent les axes commerçants de la station.

Afin de maintenir un accès à la mer le plus direct possible pour chacune de ces villas, on complètera le plan d'ensemble par une série de rues perpendiculaires. Le résultat sera un quadrillage, modèle assez classique de plan urbain, mais qui ici résulte d'une simple optimisation des fonctions primaires d'une station balnéaire.



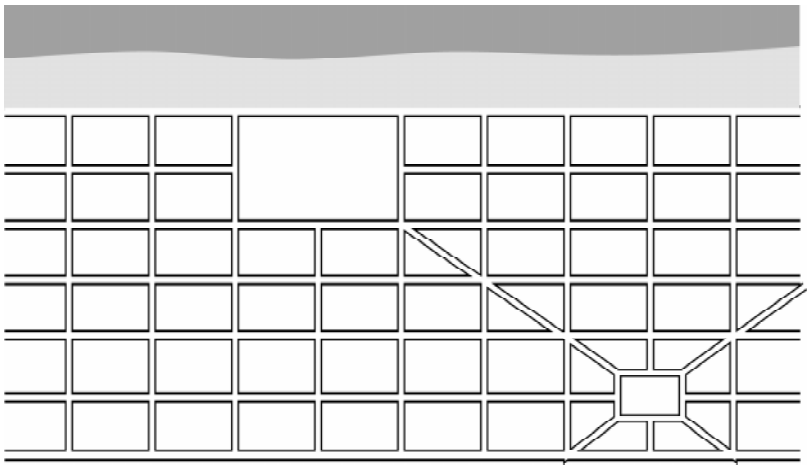
Certaines de ces stations, d'ailleurs, ne dépasseront pas ce niveau de complexité, que Daniel Clary apparente à du *«lotissement balnéaire»*. Mais, comme le précise le même auteur, il s'agit le plus souvent de *«stations à fonction de banlieue»* [1]. C'est-à-dire que certaines des fonctions habituelles de la ville sont assurées par un centre urbain situé à proximité, en retrait par rapport à la mer.

On trouve un quadrillage de ce type, par exemple, à Biscarosse-Plage (Landes). Cette station résulte d'une succession d'opérations foncières, réalisées par des particuliers qui achètent du terrain et le découpent en lots qu'ils revendent à d'autres particuliers. Il n'y a pas de réflexion sur un plan d'ensemble, et la construction de la station s'étale sur plusieurs décennies, en suivant «naturellement» un ordonnancement *«en tablette de chocolat»*, selon l'expression de Jean-Paul Charrié [2].

1 - Daniel Clary : «Les formes d'urbanisme touristique et leur fonctionnement sur le littoral normand», *op. cit.* page 25.

2 - Jean-Paul Charrié : «Architecture et urbanisme dans une petite station balnéaire : l'exemple de Biscarrosse-Plage». *Recherches Urbaines*, n° 8, page 59.

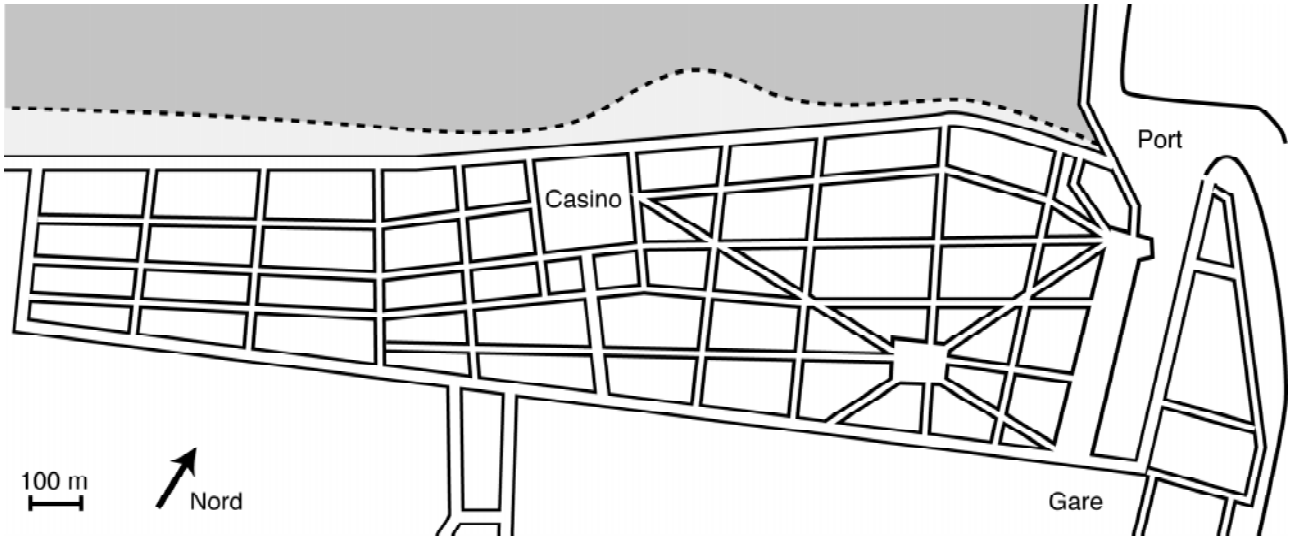
Par contre, lorsque la station est planifiée et que l'intention de ses promoteurs est d'en faire un lieu de vie actif et autonome, le quadrillage se complexifie quelque peu pour donner une place dominante à un embryon de centre-ville qui s'organise autour du casino.



Cette place pourra ensuite être reliée à la gare, dont on a déjà remarqué qu'elle est toujours située en retrait, les lignes de chemin de fer s'accommodant mal d'un substrat sableux. Le nouvel axe ainsi tracé pourra devenir une artère commerçante de la station, et pourra encore s'enrichir d'une placette intermédiaire destinée, par exemple, au marché. [1]

Plan de Deauville

Station créée en 1858, à l'initiative du Duc de Morny, par l'architecte Breney



Du schéma à la réalité : 1 - le cas de Deauville

Le schéma théorique ressemble alors à un plan bien réel, celui de Deauville. On remarquera que si ce plan est déjà plus complexe que le schéma précédent, l'ensemble s'organise néanmoins autour du front de mer, du casino et de la gare. Le port (ici, celui de Trouville) ne joue pratiquement aucun rôle si ce n'est celui de limite Est de la station. La jetée est utilisée comme promenade, mais pas comme élément structurant de la ville.

1 - A propos du rôle du centre-ville dans l'organisation urbaine des stations balnéaires, voir Micheline Cassou-Mounat : «Les centres-villes des stations balnéaires», *in Recherches Urbaines*, n° 8, pages 31-42.

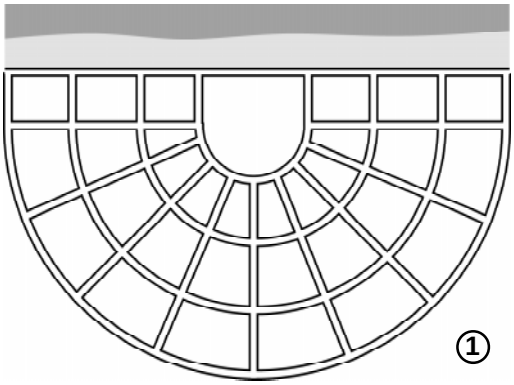
Elle joue surtout le rôle *«d'écran qui sépare sans ambiguïté l'espace des baigneurs de celui des pêcheurs»*, comme le décrit Jean-Didier Urbain à propos du Croisic [1]. De fait, dans la plupart des stations, l'environnement géographique immédiat semble totalement ignoré : *«la plage, disponible, est bel et bien à consommer comme un monde dissocié des réalités naturelles et sociales»*. [2]

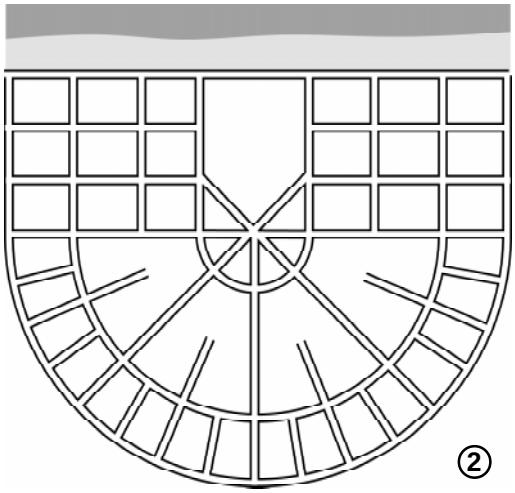
On remarquera aussi que si un tel plan comporte une place dominante qui joue le rôle de centre-ville, celui-ci n'apparaît que comme un carré un peu plus important que les autres dans le système de la «tablette de chocolat». Ce centre n'oriente pas l'ensemble du tracé de la station dont seules une ou deux diagonales brisent la monotonie.

Du schéma à la réalité : 2 - le cas de Cabourg

Le plan d'une autre station, Cabourg, contemporaine de Deauville, est à première vue très différent. Il s'agissait clairement, ici, de ne pas reproduire le modèle «en damier» en concevant la station sur un plan radioconcentrique. Schématiquement, l'image initiale est la reprise d'un modèle urbain connu depuis l'Antiquité [3] : des rues concentriques tournent autour d'un point central et sont croisées par des perpendiculaires convergentes. La seule nuance est que l'on a coupé le cercle en deux pour pouvoir l'appuyer sur un front de mer linéaire.

A ce stade (schéma 1), on retrouve le problème évoqué précédemment, à savoir le conflit d'usage engendré par le fait que la promenade de bord de mer sert aussi de desserte. S'y ajoute un autre problème du fait que le système engendre un certain nombre de parcelles triangulaires effilées en pointe, et donc difficiles à bâtir. Ces deux problèmes sont résolus par quelques adaptations montrées sur le schéma 2.





1 - Jean-Didier Urbain : *Sur la plage, mœurs et coutumes balnéaires (XIXe-XXe siècles)*. Paris : Payot, 1996, page 69.

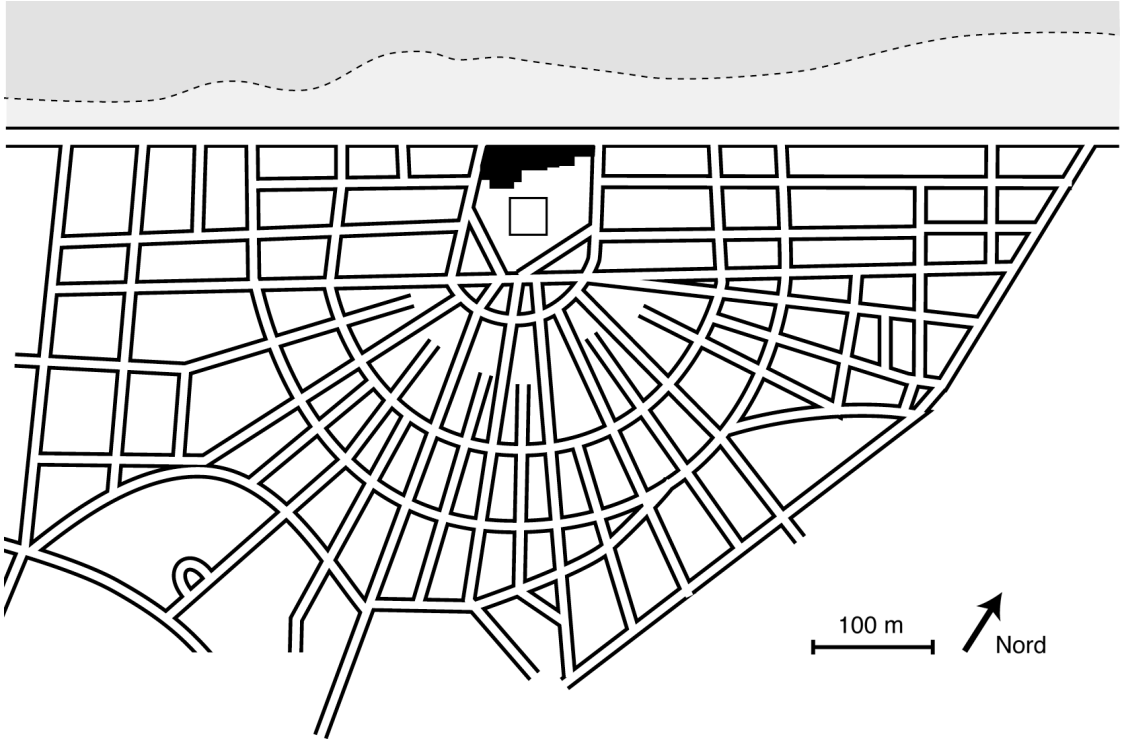
2 - *Op. cit.* page 66.

3 - Le modèle a sans doute été rare mais on connait au moins le cas de la ville fortifiée de Mantinée, que Pierre Lavedan décrit ainsi : *«Nous voyons que l'enceinte extérieure avait, pour des raisons militaires, reçu une forme elliptique. Dix portes la divisaient en autant de secteurs ; de chacune d'elles, une rue rectiligne conduisait directement à l'agora située au cœur de la ville. L'ensemble dessinait une roue, avec dix rayons divergeant du centre vers la périphérie»*. Pierre Lavedan : *Histoire de l'urbanisme*. Tome 1 : *Antiquité, Moyen-Age*. Paris : Henri Laurens, 1926, page 147.

A quelques détails près, le plan de Cabourg ressemble beaucoup à ce schéma théorique. Comme pour celui de Deauville, on remarque qu'il n'a aucune relation avec son territoire en dehors du front de mer. Certes, le centre-ville (la place du casino) se trouve à l'emplacement d'un ancien petit port de pêche, mais celui-ci a disparu avec la construction de la station, et même la route qui le reliait à Honfleur se trouve dissimulée par le système de voies radioconcentriques.

Plan de Cabourg

dessiné par l'architecte Paul Leroux
(Station créée en 1860)



En fait, on peut considérer ce type de plan comme une simple variante du quadrillage décrit précédemment, auquel on aurait simplement appliqué une courbure pour le faire tourner autour d'un point central. Ce schéma n'a été que très rarement appliqué tel quel (par exemple à Stella-Plage). Outre un parcellaire difficile à gérer et l'existence nécessaire de rues en impasse, il présente l'inconvénient de générer de grandes difficultés de circulation (même au XIXe siècle) du fait que trop de rues convergent vers le même point.

Stella-Plage vue d'avion

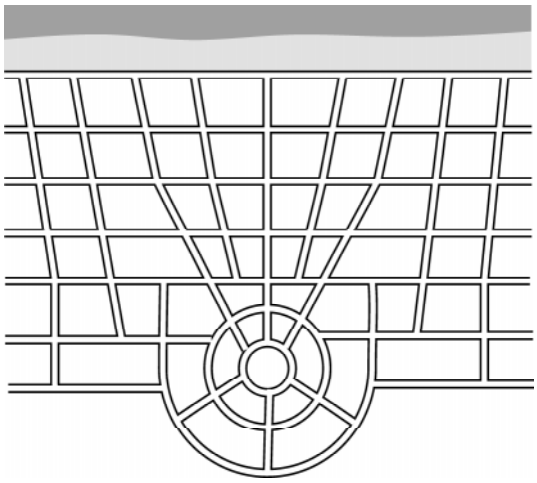
Station lancée en 1925

Photo : Association Syndicale Autorisée des Propriétaires de Stella-Plage

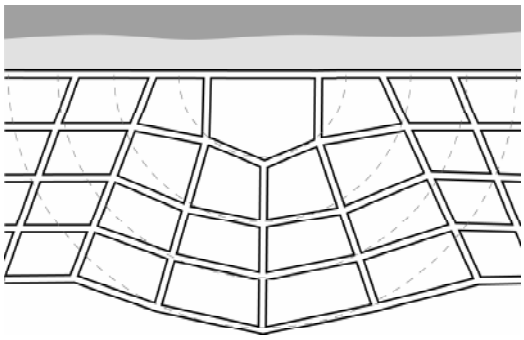
Schémas mixtes

Ces deux schémas types, qui correspondent à deux des plus anciennes stations balnéaires françaises, se retrouveront sous des formes diverses dans un grand nombre d'autres stations que l'on peut décrire comme autant de façons différentes de contourner les problèmes engendrés par chacun des deux types en les combinant entre eux.

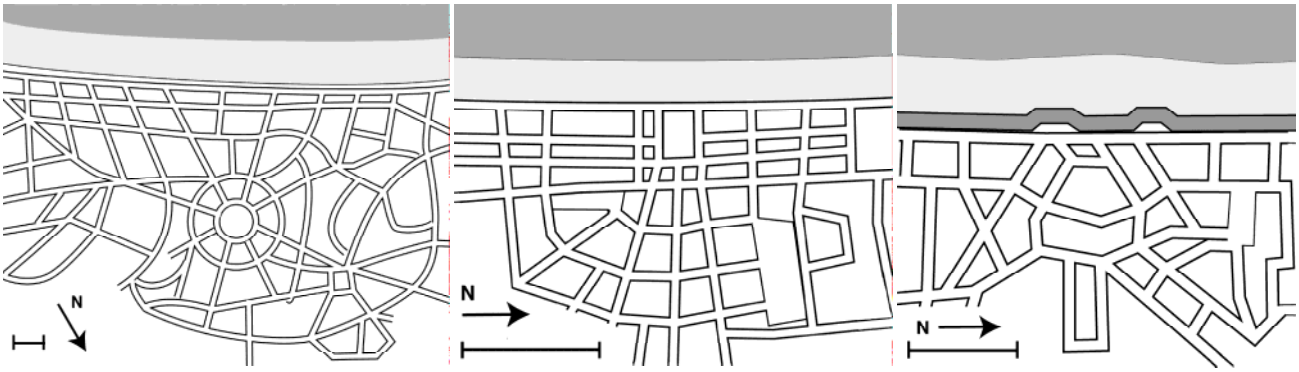
Parmi les nombreuses manières d'opérer cette combinaison, on peut schématiquement en décrire deux.



La première consiste à situer le point central non pas en bord de mer mais en retrait. Il structure ainsi la partie de la ville qui est dans les terres et ne modifie que très peu le quadrillage type du bord de mer. On trouve ce modèle, par exemple, dans la partie récente (1920) de La-Baule-les-Pins.



La seconde consiste à appliquer une radioconcentricité à un quadrillage simple, mais en le déformant plutôt qu'en le redessinant, et sans aller jusqu'à la forme hémi-circulaire de Cabourg. Ce système est appliqué dans des stations comme Hardelot-Plage ou Jullouville-les-Pins.

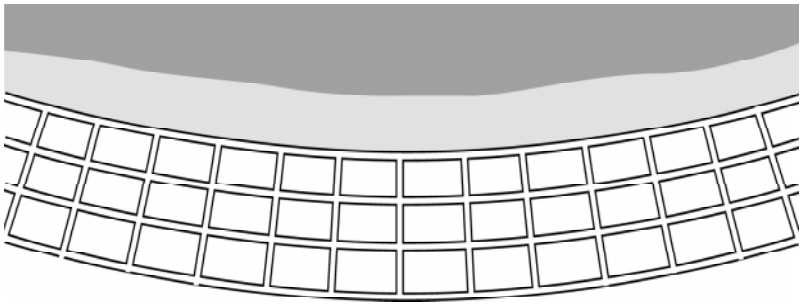


La-Baule-les-Pins (Loire-Atlantique, 1920), Jullouville-les-Pins (Manche, 1881), Hardelot-Plage (Pas-de-Calais, 1905)

Variantes contextuelles

Les deux modèles présentés jusqu'ici, ainsi que les différentes formes de leur combinaison, sont généralement appliqués sur des littoraux à peu près rectilignes, sableux, et ayant fait l'objet d'une complète «tabula rasa». Dans un certain nombre de cas, pourtant, le plan a été adapté à un littoral plus irrégulier, non rectiligne et plus ou moins parsemé d'obstacles.

Le cas le plus simple et le plus courant est celui des stations implantées dans des baies, dont le trait de côte est courbe. Le quadrillage s'adapte simplement à la courbure.



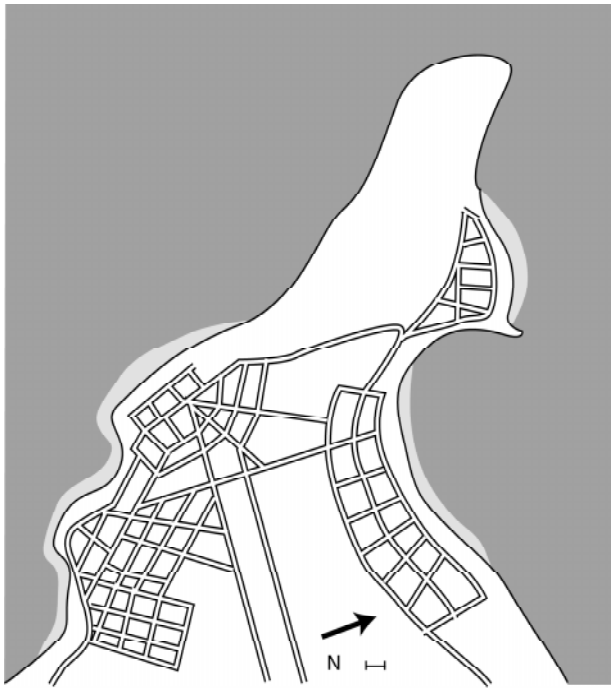
Lorsque le littoral est plus tortueux, le plan d'ensemble est beaucoup plus complexe, mais à bien l'observer, on s'aperçoit qu'il n'est jamais que le résultat de la juxtaposition de plusieurs des modèles présentés jusqu'ici : un peu de quadrillage courbé, un peu de radioconcentricité, le tout relié par quelques routes complémentaires (schéma ci-dessous).

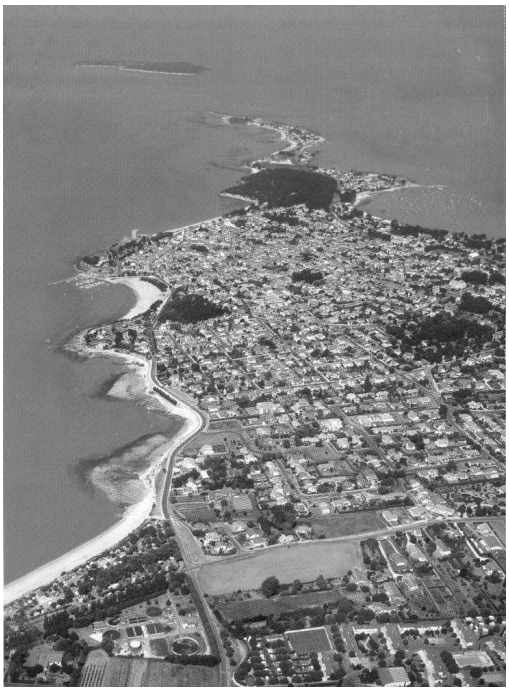
Les cas de quadrillages courbés sont très fréquents, puisque le littoral est rarement rectiligne. Les cas plus complexes, comme celui illustré ici (Fouras, en Charente-Maritime), se rencontrent notamment dans des situations de presqu'îles sableuses. Ils donnent lieu à de nombreuses variantes.

Fouras, plan et vue d'avion

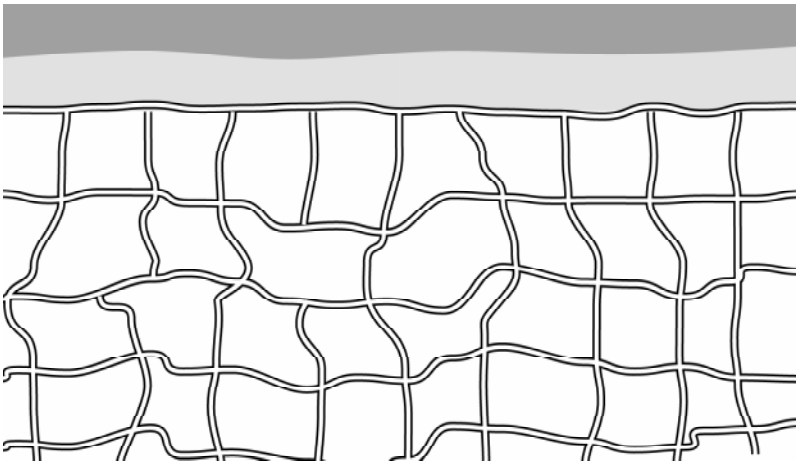
station de Charente-Maritime créée vers 1900.

Photo : Office de tourisme de Fouras.





On rencontre aussi une autre forme qui peut encore être considérée comme une variante contextuelle du quadrillage, celle que l'on obtient en appliquant les principes décrits pour le type deauvillois, mais sans araser les dunes.



Ce type de plan se rencontre dans plusieurs stations de la côte landaise où l'instabilité du littoral est bien plus importante qu'ailleurs. Ici, on a préféré ne pas arracher les pins plantés depuis l'époque de Brémontier de peur de subir une reprise de l'érosion. Les allées, tout en s'inscrivant dans un système global de quadrillage, serpentent à travers les dunes comme, par exemple, dans la station de Pilat-Plage illustrée ci-dessous.

Plan de Pilat-Plage

station créée vers 1900

Commune de La Teste-de-Buch

Dans ce dernier cas, on remarquera que le front de mer n'existe pas vraiment. Le «Boulevard de l'Océan» longe bien le trait de côte et constitue une importante voie de circulation de la station, mais il est situé en retrait, à l'abris des pins.

Pilat-Plage, tout en étant encore assez proche du modèle répétitif en damier, commence à s'apparenter au modèle arcachonnais et, donc, à ressembler à ce que l'on considérera comme des exceptions.

L'absence d'éléments structurants

Les variantes que nous venons de voir, ainsi que les différentes formes de combinaisons, peuvent se multiplier à l'infini. Ce que voudrait montrer cet essai de typologie partielle, c'est que l'apparente diversité des plans d'urbanisme de ces stations cache, en fait, une grande monotonie. Il s'agit toujours de répondre de la manière la plus fonctionnelle possible à une attente qui se formule de façon très simple : organiser un lieu de villégiature en relation avec la mer et, surtout, avec la plage.

On s'étonnera sans doute de l'absence de ce qui aurait pu constituer un élément structurant important : le port. Il s'agit en effet du plus évident et du plus ancien mode de relation entre une implantation urbaine et la mer. Mais sur les côtes sableuses, les «ports» ne sont que des aménagements légers, le plus souvent destinés à l'échouage de bateaux à fond plat. Leur importance économique n'a qu'un intérêt local, et celui-ci s'estompe dès le milieu du XIXe siècle, avec l'expansion du chemin de fer, qui donne davantage d'importance aux ports en eau profonde capable de recevoir les chalutiers qui vont pêcher au large [1]. Quant aux ports de plaisance, si importants aujourd'hui, ils sont à peu près inexistants jusqu'aux années 1960 [2]. La pratique du yachting est évidemment bien antérieure, mais elle n'est, jusqu'alors, pas assez répandue pour justifier des installations portuaires spécifiques.

Quelques stations furent bien dotées d'estacades, construites sur la mer selon le modèle anglais des *piers*. Celles-ci définissaient des axes dominants, perpendiculaires au trait de côte, et complexifiaient un peu des plans d'ensemble qui n'avaient que le casino comme unique centralité. Mais ces *piers* français, qui furent le plus souvent détruits durant la seconde guerre mondiale, n'ont jamais été très nombreux. De plus, s'ils enrichissaient quelque peu la relation entre la station et la mer, ils étaient sans rapport avec l'arrière-pays, à l'inverse des jetées qui sont des éléments constitutifs des ports.

Privées d'éléments structurants, donc, les stations balnéaires sont la plupart du temps des «colonies» implantées selon un schéma à peu près constant et sans relation avec leur territoire.

On remarquera aussi que si les plans d'ensemble se ressemblent les uns les autres, on ne peut pour autant pas parler de «modèles» au sens d'*objet d'imitation*. Si les tracés urbains se ressemblent, c'est simplement que ceux qui les ont dessinés ont répondu de la même manière à la même demande. Les stations dont le plan est en «tablette de chocolat» ne sont pas plus une copie de Deauville que Deauville n'est une copie de Brigh-

1 - Voir le chapitre «La mort du pêcheur», dans l'ouvrage de Jean-Didier Urbain, *Sur la plage*, *op. cit.*

2 - Sur les 372 ports de plaisance que comptait la France en 1992, 300 ont été construits après 1964. Dans la même période, le nombre de bateaux était passé de 20 000 à 800 000 (d'après Georges Cazes : *Le tourisme en France*. PUF, Que sais-je ? 1993, page 70).

ton, ni que Brighton n'est une copie des nombreuses villes de l'Antiquité tracées sur le même quadrillage.

Certaines stations, cependant, se détachent de cette monotonie. Deux d'entre elles m'ont semblé assez significatives pour être évoquées ici, d'autant que leurs caractéristiques se retrouvent en partie à Sables-d'Or-les-Pins. Toutes deux sont situées dans le nord de la Côte landaise, là où ont eu lieu les premières expériences de fixation des dunes : Arcachon et Soulac-sur-Mer. Toutes deux, d'une manière différente, ont pris une certaine distance vis-à-vis de la côte, ce qui peut se comprendre lorsque l'on connaît la violence de l'érosion marine sur cette partie du littoral.

Une villégiature dans la forêt : la Ville d'Hiver d'Arcachon

Si le premier établissement de bain ouvre à Arcachon en 1823, ce petit village de pêcheurs, qui ne compte qu'une centaine d'habitants au milieu du XIXe siècle, ne se développe réellement qu'à partir de 1857, année où il est érigé en commune [(1)]. L'initiative de ce développement revient aux frères Péreire, riches banquiers portugais, par ailleurs principaux actionnaires de la compagnie de chemin fer locale. A l'origine, les frères Péreire n'ont pas l'intention de créer une station balnéaire, et s'ils achètent 96 hectares de terrains forestiers (des dunes plantées de pins), c'est pour y construire un lieu de villégiature principalement hivernal et aux qualités climatiques reconnues. A cette époque, où la tuberculose faisait des ravages un peu partout en France, il n'y avait pas de station médicale sur la côte atlantique, dont on considérait le climat trop violent. Pourtant, des médecins avaient constaté que les bûcherons travaillant dans les forêts de pins contractaient beaucoup moins que les autres la maladie [(2)]. Les frères Pereire eurent donc l'idée de concevoir, avec l'aide de plusieurs spécialistes, une ville médicale qui serait située non loin de la mer mais en retrait, à l'abri du relief dunaire, et surtout dans une forêt de pins dont la bienfaisance des effluves balsamiques venait d'être reconnue. C'est ainsi que fut construite la ville d'hiver *«conçue par des médecins pour des malades»*, selon un plan ressemblant à un *«parc à l'anglaise où règne la ligne courbe, où aucune route, pour éviter les courants d'air, ne se croise à angle droit avec un autre chemin»*. [(3)]

Arcachon connut dès lors un succès certain. D'une part parce que les tuberculeux n'y guérissaient pas plus mal que dans les autres stations médicales [(4)], d'autre part, et sans doute principalement, parce que la ville d'hiver évolua de la même manière que les stations thermales en devenant de moins en moins médicale et de plus en plus mondaine. Une visite de Napoléon III et de l'impératrice Eugénie avait d'ailleurs été programmée pour cela. [(5)]

1 - Voir Robert Aufan : *La naissance d'Arcachon (1823-1857), de la forêt à la ville*. Société historique et archéologique d'Arcachon, 1994.

2 - Voir Michel Cullot (dir.) : *La ville d'hiver d'Arcachon*. Liège : Mardaga - Institut Français d'Architecture, 1988.

3 - Dr Robert Fleury (maire d'Arcachon en 1988) : «La ville d'hiver d'Arcachon, grandeur et décadence», in Michel Cullot (dir.), *op. cit.*, page 8.

4 - A l'époque, un taux de guérison approchant les 10% était considéré comme très bon.

5 - Il y eut en fait deux visites impériales à Arcachon ; la première, le 10 octobre 1859, était liée à un projet de port de guerre dont on parlera plus loin ; la seconde, le 6 octobre 1863, était directement liée à la promotion de la ville d'hiver. D'après Jacques Clemens : *«Promotion impériale du balnéaire, de Biarritz à Arcachon en 1859 ?»*, in *Le littoral gascon et sa vocation balnéaire*, actes du colloque du Cap-Ferret, juin 1999, pages 9-11.

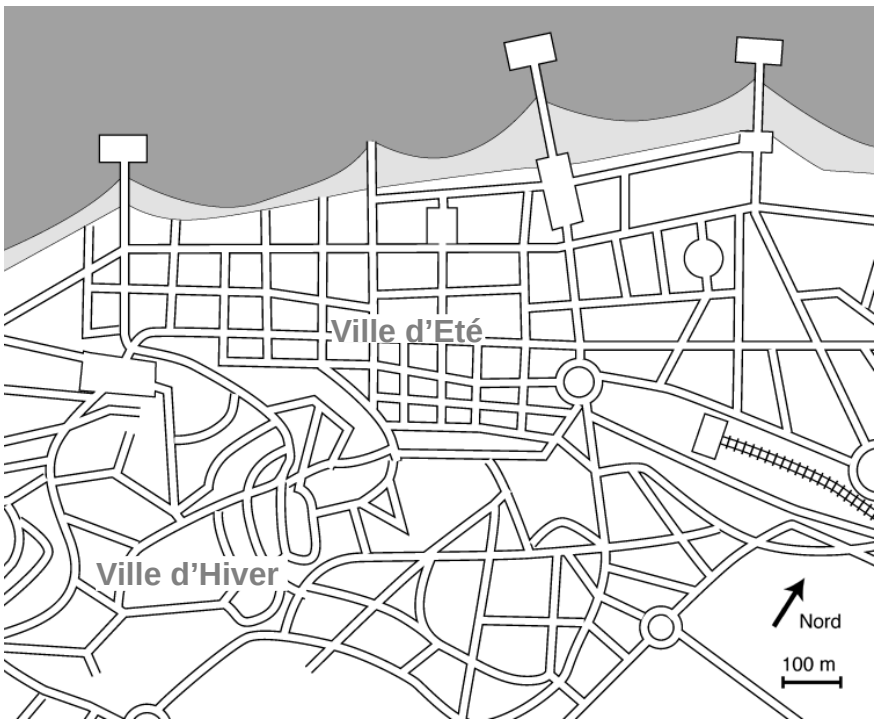
Mais les intentions des frères Pereire ne se limitaient probablement pas à la création d'une ville médicale, fut-elle destinée à devenir mondaine. On parlait encore beaucoup, en ce milieu de XIXe siècle, d'un projet de port sur le bassin d'Arcachon, et celui-ci aurait nécessairement amené sur place une riche bourgeoisie marchande, pour laquelle la luxueuse ville d'hiver aurait servi de lieu de résidence.

Le port d'Arcachon, en projet depuis 1778, n'a pas été réalisé [1], et les frères Pereire l'ont compris très vite. Par contre, la riche bourgeoisie allait tout de même venir… mais avec la mode des bains de mer, qui transformera la ville d'hiver en quartiers tranquilles pour ce qui deviendra, dès lors, une station balnéaire.

Arcachon n'est donc pas originellement une station balnéaire, même si elle l'est rapidement devenue. Ses quartiers les plus anciens n'ont pas été conçus en vue d'une simple relation à la plage, comme ce sera le cas de la «Ville d'Eté», implantée au bord de la plage et sur un plan en forme de quadrillage, qui s'était progressivement et spontanément mis en place.

Néanmoins, la Ville d'Hiver sera très appréciée du fait que les villas sont à l'abri du vent, ce qui n'est pas négligeable sur les côtes du Sud-Ouest, et elle servira de modèle à d'autres stations, comme Pilat-Plage et comme beaucoup d'autres stations plus récentes.

Ce qui caractérise donc la Ville d'Hiver d'Arcachon, par rapport aux stations décrites dans la typologie qui précède, c'est qu'elle est conçue en relation avec le relief existant, qui est utilisé comme ressource et qui est révélé par le tracé courbe de ses rues. C'est en ce sens qu'elle aura servi de modèle.



Arcachon

Ville d'Hiver et Ville d'Eté

1 - En 1778, le baron Charlevoix de Villers, chargé par Necker de l'étude d'un projet de canal reliant la Garonne à l'Adour, imagina la création d'un port à Arcachon. Ce projet était encore d'actualité à l'époque des frères Pereire, mais sera abandonné en 1859. L'actuel port de plaisance date d'après la seconde guerre mondiale. Voir Jacques Ragot : «Projets successifs d'amélioration des passes du Bassin d'Arcachon», *in Actes du Colloque «Le littoral Gascon et son arrière pays»*. Société Historique et Archéologique d'Arcachon et du Pays de Buch, 1990.

Une cité-jardin balnéaire : Soulac-sur-Mer

Soulac est un village de pêcheurs dont l'existence est attestée jusqu'au Moyen Age, puis qui est, comme beaucoup d'autres, tombé dans l'oubli suite aux attaques de la mer et à l'invasion du sable [1]. Il est situé à proximité de la pointe de Graves, à l'embouchure de la Gironde, là où la progression des dunes était, au XIXe siècle, l'une des plus rapides mesurées en Europe [2].

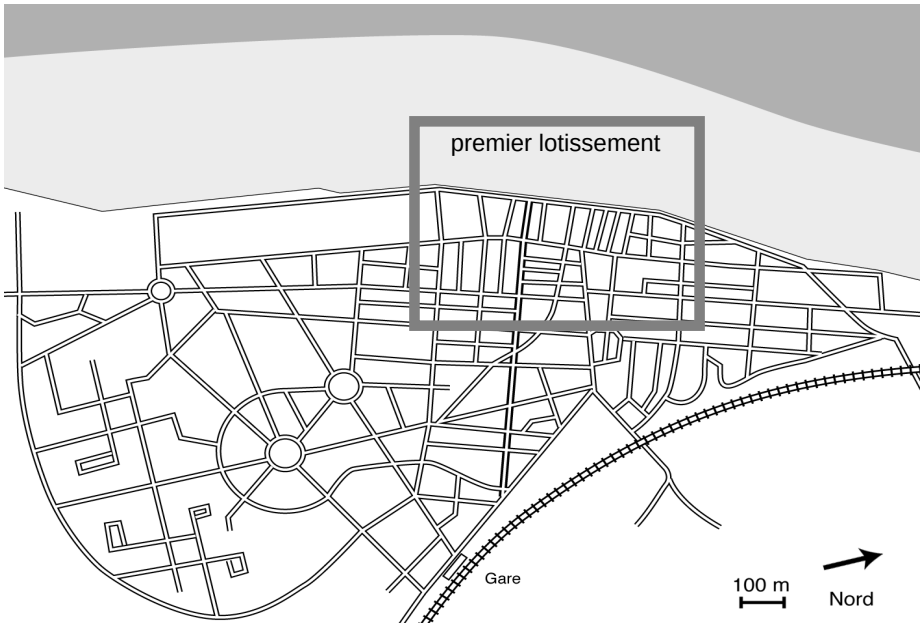
L'actuelle station, qui s'est d'abord appelée Soulac-les-Bains, est donc fort probablement construite sur les dunes qui recouvrent cet ancien village, comme c'est d'ailleurs souvent le cas sur la côte landaise. La renaissance de Soulac commence avec une ordonnance royale qui, en 1848, confie à un hôtelier, Antoine Trouche, un lot de dunes littorales fixées par Brémontier, avec mission d'y développer une station balnéaire. La plus ancienne station du Médoc voit ainsi le jour, quelques années plus tard, avec la création d'un premier établissement de bains, autour duquel seront construits des hôtels et des villas. C'est la partie littorale de la station, établie sur un plan en quadrillage simple et appuyée sur le front de mer.

Mais le littoral n'est pas encore bien stabilisé, il ne le sera qu'avec la construction, en 1907, d'une digue maçonnée [3]. Entre temps, à l'occasion de quelques violentes tempêtes, des villas de bord de mer sont englouties à plusieurs reprises. Si bien que lorsque l'arrivée du chemin de fer, en 1874, donne son véritable essor à la station, les promoteurs choisissent de la développer autour de l'avenue qui relie la gare au front de mer plutôt que de s'obstiner à coloniser un littoral dangereux. Ce développement, qui se poursuivra jusqu'au début du XXe siècle, se fait sur un tracé urbain très différent de la première partie de la ville, différence parfaitement lisible sur le plan.

1 - D'après le *Guide Joanne de la Gironde*, Hachette, 1877, page 68. Vattier d'Ambroyse en donne une description un peu plus catastrophiste : *«Ici, la mer a été doublement terrible. En même temps que ses flots émiettaient la presqu'île de Graves, les sables vomis par elle s'avançaient en trombes épaisses et une ville de plusieurs milliers d'habitants dort sous les dunes immenses… Une station balnéaire a perpétué son nom : Soulac»* (V. Vattier d'Ambroyse : *Le littoral de la France ; Côtes Gasconnes, de La Rochelle à Hendaye*. Paris : Sanard et Derangeon, 1892. Page 4).

2 - *«720 mètres de 1818 à 1873 et 48 mètres en une seule année»* précise Elisée Reclus, qui prend la Pointe de Graves en *«exemple de la violence de la mer», in La Terre, description des phénomènes de la vie du globe*, 1868, cité par Olivier Lescorce *in La station balnéaire de Soulac-les-Bains*, numéro hors-série des *Cahiers Médulliens*, juin 1990, page 11.

3 - Digue dont la partie sud ne sera terminée qu'au début des années 1930. Réf. Olivier Lescorce : «L'avènement d'un urbanisme balnéaire original sur la côte médocaine : la cité-jardin de bord de mer de Soulac-les-Bains (1849-1925)», in *Le littoral gascon et sa vocation balnéaire*, actes du colloque du Cap-Ferret, juin 1999, page 44.



Soulac-sur-Mer

Station du Médoc, développée à partir de 1850 (partie en front de mer) et jusqu'au début XXe s. (partie intérieure)

Cette originalité de Soulac tient au fait que son extension, en se faisant vers l'intérieur des terres, n'est pas conçue dans cette relation monolithique au front de mer qu'ont connue bien d'autres stations. Elle se fait, de plus, avec la recherche d'une forme urbaine nouvelle qui, aussi bien dans le plan d'ensemble que dans le détail, est fortement inspirée des idées de ville-jardin en vogue à la fin du XIXe siècle.

La réalisation de ce qui deviendra la première «cité-jardin balnéaire»[1] de France est facilitée par la relative platitude du terrain. Ici, contrairement à Arcachon, on a pu tracer les allées sans se préoccuper du relief et sans pour autant abattre les arbres. Mais la principale spécificité de Soulac, c'est d'être la seule station, à son époque, dont la forme urbaine résulte de la transposition d'un modèle, ce qui, on l'a vu, n'est pas le cas des nombreuses stations reproduisant un même schéma en damier.

Le Touquet, ou l'émergence d'un nouveau type balnéaire

Les plans de Soulac-sur-Mer et d'Arcachon présentent une évidente similitude : les quartiers de bord de mer sont disposés selon un plan orthogonal très simple, tandis que l'arrière des deux stations s'organise sur un plan qui fait davantage penser à celui d'un parc. En ce sens, les deux stations préfigurent un modèle d'urbanisme balnéaire dont plusieurs exemples apparaissent à partir du début du XXe siècle, et qui se décline avec plus ou moins de subtilité selon cette juxtaposition, dont parle Daniel Le Couédic, entre un *«strict damier pour le front de mer»* et *«une manière de parc à l'anglaise»* pour l'arrière de la station. [2]

Parmi les stations de ce type, il en est une, Le Touquet-Paris-Plage, qui connaît une notoriété particulière, et qui mérite que l'on s'y attarde un peu car elle présente, elle aussi, quelques points communs avec Sables-d'Or-les-Pins.

L'histoire du Touquet commence en 1837 avec l'acquisition par Alphonse Daloz des 1600 hectares de la «Garenne de Cucq». L'intention initiale de Daloz est d'y développer l'agriculture, expérience à laquelle il renoncera en 1855, pour décider *«de tout reprendre à zéro et de planter une forêt à l'image des landes de Gascogne à base de pins et d'oyat»*. [3]

Dans les années 1870, alors que la forêt commence à avoir une belle allure, il lance, avec Hippolyte de Villemassan, directeur du Figaro, l'idée de «Paris-Plage». Un géomètre trace alors le premier plan de la station, selon un quadrillage parfait :

> *«Une première rue parallèle à la mer fut créée : la rue de Paris ; une deuxième artère parallèle à la précédente, fut baptisée rue de Londres. Ces deux voies furent ensuite rapidement reliées entre elles par plusieurs rue transversales*

1 - Soulac est qualifiée de «ville-jardin» ou de «cité-jardin» par O. Lescorce (*op. cit.*) ainsi que dans les dépliants diffusés par l'Office de tourisme. En fait, l'expression ne s'applique qu'à la partie intérieure de la ville, celle qui précisément n'est pas au bord de la mer. Elle la doit à ses larges avenues abondamment plantées et à un cahier des charges qui maintient les habitations en retrait, favorise les plantations, et donne effectivement à cette partie de Soulac un aspect «jardiné».

2 - Daniel Le Couédic : *Les architectes et l'idée bretonne*. *Op. cit.* page 324.

3 - Marie-Pierre Sensey-Tandeau : *Du Touquet à Paris-Plage, le roman d'une ville des origines aux années soixante*. Malakoff : MAD-CAP publications, 1998, page 9.

[…]. Voilà comment se constitua le premier lotissement du Touquet». [1]

A ce stade, le plan de la station est un quadrillage élémentaire qui ne fait que s'incurver légèrement pour épouser la courbure de la côte, et qui s'étendra par la suite par simple prolongement des rues existantes. Alphonse Daloz meurt en 1885, alors que la station est encore embryonnaire, mais les chemins sont tracés, et l'urbanisme des quartiers de bord de mer est déjà défini.

A la fin du siècle, un aristocrate anglais, Sir John Whitley, s'intéresse au Touquet et entreprend de transformer la station en un lieu de villégiature unique, *«avec 16 kilomètres de plages et 800 hectares de bois, […] le climat français, la vie française et un nouveau Bois de Boulogne à cinq heures de Londres et à trois heures de Paris»* [2]. Il confie le projet, qu'il baptise «Mayville» à deux architectes, dont Charles Garnier, auteur de l'Opéra de Paris.

Mayville

Projet pour Le Touquet-Paris-Plage

Architectes : Charles Garnier et Thomas Cutler, ~1895.

Extrait de Marie-Pierre Sensey-Tandeau : *Du Touquet à Paris-Plage… op. cit.*, pages 16-17.

Ce projet, qui soulèvera de vives oppositions, ne sera jamais réalisé. Mais lorsque John Whitley, de retour au Touquet en 1902, se rend acquéreur des terrains boisés situés à distance de la mer, il lance une Société Générale Immobilière et réalise ce qui deviendra «Le Touquet-Forêt», dont les grandes lignes ne sont pas très éloignées du projet de Mayville.

Le Touquet prend alors cette allure de stations aux deux visages urbains qu'il a toujours aujourd'hui, «symboles de deux époques» selon les termes de Pierre Lavedan :

«[John Whitley] *lotira suivant un principe tout différent, avec une trame souple comme un dessin de parc anglais, la station forestière du Touquet : on a ainsi côte à côte les deux formules, symboles de deux époques».* [3]

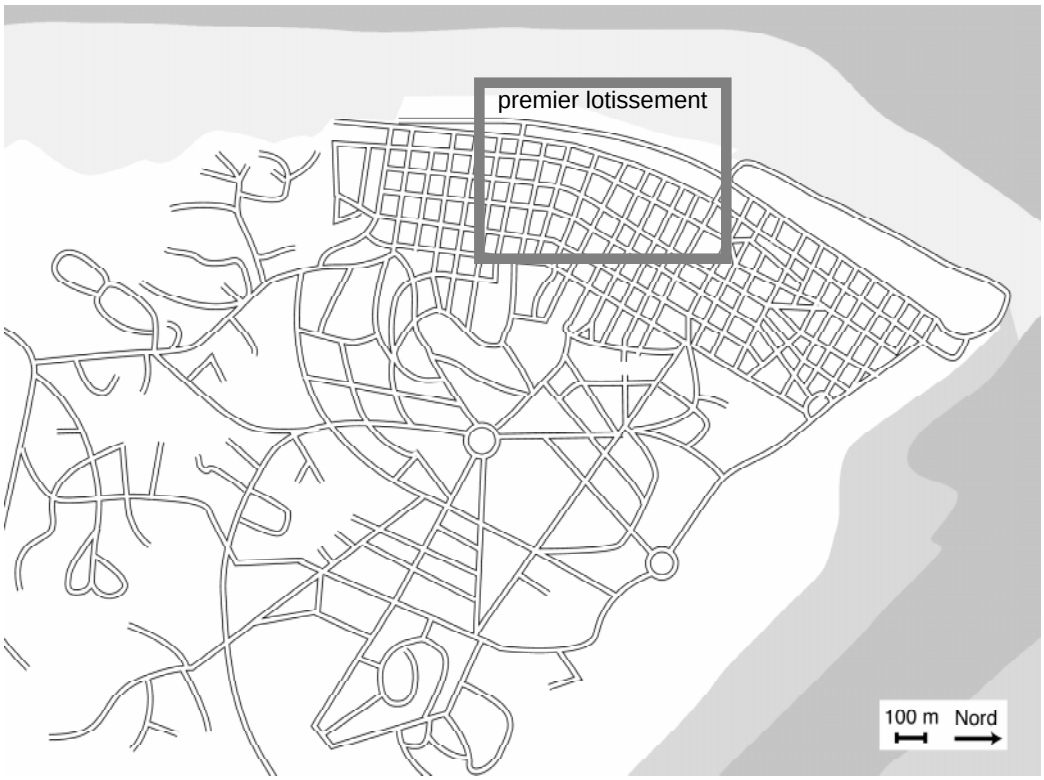
1 - Patrick Saudemont : *Les couleurs du Touquet*. Villeneuve d'Asq : Ravenet-Anceau, 2002, page 11.

2 - Extrait d'une plaquette décrivant le projet, vers 1895. Cité par Marie-Pierre Sensey-Tandeau : *Du Touquet à Paris-Plage… op. cit.*, page 18.

3 - Pierre Lavedan : *Histoire de l'urbanisme*. Tome 3 : *Epoque contemporaine*, Paris : Henri Laurens, 1952, page 198.

Après une première période de développement, ou la station prendra déjà ses distances avec sa vocation balnéaire et sera baptisée «Paradis des sports» [1], Le Touquet connaîtra son véritable essor après la première guerre mondiale, c'est-à-dire peu de temps avant le lancement de Sables-d'Or.

Le Touquet apparaît donc comme un exemple abouti d'un modèle d'urbanisme différenciant nettement les quartiers de bord de mer, à vocation balnéaire, d'une arrière-station dont la vocation est différente, qu'elle soit médicale, résidentielle ou sportive. A ces deux vocations correspondent deux types de plan et, le plus souvent, deux époques différentes. Le Touquet, de ce point de vue, ressemble singulièrement à Arcachon et à Soulac-sur-Mer.



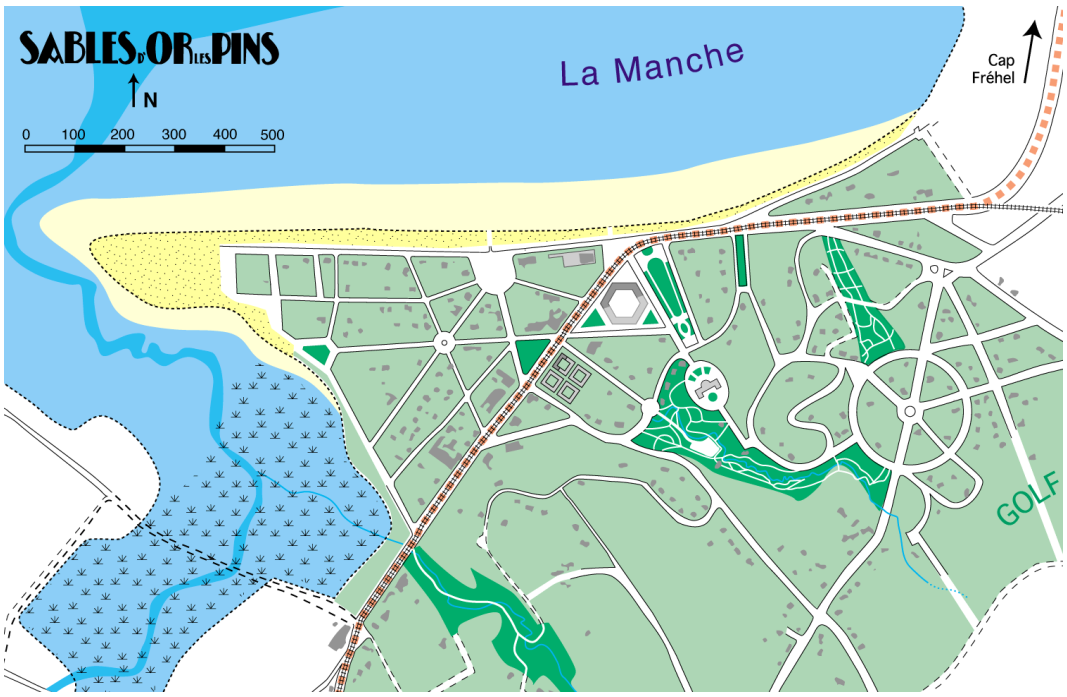
Plan du Touquet-Paris-Plage

Mais s'il est évident qu'un réel souci d'aménagement paysager a prévalu à la réalisation de certains des quartiers de ces trois stations, il reste que ce souci ne concerne pas les quartiers de bord de mer qui apparaissent comme dissociés et conçus, eux, sur le modèle simpliste du quadrillage. Nous verrons, dans les chapitres qui suivent, que la station de Sables-d'Or-les-Pins, malgré des ressemblances certaines [2], a été conçue d'une manière très différente, selon un plan unique, et avec de tout autres modèles ou sources d'inspiration.

Son plan d'ensemble, d'ailleurs, révèle à lui seul cette singularité : il est difficile de le rattacher à l'un ou l'autre des schémas-types que nous venons de décrire, ni à aucune de leurs variantes. On ressent, à observer ce plan, comme un refus délibéré d'adopter le modèle du quadrillage.

1 - A partir de 1903, le directeur des activités sportives du Touquet n'est autre que le baron Pierre de Coubertin.

2 - Les promoteurs de Sables-d'Or, par exemple, reprendront en 1924 le slogan «Paradis des sports» pour leur station.



Avant de détailler la manière dont s'est construit ce projet balnéaire singulier, il importe, par un rapide aperçu sur la place qu'a prise dans l'histoire le choix de l'orthogonalité comme forme urbaine, d'évoquer ce que cette forme peut connoter dans le cas des stations balnéaires pour comprendre, à l'inverse, ce que peut signifier la recherche d'une forme différente.

L'orthogonalité comme forme urbaine

Nous avons vu qu'en choisissant des plans d'urbanisme «en damier» les concepteurs de stations balnéaires ne faisaient que rechercher une forme urbaine optimisant la relation entre les lieux de villégiature et la plage. Pour autant, elles ne sont pas les premières villes à être construites sur ce type de plan, et il peut être intéressant de voir quels points communs elles pourraient avoir avec des modèles antérieurs.

Tell el-Amarna,

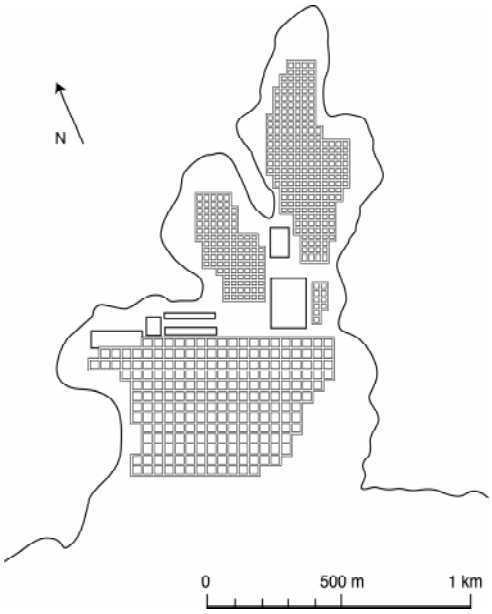
originellement «Akhetaton», fondée par Akhnaton vers -1362, était le village où résidaient les ouvriers constructeurs de pyramides.

Photo : *University of Southern California* (http://www-scf.usc.edu).

Si l'on connaît des villes construites sur un plan orthogonal, comme Tell el-Amarna en Egypte, depuis la plus haute Antiquité, c'est généralement au Grec Hippodamos de Milet (Ve siècle) que l'on attribue la paternité de ce type de plan. On parle d'ailleurs, pour le désigner, de «plan hippodamien». En fait, Hippodamos est surtout le premier à avoir, avec les philosophes ioniens de son temps, développé une théorie associant le tracé d'une ville à des considérations concernant la vie sociale et les modes de gouvernement. [1]

1 - Voir à ce sujet le chapitre consacré à Hippodamos de Milet par Pierre Lavedan dans son *Histoire de l'urbanisme* (*op. cit.*), tome 1, pages 124 et suivantes.

Pour Hippodamos, le modèle en échiquier présente le double avantage d'offrir une bonne exposition au soleil à toutes les habitations et de favoriser la circulation de l'air. Mais selon Pierre Lavedan, la philosophie de ces «urbanistes» ioniens, dont Hippodamos ne serait que l'un des représentants, ne s'arrête pas à ces considérations climatiques, elle annonce également l'idée que *«l'aménagement de la ville doit échapper aux individus pour devenir œuvre collective»*. [1]

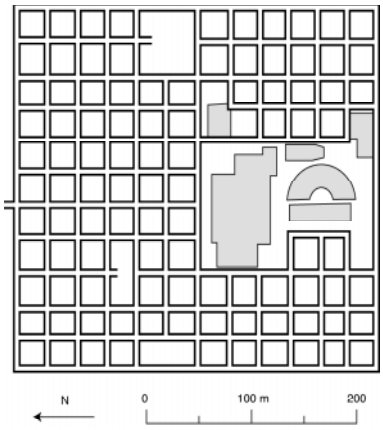


Plan de Milet

Asie Mineure, reconstruite au Ve siècle av. J.C.

D'après «διαδρομές στην Αρχία Μίλητο», site internet de Ιδρύμα μείζονος ελληνισμού (Fondation du monde hellénique), Athènes http://www.fhw.gr

Quoi qu'il en soit, les plans hippodamiens ne s'appliquent pas à des villes anciennes, construites au fil du temps par accumulations successives, mais à des «villes nouvelles». Ce sera le cas notamment de Milet, qui existait depuis longtemps, mais qui fut détruite lors des guerres qui opposèrent les Perses et les Grecs avant d'être reconstruite à partir de -479 [2], sur un plan attribué à Hippodamos. Mais le modèle, ajoute Pierre Lavedan, existait auparavant : *«avant Hippodamos, il y a avait eu un urbanisme ionien ; nous l'avons vu se manifester dans la création de colonies à plans réguliers»* [3].



Timgad

Algérie. Colonie fondée en 100 ap. J.C. pour les vétérans de la légion romaine.

D'après Allan Langdale, Université de Californie (Santa-Cruz) http://ic.ucsc.edu/~langdale/arth134/index.htm

Il continuera encore bien après, avec d'autres exemples attribués à Hippodamos : Priène, ville d'Asie Mineure également détruite et reconstruite, ou Le Pirée, extension portuaire d'Athènes. Mais il sera surtout le modèle type des colonies implantées en Méditerranée durant toute la période hellénistique. Il sera d'ailleurs repris par les Romains, avec notamment la colonie militaire de Timgad [4], en Algérie.

On retrouve ensuite des formes urbaines orthogonales dans les nombreuses villes-bastides construites en Europe vers les XIIIe et XIVe siècles. Ces «villes-neuves» sont bâties de toutes pièces sur des terres acquises par un propriétaire foncier unique, un seigneur féodal ou parfois une abbaye. La forme du quadrillage orthogonal est adoptée le plus souvent, dès que le terrain le permet ; elle représente une optimisation de l'organisa-

1 - Idem, page 145.

2 - Année de la bataille de Mycale qui marqua la domination des Grecs sur les Perses en Asie Mineure.

3 - Pierre Lavedan : *Histoire de l'urbanisme, op. cit.* page 126.

4 - Prise en exemple pour sa *«géométrie très apparente»* par Pierre Merlin dans *L'urbanisme*, coll. «Que-sais-je ?», PUF, 1991-2002, page 8.

Une ville-bastide médiévale :
Saint-Louis de Carcassonne
XIIIe siècle

tion spatiale autour de la place du marché et sous-tend, en même temps, un projet égalitaire puisque toutes les parcelles sont équivalentes. Comme dans le cas des stations balnéaires, la forme de la ville ne résulte pas tant de la volonté de reproduire un modèle que du fait que des objectifs semblables produisent des résultats semblables :

> *«Les bastides sont une réponse non formalisée a priori : un certain nombre de conditions similaires engendrent des conventions implicites et répétées qui donnent naissance à des plans semblables où les seules variations sont le fait de l'adaptation à des situations d'exception géographiques ou autres».* [1]

Il ne s'agit pas à proprement parler de «villes coloniales» dans la mesure où elles n'accompagnent pas une conquête territoriale, mais il s'agit tout de même de villes de peuplement. En effet, la proportion de citadins parmi les habitants, qui avait atteint 40 % à l'époque gallo-romaine, était retombée à 10 % suite aux invasions [2]. Lorsque les conditions de stabilité politique et de prospérité économique redeviennent favorables, on assiste à un nouvel accroissement démographique, accompagné d'une reprise des échanges commerciaux et, consécutivement, à un nouveau développement des villes. C'est dans ce contexte que se développent les villes-bastides et, si elles ne sont pas de même nature que les villes coloniales telles que les Européens en bâtiront à travers le monde, elles sont bâties sur un plan comparable, et d'une certaine manière elles les préfigurent :

> *«[…] le dessein économique et militaire des petites colonies de peuplement relativement homogène, produit des rangées de parcelles identiques qui, associées selon des lois simples, s'inscrivent dans un plan procédant du quadrillage. La bastide est le prototype de la ville coloniale, le modèle sur lequel s'édifieront celles de la conquête espagnole en Amérique latine, ou celle de la première colonisation militaire française au Magreb».* [3]

Les villes-bastides sont aussi l'expression d'un pouvoir et la concrétisation d'un nouvel ordre économique, politique ou militaire. Et le choix du quadrillage, s'il traduit *«l'urgente nécessité de la construction de la ville»* [4] et donc l'importance des moyens mis en œuvre, exprime aussi une volonté de marquer une rupture entre ce nouvel ordre et l'ancien et, partant, la supériorité du premier sur le second.

1 - Philippe Panerai, Bernard Gendre, Anne-Marie Chatelet : *Villes neuves et villes nouvelles ; les composantes rationnelles de l'urbanisme français*. Ecole d'architecture de Versailles, 1986, page 10.

2 - D'après Françoise Divorne, Bernard Gendre, Bruno Lavergne, Philippe Panerai : *Les bastides d'Aquitaine, du Bas-Languedoc et du Béarn ; essai sur la régularité*. Bruxelles : Archives d'architecture moderne (AAM), 1985.

3 - Philippe Panerai *et al.* : *Villes neuves et villes nouvelles… op. cit.* page 20.

4 - Françoise Divorne *et al.* : *Les bastides d'Aquitaine… op. cit.* page 85.

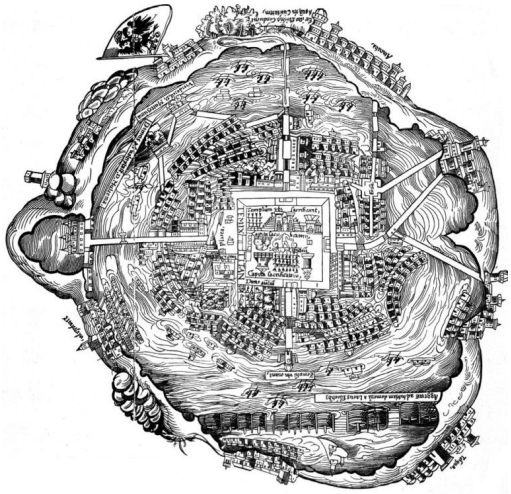
Car c'est le propre de toutes les «villes nouvelles» de l'histoire de *«consolider les conquêtes territoriales, maîtriser les croissances démographiques ou contrôler l'essor économique et culturel»*. [1]

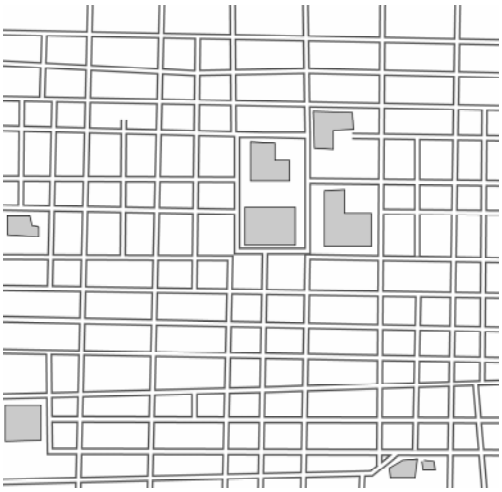
Après les villes-bastides, dont le développement s'arrête avec la guerre de Cent ans, on retrouvera des villes nouvelles à plan orthogonal, d'initiative royale cette fois. Ce sera le cas de Rochefort ou de Richelieu, toutes deux construites au XVIIe siècle. Mais c'est surtout hors de leur continent que les Européens construiront le plus de villes de ce type avec, notamment, la colonisation de l'Amérique.

L'une des plus anciennes de ces villes, et sans doute la plus significative, est Mexico, tracée et bâtie par Cortés après la destruction de la capitale aztèque Tenochtitlán (1521).

Tenochtitlán avant 1521 (à gauche) et le centre-ville de Mexico aujourd'hui (à droite)

L'illustration de gauche est une gravure sur bois réalisée pour Cortés et publiée dans *Praeclara Ferdinandi Cortesii de nova maris oceani hispania narratio*, Nuremberg, 1524. Source : New-York Public Library (http://www.nypl.org).





Ici, le choix du quadrillage est clairement l'affirmation d'un pouvoir, et il s'accompagne d'une *tabula rasa* dans tous les sens du terme : la ville ancienne est détruite et ses tracés urbains ignorés, tandis que dans le même temps, c'est toute une organisation politique et culturelle qui est remplacée par une autre. [2]

Ce principe du plan orthogonal marquant la domination d'une civilisation conquérante et la négation de la culture antérieure sera appliqué, avec plus ou moins de brutalité, dans la plupart des villes coloniales, entre le XVIe et le XXe siècle. [3] Il s'agit aussi, souligne Leonardo Benevolo, de concevoir le plan de villes dont on ne connaît pas encore la dimension future et pour lesquelles le modèle de l'échiquier présente l'avantage de pouvoir s'agrandir dans toutes les directions. Mais l'essentiel est bien d'affirmer une suprématie :

> *«L'objectif est le même : la remise en ordre du cadre bâti, selon les nouveaux principes de la symétrie et de la régularité géométrique. En imposant ces principes, les Européens affirment leur domination dans toutes les parties du monde.»* [4]

1 - Alain Lauret, Raymond Malebranche et Gilles Séraphin : *Bastides, villes nouvelles du Moyen-Age*. Toulouse : Milan, 1988, page 141.

2 - Voir l'article de Jérôme Monnet : «Modernisme, cosmopolitisme et catastrophisme à Los Angeles et Mexico», publié sur le site *CyberGéo* du CNRS (http://www.cybergeo.presse.fr/geocult/geocult1.htm), juin 2000.

3 - Avec l'exception notoire des comptoirs commerciaux hollandais, comme l'a montré la thèse de Ron Von Oers : *Dutch town planning overseas during VOC and WIC rule*. Technische Universiteit Delft (Pays-Bas), 2000.

4 - Leonardo Benevolo : *Histoire de la ville [Storia delle cittá]*. Roquevaire : Parenthèses, 1983 [Roma, 1975], page 319.

Des villes coloniales aux stations balnéaires

Bien plus que celles de l'Antiquité ou que les bastides, les villes coloniales constituent un objet de comparaison intéressant du fait que certaines d'entre elles sont encore en cours de réalisation à l'époque où l'on crée les premières stations balnéaires… que l'on appelle parfois des «colonies».

Les deux types de ville montrent une certaine volonté de rompre avec un existant ; dans un cas, c'est le mode de vie des indigènes que l'on veut remplacer par la «civilisation» du pays conquérant, dans l'autre, ce que l'on veut effacer c'est *«l'horreur du village, le spectre médiéval»*. Car les stations balnéaires, nous dit Dominique Rouillard, se veulent des villes modernes, propres, ne ressemblant en rien aux villages des environs *«non urbanisés, sans eau potable, sans évacuation d'immondices […] aux routes poudreuses et non pavées, tortueuses, peu éclairées, bref sales»*. [1]

Dans les deux cas, une même forme urbaine en échiquier représente cette volonté «civilisatrice» :

> *«Le choix du quadrillage, c'était d'abord la reprise d'une forme urbaine "coloniale" qui exprimera la rupture entre le temps de la solitude, du rivage inconnu et incertain dans sa délimitation, et le temps de la civilisation, de la réflexion»* [2]

Cette rupture volontaire avec le souvenir du village, auquel on laisse tout au plus un rôle de pourvoyeur de pittoresque, s'accompagne a contrario d'une appropriation du rivage et de la mer par la station balnéaire nouvellement implantée. Et cette appropriation, réciproquement vécue comme une dépossession par les autochtones, est elle aussi symboliquement marquée par la forme urbaine en échiquier rectangulaire, qui constitue une sorte de barrière symbolique entre la plage et l'arrière-pays.

Mais si ce caractère colonial concerne la plupart des stations balnéaires, il ne les concerne pas toutes. Sables-d'Or-les-Pins, en tout cas, résulte d'un projet nettement différent quant à la relation entre la station, le territoire de son implantation et ses habitants.

Même si, comme on le verra au chapitre suivant, les comparaisons avec les colons d'Amérique nourrissent une part de l'histoire mythique de sa fondation…

1 - Dominique Rouillard : *Le site balnéaire*, *op. cit.*, page 159

2 - Idem, page 178.

- IV -

Mythes et réalités dans la fondation de Sables-d'Or-les-Pins

Avant d'intéresser des promoteurs de station balnéaire, le lieu sur lesquel est construit Sables-d'Or-les-Pins n'était pas inconnu. La preuve en est qu'il avait un nom : «la grève du Miniou», parfois aussi orthographié «Minieux» [1]. Le sable des dunes, où paissaient tout au plus une poignée de chèvres ou de moutons, n'avait certes pas une grande valeur économique, mais la mer, elle, en avait une. C'est donc surtout en tant que lieu de passage pour les collecteurs de grèves, et surtout les ramasseurs de goémon, que ce territoire avait une valeur, et donc une histoire.

Mais cette histoire, dans les années 1920, s'estompe pour laisser la place au mythe du «découvreur de plage». Pour les promoteurs de ce mythe, selon les termes de Dominique Rouillard, *«la frange côtière n'appartiendrait "à personne" pas plus que le territoire américain aux indiens»* [2]. Cette condition est nécessaire à l'image d'aventurier qui doit accompagner celle du «découvreur-promoteur».

Roland Brouard, le promoteur de Sables-d'Or, n'a en réalité pas plus découvert la grève du Miniou que Christophe Colomb l'Amérique. Mais l'image d'une station balnéaire comme Sables-d'Or s'élabore selon un double fil conducteur : celui de son histoire vraie et celui de la construction de son histoire mythique. C'est à démêler ces deux histoires, souvent intimenent enchevêtrées, que s'attache le présent chapitre.

1 - L'acte de vente des terrains et le cadastre de l'époque mentionnent le nom de «Dunes des Hôpitaux» pour désigner précisément le massif dunaire. Ce nom, qui désigne aussi un bourg voisin, n'a jamais été cité par la suite pour nommer le lieu d'implantation de Sables-d'Or… Il aurait sans doute semblé inconvenant pour une station balnéaire dont le cahier des charges stipule que les *«établissement d'hôpital, hospice, sanatoria […] n'y sont pas autorisés»*.

2 - Dominique Rouillard : *Le site balnéaire, op cit.*, page 58.

Note : les municipalités de Pléhérel et de Plévenon se sont associées en 1972 et ont adopté le nom de Fréhel. Ainsi, selon la date des évènements ou des écrits pris en référence, il pourra être question des «archives municipales de Pléherel» ou des «archives municipales de Fréhel», pour désigner ce qui sera parfois la même chose.

La spécificité du littoral breton

Nous l'avons vu précédemment, les littoraux sableux sur lesquels ont été implantées les stations balnéaires sont toujours des territoires mouvants, instables, et donc difficilement constructibles. Pour autant, ils ont toujours intéressé les populations locales, ne serait-ce que pour des raisons économiques. Cet intérêt a poussé les habitants à y implanter de petites installations portuaires, souvent détruites par la mer ou le sable, et maintes fois reconstruites. Les territoires concernés, s'ils n'étaient pas des lieux d'implantations durables, n'étaient pour autant pas des territoires vides, totalement inoccupés et sans projet.

«Partout le flot moutonne autour de groupes d'îles, et c'est ainsi le long des côtes bretonnes. La mer a beau frapper, elle trouve mille restes de ces vieilles colères et s'épuisera longtemps avant d'arriver à les détruire : notre granit est solide» (V. Vattier d'Ambroyse : *Le littoral de la France. Côtes bretonnes - du Mont Saint-Michel à Lorient*. Paris : Sanard et Derangeon, 1892, page 70)

La situation n'est pas tout à fait la même en Bretagne. Bien sûr, le littoral sableux y est aussi instable qu'ailleurs, mais les plages et les cordons dunaires ne sont jamais d'une très grande longueur – deux ou trois kilomètres tout au plus sur la côte Nord. Il n'est donc jamais nécessaire de bâtir un port sur le sable, puisque l'on trouve toujours à proximité des côtes rocheuses beaucoup plus stables. Le port d'Erquy, très ancien, ou le Port-Barrier, construit en 1891 à l'Est de la grève du Miniou (futur Sables-d'Or), en sont des exemples. Par ailleurs, on ne connaît pas beaucoup, en Bretagne, d'histoires de villages engloutis par la mer ou ensevelis sous les dunes, comparables à celles que l'on connaît partout où les cordons dunaires littoraux sont beaucoup plus longs, notamment sur la côte landaise. Plus exactement, ces histoires existent, mais elles appartiennent à la mythologie celtique plus souvent qu'à l'Histoire et mettent en scène de supposées civilisations disparues plutôt que des petits ports de pêche [(1)].

De fait, et à l'exception notoire d'une villa gallo-romaine isolée [(2)], aucune implantation architecturale n'existait sur la grève du Miniou avant Sables-d'Or-les-Pins, pas plus que sur aucune autre plage des environs. Mais si les Bretons ne construisaient pas sur leurs plages, ils n'en avaient pas moins un usage aussi intensif qu'ailleurs : comme partout, la plage était un lieu de pêche qui permettait l'apport de compléments alimentaires et donnait même lieu à de petits commerces. Cet apport a été, dans l'histoire, plus important en Bretagne qu'en bien d'autres régions littorales, du fait de la pauvreté des terres agricoles. Lors des nombreuses famines et disettes qui sévirent jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, les habitants des communes littorales des Côtes-du-Nord souffrirent moins que ceux de l'intérieur, grâce à la proximité de la mer [(3)]. Et les plages était les lieux privilégiés pour la pêche à pied et le ramassage des coquillages.

Les engrais marins

Les plages bretonnes comportaient une autre ressource d'une grande importance économique : le ramassage du goémon. En

1 - En fait, les côtes bretonnes, granitiques ou gréseuses, reculent effectivement sous l'effet de l'érosion marine, mais ce recul est très lent. Il est tout de même à l'origine de la disparition historiquement reconnue de certains villages, dont la découverte nourrit régulièrement les nombreuses légendes de villes englouties. La plus connue est la cité d'Ys, la plus proche de Sables-d'Or est celle de Nazado, ville supposée avoir précédé l'actuel Erquy (réf. : Gwenc'hlan Le Scouëzec, *Le guide de la Bretagne mystérieuse*, Ed. Beltan-Breizh, 1989).

2 - Les thermes domestiques d'une villa Gallo-Romaine (datée de 175-195 après J.C.) ont été découverts en 1979 sur la plage de Sables-d'Or. Cette villa est isolée et reste un cas exceptionnel, même si la fréquentation des plages était probable du temps des Romains (réf. : Musée de la Société d'Archéologie de Corseul).

3 - *«Les paroisses situées le long de la côte sont les plus riches, les plus fertiles, les plus peuplées et les mieux cultivées* […]. *La partie méridionale* [des Côtes-du-Nord] *au contraire est couverte de landes et de bois : le seigle, l'avoine, le sarrazin, sont presque la seule nouriture des habitants»*. Docteur Bagot, 1775, cité par Georges Minois dans *Les Côtes-d'Armor de la préhistoire à nos jours*. Saint-Jean-d'Angely : éditions Bordessoules, 1987, page 178.

effet, si le département des Côtes-d'Armor est aujourd'hui le premier département agro-alimentaire de France, cette performance n'a été rendue possible qu'avec l'expansion du réseau de chemin de fer permettant l'approvisionnement des terres en engrais. A l'état naturel, les terres sont beaucoup trop acides pour être productives, et l'on ne parvient guère à y cultiver à grande échelle que le sarrasin.

Durant la première moitié du XIXe siècle, et en dehors de quelques bassins sédimentaires comme celui de Lamballe, l'agriculture n'était performante que sur les terres proches de la mer. Tel était le cas des communes de Plurien et Pléhérel, spécialisées au XIXe siècle dans les cultures maraîchères.

Au début du XXe siècle, les choses ont changé. On cultive davantage la pomme de terre et la pomme à cidre, et on utilise pour cela de grandes quantités d'engrais chimiques, comme en témoigne le registre du conseil municipal de Plurien en 1922 :

> *«Plurien et les communes voisines, constituent une région de grande production agricole qui expédie notamment beaucoup de pommes de terre, de pommes à cidre et de poulains et emploie déjà une grande quantité d'engrais chimiques […]»*

La lettre dont est extrait ce texte était destinée à la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest, et présentait l'argumentaire de la commune pour obtenir que le tracé de la future voie ferrée lui soit favorable.

On aurait donc pu croire qu'à cette époque l'approvisionnement en goémon n'était plus une priorité. Pourtant, à plusieurs reprises, les habitants de la commune se sont opposés à des projets qui auraient risqué de compromettre leur libre accès à la plage. Ce fut le cas en 1925, lorsque le promoteur de Sables-d'Or demanda à son profit l'aliénation d'une partie marécageuse du domaine public maritime. Bien qu'il ait prévu dans son projet le tracé d'une route de 13 mètres de large à cet effet, plusieurs protestations ont été inscrites au registre d'enquête pour exiger *«le maintien des accès à la grève et à la mer»* [(1)].

Neuf ans plus tard, la municipalité s'oppose à un projet de route qui traverserait le marais et qui *«couperait l'accès aux engrais marins auxquels les habitants ont droit»*. Pourtant, à cette époque, le train apporte chaque année des centaines de tonnes d'engrais chimiques en gare de Plurien, et l'on peut se demander si l'importance économique du goémon est aussi grande que le laisse entendre le conseil municipal qui note dans son registre que *«les habitants en font un très ample usage»* [(2)]. Cet usage, en 1934, était sûrement déjà bien réduit, mais les souvenirs de ce qu'avait représenté cette *ressource*, et la potentialité qu'elle pouvait encore représenter, étaient présents dans la mémoire collective des habitants.

1 - Rapport d'enquête *de commodo et incommodo*, 1925, archives municipales de Plurien.

2 - Registre du conseil municipal, Plurien, 1934.

L'importance économique du goémon [1]

Goémon (1686, du bret. *gwemon*) est le nom breton des algues marines et, par extension, de l'engrais que l'on en tire. En Normandie, on parle plutôt de *varech* (1369, du scandinave *vagrek*) pour désigner à peu près la même chose [2].

Le ramassage des algues déposées sur les plages, les grèves ou les rochers découverts à marée basse, est un usage attesté depuis le Moyen-Age, notamment en Normandie et en Bretagne. Rarement utilisé dans l'alimentation, contrairement à d'autres pays comme l'Angleterre, le goémon a constitué pendant des siècles, outre son rôle de combustible, un engrais très important pour l'agriculture littorale, et notamment pour les cultures maraîchères qu'il rendait possible même sur des sols pauvres. Lorsqu'elles sont calcifiées, les algues littorales déposées sur la plage constituent ce qu'on appelle le maerl [3]. Le maerl est particulièrement utile en Bretagne du fait qu'il sert d'amendement calcaire permettant de neutraliser l'excessive acidité des terres agricoles. Jean Rigaud, auteur d'une *Géographie historique des Côtes-du-Nord*, résumait ainsi l'importance des engrais marins sur le littoral du département :

> *«La mer offre à cette belle contrée une mine inépuisable d'engrais qui lui permettent une culture intensive et l'exportation de produits abondants, tout en augmentant la richesse initiale du sol : les sables coquilliers et la tangue lui fournissent le calcaire indispensable à la production des trèfles […]. La mer lui fournit en outre les varechs, dont la valeur comme engrais égale celle du fumier».* [4]

Outre son usage agricole, le goémon a été utilisé à partir du XVIIe siècle pour la production de soude. Celle-ci s'obtient par

> *«[…] Pendant ce temps-là une autre moisson se fait aussi, mais au bas des roches, dans cet espace neutre que la marée envahit et découvre tour à tour. C'est la récolte du goémon. Chaque lame, en déferlant sur le rivage, laisse sa trace en une ligne ondulée de végétation marine, goémon ou varech. Lorsque le vent souffle, les algues courent en bruissant le long de la plage, et aussi loin que la mer se retire sur les rochers, ces longues chevelures mouillées se plaquent et s'étalent. On les recueille par lourdes gerbes et on les amoncelle sur la côte en meules sombres, violacées, gardant toutes les teintes du flot, avec des irisements bizarres de poisson qui meurt ou de plante qui se fane. Quand la meule est sèche, on la brûle et on en tire de la soude».*
>
> «La moisson au bord de la mer», Alphonse DAUDET, *Contes du lundi* (1873).

1 - Sources : Pierre Arzel, «Les goémoniers du Léon», *Ar Men* n°7, février 1987, et, *Les goémoniers*, Douarnenez, Le Chasse-Marée, éd. De l'Estran, 1987. Voir aussi : Ecomusée des goémoniers, Plouguerneau (29880) http://www.club-internet.fr/perso/bezhin/index.html

2 - Réf. : Petit Robert.

3 - *Maerl* : Mot breton désignant les algues calcaires du genre *Lithothamnium* exploitées comme amendement marin dans les petits fonds au large de la Bretagne (Jean-Pierre Pinot : *Vocabulaire de géomorphologie*, Institut Océanographique, Paris, 2002 (http://www.oceano.org/io/cyberdoc/voca/)

4 - Jean Rigaud : *Géographie historique des Côtes du Nord*. Franciscque Guyon, éd., Saint-Brieuc, 1890. page 34.

brûlage des algues et est notamment utilisée dans la fabrication du verre. Commencée en Normandie, cette exploitation se répand rapidement sur l'ensemble du littoral breton et prend une telle importance économique qu'elle devient la principale ressource de plusieurs villes et villages de bord de mer.

Au début du XIXe siècle, alors que les besoins en soude diminuent du fait des importations, on découvre les vertus médicinales de l'iode et la possibilité de l'extraire des cendres de goémon. L'exploitation industrielle de ce dernier ne diminue donc pas. Elle continue même au XXe siècle et se trouve relancée, à partir de 1930, par l'utilisation des alginates dans l'industrie alimentaire.

Tout au long des siècles, le droit de ramassage du goémon revêt donc une importance économique majeure pour une bonne partie de la population du littoral. Ce droit est d'autant plus important qu'il est accessible à tous, puisqu'il concerne le domaine maritime. On remarque qu'une ordonnance édictée par Colbert en réglemente l'usage, dès 1681, afin d'en assurer une juste répartition et d'éviter la surexploitation [(1)].

Mais si l'usage du goémon comme engrais (ou du maerl comme amendement) est commun à l'ensemble du littoral breton, son usage industriel s'est principalement développé dans le Finistère. En Bretagne Nord, c'est surtout dans le pays de Léon que cette exploitation a été (et est encore aujourd'hui) la plus importante. Elle s'est répandue quelque peu dans le Trégor et jusqu'au Sillon du Talberg [(2)], à l'Ouest de Paimpol, mais ne s'est guère pratiquée plus à l'Est. D'ailleurs, dans sa description précise de cette partie du littoral en 1892, Vattier d'Ambroyse parle bien du ramassage du goémon, mais ne fait aucune allusion à un usage non agricole :

> *«Un peu partout où cela est possible* [entre Fréhel et Erquy], *les riverains s'occupent des engrais de mer; goémons ou varechs, vases ou sables saturés de principes fertilisants, sont employés avec empressement, soit dans les champs du littoral, soit dans les campagnes plus éloignées»*. [(3)]

Ainsi, même si l'on retrouve parfois les traces de quelques anciens fours, l'importance du goémon sur la grève du Miniou est essentiellement liée à l'agriculture. Or celle-ci, au début du XXe siècle, bénéficie des engrais chimiques qui, comme on l'a vu, se répandent dans le monde agricole avec l'expansion du chemin de fer. Cependant, un droit est un droit et ce qui est encore utile à l'Ouest de la Baie de Saint-Brieuc pourrait bien l'être, ou le redevenir, à l'Est. Il est clair que les préoccupations du conseil municipal s'expriment en terme de «droit d'accès», sans allusion directe à un «droit de récolte», cet accès ne se limitant pas, comme on va le voir, à une ressource économique.

1 - Ordonnance de 1681, Titre 10, art 1er - *«Les habitants des paroisses situées sur les côtes de la mer s'assembleront le premier dimanche du mois de janvier de chaque année, à l'issue de la messe paroissiale, pour régler les jours auxquels devra commencer et finir la coupe de l'herbe appelée varech ou vraicq, sart ou gouesmon, croissant en mer à l'endroit de leur territoire»*. Cette ordonnance restera longtemps en vigueur, comme en témoigne, par exemple, le registre du conseil municipal de Pleumeur-Bodou, réuni le 9 janvier 1814, pour *«fixer le jour au qu'el s'ouvrira et commancera la coupe du goëmon ou varech coisent* [croissant] *en mer sur la côte de cette commune pour la présente année : le susdit conseil, après avoir délibéré, ont été d'une voix unanime d'avis de fixer laditte couppe au jeudi trois fébrier prochain pour être continuée jusqu'au premier mai aussi prochain»*.

2 - Voir R. Vidal : *L'invention des Côtes-d'Armor*, mémoire de DEA, pages 54-65.

3 - V. Vattier d'Ambroyse : *Le littoral de la France. Côtes bretonnes - du Mont Saint-Michel à Lorient*. Paris : Sanard et Derangeon, 1892. p. 129.

La Roche du Marais

ou Gravelle de Gargantua.

Carte postale des années 1920.

L'économique et le symbolique

L'importance économique de cet accès à la grève est sans aucun doute réelle pour certains habitants ; le goémon est un engrais gratuit et la pêche à pied comme le ramassage des coquillages représentent des revenus d'appoint non négligeables pour bien des habitants. Il s'agit de *ressources économiques*, et non encore d'activités ludiques comme elles le deviendront [1].

Mais il est intéressant de noter que le Conseil municipal de 1935 ne reproche pas seulement au tracé routier, évoqué plus haut, de couper l'accès à la grève, mais aussi d'abîmer, de dénaturer, un rocher qualifié de «pittoresque» et qui ne doit pas tant sa renommée à sa forme qu'à la légende qui y est associée. Ce rocher, situé du côté d'Erquy, se nomme «la Gravelle de Gargantua» car *«suivant la légende, un jour que le géant passait par là, il sentit comme un gravier qui l'incommodait dans sa marche : c'était le rocher en question qui s'était glissé dans son soulier sans qu'il s'en aperçut et qu'il jeta dans cet endroit»* [2].

Le conseil municipal formule à l'encontre de ce tracé routier un troisième reproche : il empêcherait, du fait que la route serait alors inondée, la réalisation d'un projet qui consisterait à fermer la lagune pour la transformer en plan d'eau permanent.

Nous reviendrons sur ce projet, encore à l'étude dans les années 1960 quoique jamais réalisé, mais nous retiendrons pour l'instant que les trois arguments avancés par la commune sont de trois natures différentes :

- L'accès aux engrais marins relève à la fois de l'attachement à une réalité économique et, ce qui est sans doute plus important dans l'esprit des habitants, au souvenir de cette réalité.

- La Gravelle de Gargantua reflète un attachement à une valeur symbolique, pudiquement qualifiée de «pittoresque», mais touchant au mythe, à la légende.

1 - L'évolution de l'activité de ces «collecteurs de grèves» et de ses représentations picturales a été étudiée par Philippe Jacquin. Voir «Images des collecteurs de grèves, de la sauvagerie à la nostalgie», *in* Nathalie Richard et Yveline Pallier : *Cent ans de tourisme en Bretagne, 1840-1940.* Rennes : Apogée, 1996, pages 137-142.

2 - Légende d'une carte postale du début du siècle (reproduite ci-dessus).

- Le projet de plan d'eau marque surtout un attachement à une potentialité. Plus qu'une réalité économique objectivable, il s'agit davantage de préserver le droit des habitants à nourrir des projets sur leur territoire. Ce droit est, lui aussi, plutôt de l'ordre du symbolique, d'autant que la fermeture de la lagune aurait pour effet de noyer la Gravelle de Gargantua et de couper l'accès à la grève plus encore que le ferait une route…

La valeur financière des dunes

En Bretagne, comme sur tout le littoral français, les espaces dunaires étaient considérés comme faisant partie du domaine maritime ; ils n'étaient ainsi la propriété de personne jusqu'à la Révolution. Déclarés, au même titre que les autres territoires «vacants», propriété de la Nation en 1791, ils furent en général rétrocédés aux communes, qui en avaient l'usage, un an plus tard. Ce fut le cas des dunes de la commune de Pléhérel qui fait référence à cette rétrocession dans le procès verbal d'adjudication dressé à l'occasion de leur première mise en vente [1].

Il est intéressant de noter que la commune voisine, Plurien, n'a fait part, à cette époque, d'aucune contestation. L'Etat attribuait pourtant à la seule municipalité de Pléhérel l'ensemble du cordon dunaire, alors que celui-ci est traversé par le ruisseau Saint-Symphorien, censé délimiter les deux communes. Les contestations de Plurien apparaîtront d'abord timidement, en 1899, sous la forme d'une simple lettre, comme le relate Pierre Amiot :

> *«Le 4 juin 1899, le Conseil municipal de Pléhérel prend connaissance d'une lettre du sous-préfet de Dinan, en date du 11 février précédent, par laquelle il prie le maire d'examiner la délibération du Conseil municipal de Plurien demandant qu'aux abords de la grève de Minieu, le territoire des communes de Pléhérel et Plurien soit limité par le cours actuel du ruisseau de Symphorien.*
>
> *Le Conseil refuse d'aborder toute question de nouvelle délimitation et n'entend céder aucune portion de son territoire».* [2]

Les contestations reprendront beaucoup plus vigoureusement à partir de 1922, année où Brouard communique son projet à la mairie. Nous reviendrons plus loin sur ces longues procédures qui dureront jusqu'aux années 1960, mais nous pouvons remarquer pour l'instant qu'entre la rétrocession de 1792 et la vente par Pléhérel, en 1874, l'absence de réaction de la commune voisine révèle simplement le peu de valeur qu'étaient censées représenter les dunes en elles-mêmes. Ce peu de valeur apparaît clairement, en 1865, dans une intervention du maire que relate également Pierre Amiot :

1 - Le registre municipal fait mention de la loi du 28 août 1792 qui attribue les espaces dunaires aux communes.

2 - Pierre Amiot : *Histoire du Pays de Fréhel*, édité par l'auteur à Fréhel, (1981) 1993, page 273.

«Le 14 mai 1865, le maire de Pléhérel, M. Guérin Joseph, expose au Conseil municipal que la commune est imposée au rôle des contributions foncières, comme propriétaire de terrains connus dans le pays sous le nom de dunes et landes. Ces terrains sont entièrement incultes, ils ne produisent aucun revenu de quelque nature que ce soit et "ils ne seront même jamais susceptibles d'en produire aucun", comme l'a reconnu l'agent du Gouvernement chargé de visiter et d'apprécier les diverses propriétés communales. Cependant chaque année la commune paie un impôt foncier qui s'est élevé pour 1864 à 66 Francs et 12 centimes. En conséquence, le maire propose au Conseil de demander que la commune soit dégrevée de cette imposition». [1]

L'agent du Gouvernement, en affirmant que les dunes ne seront jamais susceptibles de produire aucun revenu, manquait singulièrement de clairvoyance. A cette époque, plusieurs stations balnéaires avaient déjà été bâties sur des espaces dunaires du littoral français. Deauville et Cabourg, sur le littoral normand, étaient les premières, mais d'autres avaient vu le jour, notamment aux environs de Bordeaux : Soulac-sur-mer, Lanton ou Arcachon, et aussi Royan qui démarrait véritablement en 1865. Toutes s'étaient avérées être de bons placements financiers, et il n'était pas difficile d'imaginer que les Côtes-du-Nord allaient connaître le même phénomène : Dinard, dans le département voisin, était déjà une station réputée, et Paramé, près de Saint-Malo, allait être lancé cinq ans plus tard.

De fait, moins de dix ans après, en 1874, la commune de Pléhérel, qui a besoin d'argent pour construire sa nouvelle église, met en vente une partie de ces terrains, ceux-là mêmes qui deviendront Sables-d'Or-les-Pins. Elle en tire la coquette somme de 20 000 Francs, ce qui correspond à trois siècles de paiement de cet impôt foncier que le maire trouvait excessif en 1864. [2]

L'acquéreur, Emmanuel Gaspard, comte de Flavigny et ancien préfet des Côtes-du-Nord, estime sûrement que le placement va devenir intéressant. La somme est importante [3] pour des terrains considérés comme n'ayant aucune valeur, mais la surface vendue est importante elle aussi (95 hectares). A titre de comparaison, les terres qui s'échangent dans les landes voisines, et représentent une ressource économique – même faible –, atteignent des prix deux à trois fois plus élevés. [4]

La bonne affaire, ce n'est pas le comte de Flavigny qui la fait. Obligé de quitter la région pour rejoindre Paris, il revend ses dunes à perte à un certain Hippolyte de Courville, en 1881.

Ce dernier décède en 1888. Ses héritiers ne se contentent pas d'attendre que les prix montent, ils font planter des pins sur la moitié de la surface dès le début des années 1900. Cette forêt de pins, de laquelle ils attendent peut-être une plus-value fores-

1 - Pierre Amiot, *op. cit.*, page 268.

2 - La comparaison est possible puisque, durant tout le XIXe siècle, la valeur du Franc est à peu près constante (c'est le «Franc Germinal», indexé sur l'or).

3 - D'après les données de l'INSEE, 20 000 Francs de l'époque équivaudraient à environ 400 000 Francs d'aujourd'hui (61 000 Euros). Il s'agit d'une somme très significative pour une commune d'un millier d'habitants.

4 - Les dunes de Pléhérel, à 200 Francs l'hectare, n'était pourtant pas spécialement bon marché. A la même époque, selon Bertall (*La vie hors de chez soi*, Plon, 1876, cité par D. Rouillard p. 68) un hectare de ces terres «qui ne produisaient rien» se vendait dans les 100 Francs. Autre élément de comparaison : les dunes de ce qui deviendra Le Touquet - Paris-plage s'étaient vendues 75 Francs l'hectare en 1837.

tière, et plus probablement une vocation cynégétique, constitue en tout état de cause un atout important qui leur permet de revendre l'ensemble des dunes à un prix intéressant.

L'acheteur, cette fois, est Roland Brouard qui, avec son associé Bernard Launay, les acquiert en 1921 pour la somme de 105 000 Francs (soit, en Francs constants, une fois et demie le prix de 1874).

Après les travaux de viabilisation et la construction des premiers hôtels, les terrains, en 1925, sont mis en vente à 25 Francs le mètre carré. Si tant est que la comparaison soit possible, le prix du mètre carré de dune, une fois rendu constructible, serait devenu environ cinquante fois supérieur à celui de 1921. Une bonne affaire en perspective donc… mais, on le verra plus loin, les choses ne seront pas si simples pour Roland Brouard.

Premières «découvertes» de la grève du Miniou

L'évolution du prix de vente des dunes montre que leur réelle valeur financière n'a été révélée que du jour où un promoteur a décidé d'en faire une station balnéaire. Pourtant, le simple fait qu'elles aient trouvé des acquéreurs au XIXe siècle et que leur prix ait légèrement monté laisse supposer que certains avaient déjà pressenti leur valeur à venir.

Pour les habitants des communes voisines, la valeur de la grève du Miniou tenait principalement à des droits d'usage, et celle des dunes qui les en séparaient à un droit de passage. Pourtant, pour certains des acteurs locaux, la possibilité d'un développement touristique avait déjà été évoquée dès le début du siècle. La légende construite ultérieurement, et qui présente le promoteur de Sables-d'Or, Roland Brouard, comme le découvreur du site et de ses potentialités, fera disparaître l'existence de ces «précurseurs».

Le registre de 1935 du conseil municipal de Plurien (*op. cit.*) montre bien que l'intérêt de la municipalité pour le développement touristique ne se limite pas à une relation de confiance absolue envers un promoteur auquel on laisserait tout pouvoir en ce qui concerne le développement de la station. Les élus ont leur propre vision sur la question et, surtout, marquent leur volonté de préserver le territoire de leur commune en vue d'un développement futur. Cet intérêt ne date pas de l'arrivée de Roland Brouard.

La destinée touristique de la plage du Miniou a en effet été évoquée dès 1905, à l'occasion des nombreuses discussions précédant la définition du tracé de la ligne de chemin de fer. A cette époque, certains défendent l'idée d'un tracé «rapide» qui relierait les villages entre eux en passant par l'intérieur, puisque, lorsque ce ne sont pas des ports, les villages sont le plus souvent

implantés à distance de la mer. D'autres, par contre, pressentent l'intérêt qu'il y aurait, dans un avenir proche, à desservir les plages destinées à être fréquentées. C'est le cas de la municipalité de Plurien qui rapporte, dans son registre de 1905, le contenu d'une lettre communiquée à la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest :

> *«Le conseil, considérant que la superbe grève de Minieu, située à 1500 mètres au Nord du bourg de Plurien, deviendrait une station balnéaire importante si une route y aboutissait, qu'un projet de construction de cette route a été soumis à l'administration compétente en 1898, que ce projet aurait une grande chance d'aboutir, si une gare était située à proximité. Demande que la ligne Pléneuf, Erquy, Plurien, Pléhérel - Matignon, passe aussi près que possible du bourg de Plurien et qu'une gare y soit établie dans le midi».*

Cette position est également défendue par l'ingénieur chargé des travaux, Louis Harel de la Noë [1], spécialisé dans les ouvrages d'art en béton armé, particulièrement bien adaptés aux reliefs vallonnés. Il apporte les solutions techniques qui permettent aux lignes du département de passer le long des côtes.

Il est difficile de savoir si cet ingénieur, dont nous reparlerons plus loin, défend simplement un projet qui va lui permettre de mettre en œuvre son savoir-faire, ou s'il est réellement visionnaire dans son idée de desservir au mieux le littoral… toujours est-il que, après bien des discussions, le tracé de la voie ferrée passe par la grève du Miniou, devenue Sables-d'Or-les-Pins. Longtemps avant sa réalisation, ce tracé est décrit (et argumenté) par un journal départemental, *Le Publicateur,* du 7 mai 1905 [2]:

> *«D'Erquy Bourg, la ligne devrait se prolonger vers les Hôpitaux qui est un village très important, comprenant presque exclusivement une population maritime, et, de là, franchissant le ruisseau l'Ilet à un point à déterminer, aborderait Plurien dans le Nord et se profilerait ensuite directement sur Plévenon en passant proche de l'important village de la Carquois et du Vieux Bourg de Pléhérel. Ce tracé permettrait de desservir des villages très populeux ; il passerait à proximité de la grève dite de Minieux dont la beauté, encore ignorée faute de moyens de communication, attirera sûrement un nombre considérable de baigneurs et constituera avant peu une des plages les plus fréquentées de la région…»*

La construction de la ligne Saint-Brieuc-Matignon commence en 1906, puis est interrompue par la guerre de 1914-1918. En 1922, alors qu'elle n'arrive encore qu'à Erquy et que les travaux ne progressent plus, le débat sur le choix de son tracé est à nouveau d'actualité. Le conseil municipal de Plurien argumente, cette fois, pour que les travaux reprennent :

1 - Louis Harel de la Noë est nommé ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées des Côtes-du-Nord en 1901. Voir chapitre VI page 124.

2 - *Le Publicateur* est le premier journal du département, lancé en 1836 par Charles le Maout.

«[…] le transport du sable de nos dunes, ainsi que du pavé, du moellon et des tailles des grandes carrières de Minieu, fournirait un trafic important, surtout si la ligne se constituait jusqu'à Matignon pour être reliée à tout le réseau ; les beautés de nos plages et du Cap Fréhel appellent les touristes et les baigneurs ; il y aura de sérieuses difficultés à ravitailler les locomotives si elles s'arrêtent à Erquy, tandis qu'à Plurien, les prises d'eau sont faciles à établir sur deux ruisseaux qui ne tarissent jamais et qui proviennent d'un niveau élevé». [1]

De 1905 à 1922, on remarque qu'il est déjà question, avant que Roland Brouard n'en parle, de «*la superbe grève de Minieu*», des *«beautés de nos plages»*, et même des potentialités touristiques du lieu, destiné à devenir *«une des plages les plus fréquentées de la région»* (*Le Publicateur)*, voire *«une station balnéaire importante»* (Conseil municipal de 1905).

La «découverte» de la grève du Miniou par Roland Brouard

Il est incontestable que la mise en valeur touristique de la grève du Miniou résulte d'une initiative personnelle de Roland Brouard, homme d'affaire imaginatif et entreprenant. Mais cela ne suffit pas à construire le mythe fondateur d'une station balnéaire digne de ce nom. L'entrepreneur, pour que la légende soit complète, doit aussi être un découvreur, un peu aventurier, un peu poète. Il doit allier la sensibilité d'un artiste, capable de voir ce que les autres ne voient pas, à la perspicacité de celui qui pressent les potentialités d'un site, celui qui sait prévoir ce que les autres ne prévoient pas et entreprendre ce à quoi personne n'avait pensé avant lui. Et pour que cette image soit complète, il faut bien que la grève du Miniou soit un lieu ignoré de tous, sauvage, voire inhospitalier. L'explorateur-entrepreneur peut alors en découvrir l'exceptionnelle beauté et la richesse potentielle que, bien sûr, personne ne soupçonnait.

De ce point de vue, et durant les premières années de Sables-d'Or, Brouard était trop engagé dans la réalisation de son projet pour se préoccuper de sa propre légende. D'autres l'ont fait à sa place. Mais dans le texte qu'il rédige un an avant sa mort, soit dix ans après l'inauguration de Sables-d'Or, il ne manque pas d'apporter sa contribution à ce mythe de l'explorateur-fondateur qui circule encore largement aujourd'hui. Dans ce texte, la grève du Miniou est présentée comme un…

«[…] coin de Bretagne où ne peuvent pénétrer que ceux qui ont le courage de marcher à pied ou d'en explorer, au long de la côte jusqu'au fond des criques, toutes les beautés inaccessibles et inconnues de la plupart des touristes» [2].

Ce «coin», Brouard ne le découvre pas au hasard de ses

1 - Registre du Conseil municipal, février 1922.

2 - Ce texte a été adressé par Roland Brouard au directeur du journal *Dinard-Côte d'Émeraude*, qui le publie en 1934 (numéros du 23 mars, du 30 mars et du 6 avril).

discussions avec les gens du pays qui, pourtant, le connaissaient assez bien pour lui avoir donné un nom. Il le découvre parce qu'il est un promeneur solitaire irrésistiblement attiré par l'inconnu, le mystérieux :

> *«Je ne cessais, de temps en temps, notamment le dimanche, de pousser des pointes avancées, en auto, à bicyclette ou à pied, vers ces grèves inconnues qui renfermaient pour moi tant de mystère impressionnant et où l'on pouvait goûter, dans la majesté des sites, une solitude émerveillée par tout ce qu'elle contenait à la fois de repos, de quiétude et de poésie dans les couleurs».*

Et si, en se promenant à travers les *«merveilleux sites»* qui jalonnent la côte *«farouchement déchiquetée»* entre Dinard et Saint-Brieuc il s'intéresse particulièrement à la grève du Miniou, ce n'est pas, au premier abord, avec son regard de promoteur immobilier, mais avec son regard de poète, réceptif aux *fluides magnétiques*, et capable de ressentir un *choc sentimental :*

> *«Ce fut en 1922, qu'imprégné par le fluide irrésistiblement magnétique de cette région, que j'avais inlassablement exploitée et admirée, je fus poussé par un choc sentimental violent à nouer ma destiné à l'avenir de cette Côte. […] Un coin avait particulièrement attiré mon attention : c'était le plus chaotique, le plus sauvage, dénommé «Le Miniou», où ne pénétraient que de rares solitaires et où les dunes, la mer et les bois formaient un ensemble grandiose».*

On voit clairement que les pratiques de récolte de goémon, de pêche à pied ou de ramassage de coquillage, pourtant évoquées dans les registres municipaux de Plurien, et largement connues dans toute la Bretagne littorale, n'avaient pas d'existence aux yeux de Brouard. Celui qui se disait *«enfant adoptif»* de la Bretagne, *«plus Breton que les Bretons bretonnants»* qu'il appelait ses compatriotes, était surtout un citadin…

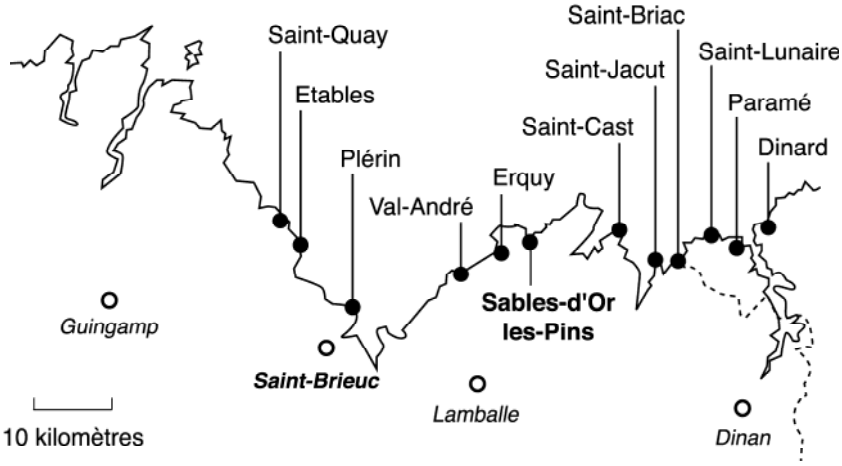
Pourtant, il est un Breton dont Brouard reconnaît sans ambiguïté le mérite d'avoir pressenti avant lui les potentialités touristiques de la région, c'est Harel de la Noë. Il écrit à son sujet :

> *«Un projet de voie ferrée départementale fut établi et les travaux commencés dès avant la guerre, grâce à l'audace et à l'énergie d'un ingénieur des Côtes-du-Nord, M. Harel de la Noë, qui, presque seul, s'était rendu compte du parti et des richesses que cette région incomparable pouvait tirer d'une liaison touristique et commerciale côtière établissant des communications faciles entre les coins les plus importants et les plus variés de la côte».*

Mais c'est clair, M. Harel de la Noë était *«presque seul»* à avoir compris…

Pourtant, au début du siècle, plusieurs stations balnéaires

Principales stations balnéaires autour de Sables-d'Or dans les années 1920



existaient dans les Côtes-du-Nord, et il n'était pas difficile de prévoir qu'il s'en développerait d'autres.

Les premiers établissements de bain avaient été ouverts à Dinard en 1859. Paramé, aujourd'hui rattaché à Saint-Malo, et où était installée l'agence de Brouard, avait été lancé en 1870 par un «découvreur de plage» du nom de Hébert [1]. En 1880, un certain Charles Cotard [2] «découvrait» la plage du «Val en Dret» et décidait d'y lancer une station balnéaire (aujourd'hui *Val-André*, commune de Pléneuf, à une douzaine de kilomètres de Plurien)… Depuis, et avant le lancement de Sables-d'Or, d'autres stations étaient nées, sous l'impulsion d'autres «lanceurs de plages». Et même la commune d'Erquy, limitrophe de Plurien, avait vu se développer des quartiers balnéaires aux côtés de son port, à partir de 1900. Certaines de ces stations n'étaient initialement accessibles qu'en diligence et ne furent connectées au chemin de fer que plusieurs années après leur fondation.

Il n'y avait donc rien de si extraordinaire à imaginer qu'une station balnéaire puisse voir le jour sur la grève du Miniou… nous l'avons vu, le Conseil municipal de Plurien y pensait déjà en 1905. Mais les propos de Brouard, dans son rôle de découvreur de plage, ne font que reprendre ceux qu'avaient tenus avant lui les journalistes et les «chargés de communication» de la station.

La *Bretagne touristique* et la fondation du mythe

Aussi bien à l'époque du lancement de Deauville que dans les années 1920, les «lanceurs de plage» ne peuvent guère compter sur les guides touristiques pour faire connaître les stations balnéaires qu'ils sont en train de bâtir. Les guides, en effet, tendent à mettre en avant, à présenter comme «pittoresque», ce qui a une valeur patrimoniale minimale, qu'elle soit naturelle ou culturelle. Il faut donc attendre quelques années après sa création pour voir figurer les atouts d'une station balnéaire dans

1 - Hébert s'était retrouvé propriétaire de quelques hectares de dunes suite à l'insolvabilité de certains de ses créanciers. En quête d'une valorisation financière de ces terrains, *a priori* sans valeur, il décida d'en acheter d'autres et de lancer, avec l'aide du journal *Le Figaro*, une station balnéaire… (G. Simon : *La Baie de Saint-Malo, de Granville au Cap Fréhel*. Paris, 1886. Cité par D. Rouillard).

2 - Charles Cotard (1835-1902) est un ingénieur polytechnicien qui a collaboré avec Ferdinand de Lesseps lors du percement du Canal de Suez. Il s'était rendu acquéreur, tout comme Hébert, de plusieurs hectares de dunes à proximité de la plage.

les guides touristiques, même si ceux-ci aident indirectement à leur lancement par la mise en valeur générale du littoral et de la pratique du bain. [1]

C'est donc vers la presse que se tournent les promoteurs, et notamment Roland Brouard qui ne manque jamais d'inviter des journalistes à chacune des manifestations qui ponctuent les premières années de Sables-d'Or. La presse est plus rapide à réagir, plus proche de l'actualité, et aussi plus réceptive aux manifestations de la modernité. Elle est donc mieux à même d'accompagner «en temps réel» le lancement d'une station, d'en construire le récit au jour le jour, presque à la manière d'un reportage sportif.

Elle est aussi à l'origine de bien des éléments du récit mythique de la fondation de Sables-d'Or, car les journalistes, surtout dans la presse locale de cette époque, sont peu soucieux de la véracité de leurs propos… Encore faut-il distinguer une presse généraliste, quotidienne ou hebdomadaire, principalement intéressée par les comptes-rendus de manifestations mondaines, d'une presse plus «spécialisée», soucieuse de raconter l'histoire de la station, d'en détailler le contexte géographique, économique ou humain… même si cette narration comporte elle aussi sa part de mythe.

A Sables-d'Or-les-Pins, cette dernière presse est représentée par une élégante revue, *La Bretagne touristique*, fondée en 1923 par Octave-Louis Aubert, qui signe ses articles du nom de Jean Sannier ; il est le président du syndicat d'initiative des Côtes-du-Nord et ami personnel de Roland Brouard. *La Bretagne touristique*, qui se dit *«revue mensuelle illustrée des intérêts moraux, économiques et touristiques de la Bretagne»*, puis *«revue mensuelle de tous les intérêts bretons»*, est inspirée, dans sa présentation, de la célèbre revue *L'Illustration*. A cette époque, le perfectionnement des techniques de l'imprimerie permettait la reproduction de la photographie. Celle-ci remplaçait de plus en plus la lithographie, et apparaissait, aux yeux des lecteurs d'alors, comme un témoignage beaucoup plus «authentique» de la réalité. Aubert sait l'utiliser, et de nombreuses photos de Sable-d'Or émaillent les numéros de la Bretagne touristique qui lui sont consacrés.

Plus qu'un journaliste, le fondateur de la revue apparaît comme un véritable promoteur de Sables-d'Or, tant ses articles sont systématiquement élogieux, même au tout début, alors que la station est à peine plus qu'un projet, et déjà une légende. Pour reprendre les termes de Daniel Le Couédic, *«il ne laissa à nul autre le soin d'inscrire dans le légendaire breton ce qui, pourtant, n'était encore qu'au stade des prédictions»* [2]. Il faut dire que, à l'inverse des autres journalistes de l'époque, Aubert ne se contente pas de rédiger quelques courts articles relatant un évènement mondain ou décrivant une prouesse

1 - Les guides touristiques ont joué un rôle prépondérant dans le développement des stations balnéaires, comme le montre Bernard Toulier, mais pas vraiment dans leur lancement. Il n'en est pas de même lorsque l'éditeur du guide est impliqué financièrement dans le lancement d'une station : *«E. Alix, par exemple, l'éditeur du Livret-guide des chemins de fer de l'État est un des promoteurs du lotissement de La Pointe de La Garde à Saint-Cast»*. Mais ce n'est pas le cas de la station de Sables-d'Or, à laquelle peu de guides s'intéressent, et qui passera de *«station en cours de réalisation»* dans le Guide Michelin de l'époque, à celui de *«station inachevée»*, dans le Guide Bleu d'aujourd'hui. Réf : Bernard Toulier : «L'influence des guides touristiques dans la représentation et la construction de l'espace balnéaire (1850-1950)» Colloque : *l'architecture de la villégiature*, Hyères, Villa Noailles, 26 - 28 avril 1999.

2 - Daniel Le Couédic : «Le sulfureux laboratoire de la création architecturale», in *Cent ans de tourisme en Bretagne*, Rennes, Apogée, 1996.

technologique. Il s'attache – avec, il faut le dire, une qualité d'écriture supérieure à la moyenne – à raconter l'histoire d'une fondation ou, pour dire les choses autrement, à en construire le mythe.

Celui-ci commence, bien évidemment, par la découverte du site qui, petit à petit, prend la forme d'une aventure audacieuse. Il écrit, en 1923 :

> *«C'était une grève immense qui s'incurvait entre deux pointes rocheuses : l'avancée de Plurien et le Port Barrier en Pléhérel. Seuls quelques audacieux explorateurs des sables inconnus avaient jusqu'ici contemplé sa splendeur […]».* [1]

A cette époque, Sables-d'Or n'est pas encore inauguré. Les travaux n'en sont qu'à leurs débuts. Des plantations, nombreuses, ont déjà été effectuées, des routes sont ouvertes, des allées sont tracées, des travaux sont en cours… Mais ni la municipalité ni la «Commission départementale d'aménagement et d'extension des villes et villages» n'ont donné leur accord [2]. Pour Octave-Louis Aubert, l'avenir de la station ne fait cependant aucun doute. D'ailleurs, la grève du Miniou s'appelle déjà «Sables-d'Or».

> *«Maintenant, tout est changé. Des routes spacieuses et belles ont été créées : de Pléhérel et de Plurien on peut sans difficulté gagner les Sables d'Or. Et quand on arrive dans ce coin pittoresque et enchanteur on se trouve tout surpris de son charme prenant, ensorceleur. C'est Arcachon sur la côte Nord de la Bretagne. Dans les dunes et les landes, des pins se dressent en forêt. L'air d'une exquise douceur s'y embaume d'une balsamique et saine senteur. A travers les bois, des boulevards spacieux ont été percés. Quand on les suit, on a l'impression de se promener dans un parc immense, mieux encore, dans l'une de ces routes vosgiennes que l'image a popularisées.*
>
> *A travers les arbres on voit briller les mille phosphorescences de la mer...»*

C'est en poète, sensible à la beauté de la nature, que Aubert décrit le lieu. Les lanceurs de la station ne sont encore que les explorateurs avertis ayant su voir de la *splendeur* là où les autres ne voyaient que *grève immense* et *sables inconnus*. A ce stade, les promoteurs dont on vantera plus tard l'audace se doivent d'être d'abord des artistes respectueux de la nature :

> *«Contrairement à ce qui se produit si souvent, la nature n'a pas été estropiée à Sables d'Or les Pins. Elle a été, au contraire, respectée, améliorée, stylisée pourrait-on dire. Comme d'un bloc brut de granit le sculpteur dégage une statue aux formes admirables, le propriétaire de Sables d'Or les Pins a su, en artiste véritable, dégager de sa gangue l'un*

1 - Article non signé, *La Bretagne Touristique*, 15 juillet 1923.

2 - Depuis la «loi Cornudet», de juillet 1919, l'avis de cette commission ainsi que l'accord des municipalités concernées sont indispensables au lancement d'une station balnéaire. Il en sera question plus loin…

des coins les plus beaux que la Bretagne tenait encore en réserve, à l'abri de ses rochers, loin des sentiers battus...»

Mais à la fin de l'article, on devine déjà, derrière le regard du poète, celui du promoteur cherchant à attirer une future clientèle :

«Et puisque l'ancien Minieu est encore vierge de maison… promeneurs et touristes, n'hésitez pas, quand vous passerez par Pléhérel ou par Plurien, prenez l'une des belles routes qui conduisent jusqu'à lui…»

Il ne dit pas, dans cet article-là, que des terrains sont à vendre, et qu'il y a de très bons placements financiers à réaliser. Il le dira plus tard. Il est vrai que Brouard prétendait ne pas vouloir vendre de lots avant que le plan d'ensemble et son cahier des charges ne soient arrêtés et approuvés.

Ce que l'on remarque aussi, c'est que le rôle de pionnier, d'aventurier découvreur de terres inconnues et inhospitalières, n'est pas encore très développé. Il le sera davantage l'année d'après :

«[…] *ils ont découvert une grève immense de sable fin, abritée des vents, caressée par les flots, dorée par le soleil. Ses dunes sont fleuries de romarins, d'ajoncs, de bruyères et de chardons à reflets d'acier. Elle porte, cette grève, un nom que les cartes marines ne croient pas utile de révéler, nom poétique et doux* [Miniou] *que lui ont donné les gens du pays. Elle est sauvage et déserte. On peut y demeurer tout un jour sans voir passer un homme. Ceux qui vivent auprès d'elle ne la visitent jamais. Ils ont peur des chemins abrupts et des ronces armées d'épines menaçantes comme l'était l'échine du dragon...* [1]

Pour que le rôle exceptionnel de l'explorateur-entrepreneur prenne toute sa dimension, il fallait que le lieu découvert, tout en gardant sa poésie, devienne un peu plus inquiétant. Pour cela, Aubert n'hésite pas à énoncer quelques inexactitudes…

Admettons que ce soit par pure exaltation poétique qu'il ait cru voir du romarin sur les dunes des Côtes-du-Nord (!). Admettons qu'il parle des cartes marines sans les avoir toutes examinées ; il est vrai qu'elles sont classées «secret défense» à l'époque, mais celles des Ingénieurs-Géographes, tout comme les cartes d'état-major, sont très précises et très bien informées quant à la toponymie (la grève du «Minieu» y est mentionnée).

Il lui aurait suffi simplement d'interroger les habitants pour savoir qu'ils ne se laissaient pas arrêter par quelques ronces, fussent-elles *«armées d'épines menaçantes»*, et pour savoir que non seulement ils fréquentaient couramment la grève du Miniou, mais qu'ils y tenaient au point, comme on l'a vu précédemment,

1 - *Bretagne Touristique* du 15 septembre 1924.

de revendiquer à plusieurs reprises le maintien de leur droit d'accès.

A comparer l'évolution entre l'article de 1923 et celui de 1924, il apparaît clairement que Octave-Louis Aubert ne s'oriente pas vers l'écriture d'un récit historique mais bien vers celle d'un récit mythique. Dès 1924, il pose les bases de ce qui deviendra, dans une autre publication dont on parlera plus tard, l'«histoire» des *Colons d'Armorique*. Il évoque lui-même de façon très explicite cette comparaison entre les «lanceurs de plages» et les colons du Nouveau Monde :

> *«On a souvent conté qu'en Amérique, au milieu du Far West, des villes entières sont établies par des immigrants en l'espace de quelques mois. Dans la vaste solitude, un beau jour, des ingénieurs arrivent, armés de cordeaux et de niveaux, et reportent sur le sol le plan qu'ils ont, au préalable, dressé sur le papier. Aussitôt, on se met à l'ouvrage et, dès que les artères de la ville nouvelle sont délimitées, les maisons s'alignent et s'élèvent. La vie et l'activité succèdent au néant, le bruit joyeux remplace le silence du désert.*
>
> *Nous ne sommes pas en Amérique, mais en Bretagne, c'est-à-dire dans l'un des plus beaux pays du monde où se trouvent encore quelques coins demeurés sauvages,* la main de l'homme n'y ayant jamais mis les pieds, *pour nous servir d'une expression chère à Alphonse Allais. L'un de ces coins, le Miniou en Pléhérel, découvert par de véritables artistes voici un an à peine, est devenu la station estivale de Sables d'Or les Pins».* [(1)]

La comparaison avec les ingénieurs américains, reportant au sol un plan préalablement dessiné sur papier, ne s'applique pas particulièrement bien à Sables-d'Or, nous y reviendrons. Mais elle vaut pour la plupart des stations balnéaires, en tout cas celles qui sont bâties sur des cordons dunaires. Et, surtout, elle accompagne à merveille l'image du promoteur-pionnier, qui, comme l'a montré Dominique Rouillard, commence dès les premières stations et continue avec presque toutes les autres.

C'est bien là toute l'ambiguïté du mythe de la fondation de Sables-d'Or qui, en la présentant comme une station extraordinaire, ne fait que reprendre un processus de construction identitaire, au fond assez banal. Celui-ci doit forcément s'appuyer sur l'originalité d'un personnage qui doit d'abord être un découvreur de site, promeneur, poète et sentimental, avant de se métamorphoser en entrepreneur.

> *«La personnalité du fondateur de la future ville de bains de mer est précisément donnée dans ce moment du récit où il découvre, "voit" le site […]. Si l'émerveillement, la fascination provoquée par la vision du site sont autant de quali-*

1 - Article signé Jean Sannier, *La Bretagne Touristique*, 15 juin 1924.

ficatifs pour rendre compte de toute la sensibilité du découvreur aux beautés de la nature, l'illumination, la révélation intérieure qui font suite, indiquent que l'œil embrassant le lieu n'est pas seulement contemplatif et passif, mais qu'il a été pris en relais par l'œil promoteur, actif. Le fondateur, c'est ce voyageur qui arrête, détermine le lieu au premier regard de l'art, et dans l'instant qui suit, de la vision intérieure du héros encore immobilisé en situation d'extase, celui qui voit, au-delà du pittoresque, la possibilité d'édifier "toute une ville"». [1]

Du découvreur à l'entrepreneur

Si Octave-Louis Aubert, professionnel du tourisme, décrit longuement les charmes du site de Sables-d'Or, comme il le fait pour la Bretagne en général, la presse locale s'attache davantage à présenter «l'audace» de l'entrepreneur et financier Roland Brouard. C'est le deuxième volet du mythe du découvreur-promoteur, celui où les beautés de la nature laissent la place à l'efficacité d'une entreprise résolument moderne.

La naissance de Sables-d'Or est ainsi présentée par la revue *Le Golf*, un an après l'inauguration de la station, dans un article qui donne assez bien le ton général de la presse sur le sujet :

«Il y a trois ans, un négociant de Saint-Malo s'arrêtait sur les hauteurs qui dominent la fameuse baie de sa ville et admirait le panorama splendide qui s'offrait à sa vue ; ni routes, ni maisons, c'était dans l'immensité des terrains vallonnés la solitude parfaite […]. Alors, surgit dans l'esprit de cet entreprenant négociant, une grande idée: "Quel merveilleux paysage pour créer une cité moderne, une ville de saison au tracé idéal !..."» [2]

Le milieu naturel, avec ses atouts propres, est encore présent, puisque *«le panorama est splendide»*, mais il s'agit surtout d'un cadre propice pour un projet à venir. La nature est belle, mais elle est vide de présence humaine, *«propice aux seules chèvres vagabondes»*, lit-on par ailleurs. C'est une nature «en réserve», qui n'attend que l'initiative de celui qui saura la mettre en valeur, en tirer le meilleur parti. La suite de l'article est assez explicite :

«La réalisation de l'idée ne traîna pas en longueur. Quelques semaines plus tard, les routes se faisaient, les terrains se jalonnaient […]. Dernièrement encore j'assistais, émerveillé, à la construction d'un vaste hôtel et au déplacement d'une dune. Chaque jour m'apporte la conviction de l'esprit d'entreprise et la perfection de l'organisation des créateurs de la plage des Sables-d'Or. En trois ans, Sables-d'Or-les-Pins est sorti de terre pour prendre place d'emblée parmi les grandes stations balnéaires de France.»

1 - Dominique Rouillard : *Le site balnéaire*. 1984. page 61.

2 - Revue *Le Golf*, août 1925 (article non signé). *Le Golf, Revue illustrée des golfs du continen*t, est la première revue française consacrée à ce sport. Elle paraît de mai 1925 à décembre 1950 (source : BNF).

Les beautés de la nature, le charme de la grève du Miniou et de ses dunes, devront se plier aux besoins des traceurs de routes et bâtisseurs d'hôtels. Même si pour cela on déplace, et donc on détruit, ces dunes si joliment décrites par Octave-Louis Aubert qui les voyait *«… fleuries de romarins, d'ajoncs, de bruyères et de chardons à reflets d'acier»*. [1] Rien ne doit arrêter les audacieux entrepreneurs : leur action, leur «bonne action», relève de l'utilité publique puisque, comme on peut le lire dans *Le Réveil*, il s'agit de *«l'avenir du pays»*.

> *«MM. Brouard et Launay se sont rencontrés un jour, pour juger de l'avenir de ce pays. En hommes expérimentés, ils ont flairé une bonne affaire, et une bonne action, c'est souvent la même chose. Il fallait de l'audace pour lancer dans cette entreprise les gros capitaux nécessaires à la mise en train et à la poursuite d'un si vaste projet […]»*. [2]

Pour le journaliste du *Réveil*, l'audace de l'entrepreneur se précise : il n'est plus seulement le visionnaire qui a eu l'idée à laquelle personne n'avait pensé, il est aussi celui qui prendra le risque d'y investir de gros capitaux. Mais il le fera toujours dans l'intérêt du pays. Même si celui-ci est de moins en moins le territoire splendide que l'œil du poète Brouard a su déceler parmi les broussailles, et de plus en plus le cadre d'un projet à venir ou, comme le dit un autre journaliste, *«le pays merveilleux qui sert de décor à la plage de Sables-d'Or et qui, d'ici quelques années, abritera une très grande ville balnéaire»* [3].

L'histoire de la fondation de Sables-d'Or-les-Pins se construit ainsi peu à peu. A ce stade, les évènements relatés sont authentiques. Le mythe ne se construit pas sur une déformation de la réalité, mais sur la mise en lumière excessive de certains de ces aspects, présentés comme des phénomènes rares, alors qu'ils ne le sont pas, du moins pas dans la manière dont les décrit la presse. L'article paru en 1928 dans *La Démocratie Bretonne*, sous la signature d'Etienne Nicol, en est une illustration :

> *«Les constructions sont là, hôtels et villas dans la verdure et les sables, disséminées sous le ciel bleu. Tout est neuf. Rien n'est laid. Rien n'est vulgaire. Rien n'est commun. En vérité il est sorti ici en moins de deux lustres, quelque chose qui ne ressemble à rien et qu'on ne trouve nulle part sur l'immense ceinture de la côte française»* [4].

Ce qui est décrit dans cet article, c'est surtout la rapidité d'exécution et l'ambition d'un projet qui s'appuie sur la volonté d'un seul homme : *«d'ailleurs, voici la ville qui se construit sous nos yeux puisque Monsieur Brouard parle ; ses mains soulèvent des pierres, étayent des murs […]»* poursuit l'auteur qui conclut, un peu plus loin : *«j'ignorais l'émoi qui surgit en nous au berceau des cités naissantes»*.

Il est évident que Etienne Nicol ne s'intéresse pas beaucoup

1 - *La Bretagne touristique*, voir § précédent.

2 - *Le Réveil Breton* du 27 juillet 1924.

3 - *Ouest-Eclair*, juillet 1925, article écrit à l'occasion de l'inauguration du Palais des Arcades.

4 - Etienne Nicol : *Silhouettes et Promenades de la côte*. Article du journal *La Démocratie Bretonne* (*journal de défense laïque et d'action républicaine*), n° 37, 15 sept. 1928.

aux autres stations balnéaires qui, des années 1850 aux années 1920, se sont toutes construites avec une rapidité comparable et souvent à l'initiative d'un seul homme. [1]

Si Sables-d'Or a été équipée dès sa conception de l'électricité et du téléphone, si les entreprises ont utilisé de puissants camions américains hérités de la guerre de 14-18, c'est qu'on ne construit pas une ville nouvelle avec des techniques anciennes. Si la station n'a été bâtie qu'après qu'un plan ait été déposé et approuvé, si elle a bénéficié d'un réseau complet d'eau courante et d'égouts, c'est que la loi dite «Cornudet», votée en 1919, le rendait obligatoire.

Mais le fondateur de Sables-d'Or ne pouvait pas être un entrepreneur au fait, ni plus ni moins que les autres, des techniques de son temps et, qui plus est, simplement respectueux des réglementations en vigueur. Il devait être plus que cela. Il devait être en avance sur son temps et montrer des compétences qui tiennent de la magie.

Octave-Louis Aubert, lorsqu'il mêlera son rôle de journaliste à *La Bretagne Touristique* à celui de rédacteur de plaquettes promotionnelles, n'hésitera pas à tenir à son sujet ce type de langage [2] :

> *«Nous avons rapporté ici même comment la vaste grève, qu'encadrent de hautes dunes plantées de pins s'est transformée en un cadre féerique, mais on ne saurait trop le répéter tant cela tient du prodige, un prodige qui grandit sans cesse et atteint même aux limites du miracle...»* (1924)

Cadre féerique, prodige, miracle… Le vocabulaire est en place pour ce qui prend de plus en plus l'apparence d'une légende. La Bretagne s'y prête fort bien, et Aubert saura s'y référer dans un autre article, signé cette fois de son pseudonyme Jean Sannier :

> *«Les légendes bretonnes rapportent qu'au fond de la plupart des grottes, creusées par la mer dans la rocheuse paroi de nos côtes, habitent des fées ou des princesses, jalouses gardiennes de trésors mystérieux et inestimables. Des dragons fabuleux défendent l'entrée de ces demeures dont personne n'a jamais pu franchir le seuil. Pour être ancien, le mythe n'en garde pas moins de nos jours toute sa puissance symbolique. Les trésors ce sont les sites et les grèves ignorés du touriste. Les fées et les princesses de rêve ce sont les filles de cette imagination ardente et noble que les Celtes nous ont léguée. Quant au dragon, il n'est que la concrète image des multiples forces de la nature toujours en état de défense contre les entreprises de l'homme»*. (1925)

Le décor est en place pour ce qu'Aubert présentera comme l'histoire «métaphorique» du lancement de Sables-d'Or. Il sera l'oc-

1 - Par exemple Deauville, dont Pierre de Régnier, à l'époque de Sables-d'Or, décrivait la création en ces termes : *«Sur l'initiative de Morny, des travaux formidables furent entrepris* […] *et ceci s'accomplit en très peu d'années, on serait tenté de dire en très peu de mois, tant les Parisiens furent stupéfaits de voir l'été de 1860, une délicieuse petite ville qui les attendait toute neuve, devant la mer charmante, et semblant s'être épanouie en une nuit»*. Pierre de Régnier : *Deauville*. Coll. «Portraits de la France». Paris : Emile Paul, 1927. Page 11.

2 - *La Bretagne touristique* sera l'éditrice des plaquettes promotionnelles de Sables-d'Or durant les saisons 1924, 1925 et 1926. Celles-ci seront en partie des «tirés à part» de la revue.

casion de mettre en scène Roland Brouard et son associé, Bernard Launay, comme les héros de cette histoire, voués à devenir, pour l'occasion, des terrasseurs de dragon. Se précisera, aussi, l'image de la nature, qui cessera d'être l'alliée fournissant le cadre poétique, le décor somptueux, pour devenir l'ennemi à combattre. La nature, c'est le «monstre» :

> *«Le monstre a pu pendant des siècles triompher aisément de ceux qui n'osaient s'en prendre à lui. Mais l'heure est venue où il a dû, à son tour, s'avouer définitivement vaincu. Des hommes, plus audacieux ou mieux armés par l'expérience, sont allés à lui et n'ont pas hésité à le combattre face à face. Ils ont tranché ses têtes, évité les ressauts de ses réveils subits, annihilé les efforts de ses derniers spasmes pour, finalement, le dompter, l'enchaîner, l'asservir […].»* (1925)

La grève du Miniou n'est plus cet espace sauvage et néanmoins splendide qu'un Roland Brouard sentimental se promettait de mettre en valeur tout en le respectant. *«Contrairement à ce qui se produit si souvent, la nature n'a pas été estropiée à Sables-d'or»*, écrivait le même Octave-Louis Aubert en 1923. Brouard était alors celui qui savait *«en artiste véritable, dégager de sa gangue l'un des coins les plus beaux que la Bretagne tenait encore en réserve»*.

Le processus est toujours le même : il s'agit de «coloniser» un espace sauvage, mais le langage pour le décrire a quelque peu changé. Il est vrai qu'entre temps, une dune de quarante mètres de haut, l'une des plus grande du département dit-on, a été aplanie. De la découverte, on est passé à l'action : le prodige s'accomplit :

> *«Mais voici que s'accomplit le prodige. Tout change et se transforme. L'homme commande aux éléments. Le désert s'avère habitable. […] Au néant a succédé la vie. L'ordre a remplacé le chaos...»* (1925)

Il était déjà question de prodige en 1924, l'année de l'inauguration, mais ce qui émerveillait alors Aubert, c'était encore des performances de promoteurs, des prouesses beaucoup plus humaines en quelque sorte :

> *«Mais voici qui dépasse toute imagination : dans la semaine de Pâques, on a commencé à construire un hôtel à Sables d'Or les Pins, avec salles de restaurant, hall, appartements, sur une longueur de quatre-vingt-quinze mètres... et le lundi de la Pentecôte, l'Association des Pharmaciens de Bretagne faisait son banquet amical dans cet hôtel. On croit rêver...»* (1924)

La prouesse en question, longuement décrite par Aubert, était celle de l'architecte Yves Hémar. Un homme de l'art, efficace sans aucun doute, mais dont les réalisations restent à l'échelle

humaine. Un an plus tard, Brouard, lui, le pionnier, le fondateur, accède au rang de magicien et affronte les dragons…

Un tremplin efficace : la gazette de Sables-d'Or

Si Octave-Louis Aubert avertissait son lecteur lorsqu'il faisait usage de métaphores, le rédacteur en chef de la revue *Sables-d'Or Gazette* prenait, lui, beaucoup moins de précautions et, bien qu'elle soit présentée comme «humoristique», sa revue contribuera à la circulation de certaines légendes, pas toujours bien distinctes de la réalité.

Ce rédacteur en chef est un chansonnier du nom de Paul Clérouc. Il lance *Sables d'Or Gazette*, revue *«littéraire, artistique, humoristique et intermittente»*, car, écrit-il, *«un journal est aussi nécessaire à une ville moderne que le téléphone ou l'électricité»*. La gazette est très éphémère puisqu'elle ne connaît que deux numéros, en juillet et en août 1928, mais elle a un impact important du fait qu'elle reste longtemps la seule publication spécifiquement consacrée à la station.

Elle contribue largement, tout au moins auprès des villégiateurs, à la construction du mythe du découvreur-fondateur Roland Brouard. Par la suite, elle servira de «source documentaire», jusque très récemment, à ceux qui écriront sur Sables-d'Or, et les «informations» qu'elle contient seront le plus souvent reprises sans grand discernement.

Ce manque de discernement tient pour beaucoup à l'ambiguïté du style rédactionnel adopté. En tant que revue littéraire et artistique, elle n'a rien de fantaisiste. La rubrique intitulée *«ce qu'il faut lire à l'ombre des pins»* propose un choix de livres récents avec des commentaires ressemblant à ceux que l'on pourrait trouver dans n'importe quelle revue. Tout aussi sérieuse, la «page du Casino» présente un programme détaillé des différents spectacles proposés par le théâtre du Casino de Sables-d'Or, chacun de ces spectacles, dont l'un est de Paul Clérouc, étant accompagné d'un commentaire élogieux. D'autres articles encore, concernant par exemple la vie sportive de la station, sont rédigés sur le même ton.

Et puis, au milieu de ce qui pourrait ressembler à une simple feuille de choux d'informations locales, apparaissent quelques articles résolument fantaisistes. Un «bulletin météorillogique», par exemple, annonce avec de pseudo-explications scientifiques qu'il fera un temps très froid et pluvieux sur toute la France, à l'exception de Sables-d'Or. Dans le même style, d'autres rubriques sont consacrées aux «papotages» dans les salons de coiffure ou aux «potins sur la plage»…

Intermédiaires entre ces deux styles rédactionnels, deux articles, plus longs que les autres, font la une de chacun des deux

numéros. L'un d'entre eux, consacré à l'architecture balnéaire et signé Paul Clérouc, commence dans un style qui se veut plutôt humoristique :

> *«L'architecture balnéaire n'a rien de commun avec les précédentes, qui se font remarquer par des styles qui vont du Roman au Gothique, du Byzantin au Renaissance. L'architecture balnéaire se distingue par des styles bien différents, qui peuvent se classer en style Tape à l'œil, style Popote, style Galimatias et enfin le style Amieux dont nous parlerons plus loin en détail».*

Le ton ne se veut pas celui d'une critique architecturale documentée, mais il dénonce néanmoins le mauvais goût de ceux qui *«sur la côte bretonne, normande ou basque […] mettent dans la réalisation architecturale de ces maisons la plus invraisemblable fantaisie»*. La critique devient encore plus acerbe, et même méprisante, lorsqu'il est question de ce fameux «style Amieux» [1]. L'auteur dénonce ici les constructions de *«deuxième zone»*, établies dans ces *«coins où la vague est sans doute plus prolétarienne»* :

> *«Quelques boîtes à sardines, soudées ensemble, une toiture de papier goudron, des planches de vieilles caisses de champagne, pour faire les portes, qui s'ouvriront avec les clefs des boîtes à sardines et voilà, pour pas cher, de belles vacances en perspective, aussi agréables que dans une roulotte ou dans un wagon réformé».*

Cette vision d'ensemble de l'architecture balnéaire, qui se résume à l'expression du mauvais goût pour ceux qui en ont les moyens et de la médiocrité pour les autres, ne correspond évidemment pas à la réalité. Mais elle a pour but de présenter Sables-d'Or comme une exception dans ce *galimatias* architectural. Et l'article se termine sur un ton très différent :

> *«Heureusement, à Sables-d'Or-les-Pins, l'ensemble architectural a su concilier les traditions avec les aspirations nouvelles et l'éminent architecte, M. Hémar, a su réaliser le prodige d'un ensemble artistique exquis et de maisons dotées du dernier confort».*

A l'inverse des architectes des autres stations balnéaires, indifférents à *«la vue d'ensemble du pays qu'ils envahissent»*, la prouesse d'Yves Hémar aurait consisté, en quelque sorte, à doter de tout le confort moderne des maisons à l'élégance classique et respectueuses du style local. *«Sur notre plage, bâtit qui veut, mais pas comme il veut. […] Aucune architecture venant troubler l'harmonie générale n'est tolérée…»* poursuit l'auteur, avant de conclure sur un ton moralisateur quelque peu inquiétant :

> *«Il serait à souhaiter que partout, sur nos côtes, une régle-*

1 - Allusion à la célèbre conserverie nantaise qui, à la fin du XIXe siècle, invente la boîte de sardine.

mentation rigoureuse vint donner ainsi un peu plus d'ordonnance aux exubérances de nos bâtisseurs balnéaires».

Il est bien évident que seule l'absence de réglementation architecturale a permis l'éclosion d'un style balnéaire dont les architectes d'aujourd'hui reconnaissent qu'il a été un des plus riches «laboratoires» que l'Europe occidentale ait jamais connu. Nous reviendrons sur ce point dans un chapitre ultérieur, mais ce qu'il est intéressant de noter ici, c'est le rôle considérable qu'a pu jouer une gazette d'apparence anodine dans la construction de l'un des mythes de Sables-d'Or. De fait, parmi les auteurs ayant écrit sur la station, tout comme dans l'esprit de nombreux villégiateurs d'aujourd'hui, le mythe est resté fortement ancré d'une station à l'architecture exceptionnelle parce que respectueuse du style local.

L'autre article, écrit dans le même style et signé des initiales «P. H.», raconte l'histoire du lancement de la station, et apporte une pierre importante à l'édification du mythe concernant Roland Brouard.

L'article s'intitule «Les colons d'Armorique», et le ton en est donné dès la première phrase :

«Ce titre, malgré sa teinte d'humour, est bien celui qui convient au récit de la découverte de ce coin admirable de Bretagne : Sables-d'Or-les-Pins».

C'est de l'humour, mais ce n'en est qu'une teinte, et l'histoire bientôt racontée s'annonce comme une histoire vraie dont on verra, vers la fin, qu'elle s'apparente vraiment à celle des colons d'Amérique.

«Cette histoire, Messieurs les lecteurs, sera brève : voilà ! il y avait une fois un nommé Brouard, un nommé Boulay, et un nommé Launay : trois hommes *au sens sportif du mot, tous trois grands amateurs de chasses, de voyages et de plein air».*

Dans ce trio hypothétique [1], Brouard est présenté comme le héros principal. Celui qui ose s'aventurer sur des terres inconnues, sauvages, que même les habitants du pays ignoraient.

«Pour dire à quel point les indigènes, eux-mêmes, ignoraient cette région, ils avaient baptisé Plurien*, le dernier village niché tout au bout d'une mauvaise route.* Plurien [2]*, c'était assez faire comprendre aux touristes l'inutilité de s'aventurer au-delà ! C'était également assez pour que Brouard désirât pousser plus loin sa reconnaissance».*

Jusque-là, on retrouve en des termes un peu plus crus (Aubert n'aurait pas osé parler d'*indigènes*) le début d'une histoire assez semblable à celle racontée dans *La Bretagne touristique*. Brouard découvre des terres inhospitalières, monte au sommet,

1 - En fait, seuls Roland Brouard et Bernard Launay ont réellement contribué à lancer la station. Raymond Boulay n'est arrivé qu'après, mais il est le directeur du casino où se produit Paul Clérouc, et où est hébergée l'administration de la *Gazette de Sables-d'Or*…

2 - Plurien vient du breton *ploue*, qui désignait anciennement «la paroisse» (et qui prend parfois les formes *pleu* ou *plu*), et de Urien. Tous les «indigènes» le savent.

contemple, et se trouve soudain saisi d'une illumination qui lui fait voir d'un seul coup toute la ville qu'il construira plus tard.

> *«Lorsqu'ils furent propriétaires de ces terrains en friches, de ces dunes, de ces bois aux fourrés inextricables, de ces collines de granit et de ces sables impondérables, tous trois s'assirent, rêveurs, au point culminant de ce territoire sauvage. Et Brouard dit : "Avant cinq ans il y aura ici un Casino, un golf, des tennis, des hôtels confortables et des villas superbes". Ce à quoi Boulay répondit se parlant à lui-même : "Complètement fou !"»*

La folie fait désormais partie du caractère du héros. Brouard, comme tous les grands visionnaires, sort des limites du raisonnable pour entrer dans son rôle de personnage de légende. Les comparaisons proposées par l'auteur de l'article sont effectivement assez éloquentes :

> *«Il y a ainsi sur terre, des êtres dont le destin est de faire précisément le contraire de ce qu'on leur conseille. Ce sont des sortes d'illuminés qui réussissent toujours : Nous connaissions ainsi Christophe Colomb, Jeanne d'Arc, Napoléon, Lindberg et bien d'autres. Brouard est de ceux-là».*

Tout comme Christophe Colomb, le héros de Sables-d'Or est confronté à tous les obstacles. Ceux que lui oppose une nature hostile, d'abord, mais aussi ceux qui viennent de ses contemporains, qui ne croient pas à son entreprise, et dont il devra combattre *«la routine, l'inertie et la jalousie»*.

Brouard aura raison de tout cela, mais à quel prix ?

> *«Imagine-t-on, l'adresse, la ténacité, les efforts soutenus, et le courage dont Brouard dut faire preuve, pour mener à bien sa lourde et orgueilleuse tâche?»*

Cette tâche, l'auteur la compare enfin à celles des *«colons d'Afrique ou d'Amérique»*, afin d'éclairer ceux qui n'auraient pas bien compris le sens du titre. Il précise, dernier trait de caractère de ce type de héros, que la clé de la réussite est l'aptitude au commandement : *«ceux qui entreprennent de défricher le bled, commandent et rien n'entrave leurs efforts»*.

L'article se termine par une phrase de conclusion qui a toute son importance, puisqu'elle précise que, malgré ce que pourrait laisser croire le ton un peu fantaisiste de l'écriture, il ne s'agit pas là d'une légende mais bien d'une histoire vraie :

> *«Nous voulions aujourd'hui fixer seulement un point d'histoire et vous montrer la naissance de cette plage moderne et idéale».*

Conclusion

En termes d'identité territoriale, le récit mythique de la fondation de Sables-d'Or, de la découverte du lieu à la réalisation de la ville balnéaire, pose à nouveau la question du rapport à l'autre.

Tout, dans ce récit, veut présenter la station comme résultant d'une aventure exceptionnelle. Or, si Sables-d'Or est bien exceptionnelle, du point de vue qui est présenté, c'est par rapport aux villages voisins. Ce n'est certainement pas par rapport aux autres stations balnéaires, qui ont presque toutes résulté d'un processus de même nature.

Mais lorsque Dominique Rouillard, à propos des stations balnéaires normandes, oppose le mythe du découvreur à la réalité du site qui *«prend figure de lieu élu, quand il n'est en fait que hasard de la disponibilité des terres à bon marché»* [(1)], elle montre un point commun à toutes les stations qu'elle étudie, et dont, par contre, Sables-d'Or-les-Pins se distingue. Cette indifférence au site, en dehors de son aspect financier, s'accompagne tout naturellement d'une indifférence du plan urbain de la station aux formes du relief et, ce qui est sans doute plus grave, aux usages préexistants. Le plan de type orthogonal, le plus fréquemment adopté, vient renforcer cette indifférence qui prend même la forme d'une rupture volontaire entre la ville moderne, construite par le découvreur-fondateur, et ce qui existait avant, considéré comme non-civilisé.

> *«Le choix du quadrillage, c'était d'abord la reprise d'une forme urbaine "coloniale" qui exprimera la rupture entre le temps de la solitude, du rivage inconnu et incertain dans sa délimitation, et le temps de la civilisation, de la réflexion».* [(2)]

Cette attitude coloniale et «civilisatrice», à l'œuvre chez les fondateurs de stations balnéaires, est évoquée par les commentateurs de Sables-d'Or dont on a parlé jusqu'ici. Pourtant, il suffit d'observer le plan de la station pour comprendre qu'il ne peut pas avoir été dessiné ex-nihilo puis placé là où les disponibilités foncières le permettaient. Sans doute Roland Brouard n'était-il pas seulement, comme il se décrit lui-même, le promeneur sentimental et désintéressé découvrant, presque par hasard, un site merveilleux dont il décide, par illumination, de faire Sables-d'Or-les-Pins. Marchand de biens installé depuis

1 - D. Rouillard, *Le site balnéaire*, page 64.

1 - D. Rouillard, *op. cit.*, page 178.

peu à Paramé, détenteur d'une petite fortune issue d'un mariage bien doté, il est probable que son désir de lancer une station balnéaire est venu avant sa découverte de la grève du Miniou, ou qu'il en est tout au moins indépendant.

Il reste qu'une fois les terrains acquis, il entreprend avec l'aide de ses associés de monter un vrai projet d'urbanisme, et affiche la volonté d'en faire un atout pour le développement économique du pays tout entier.

Or cette volonté de relier, économiquement et morphologiquement, Sables-d'Or au pays environnant, n'apparaît pas dans la plupart des textes écrits sur la station, aussi bien ceux des années 1920 que ceux d'aujourd'hui.

Elle est pourtant à l'origine de ce qui, à mes yeux, constitue la singularité de Sables-d'Or-les-Pins.

– V –

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, presqu'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 Larieux, 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 recoupement 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».

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

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.

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

- Mer à marée basse
- Mer à marée haute
- Marais
- Dunes vives/stabilisées
- Cours d'eau
- Agglomération
- Bâtiments isolés
- Routes
- Chemins
- Limite communale

Nord ↑ 1 kilomètre

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.

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

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.*).

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]

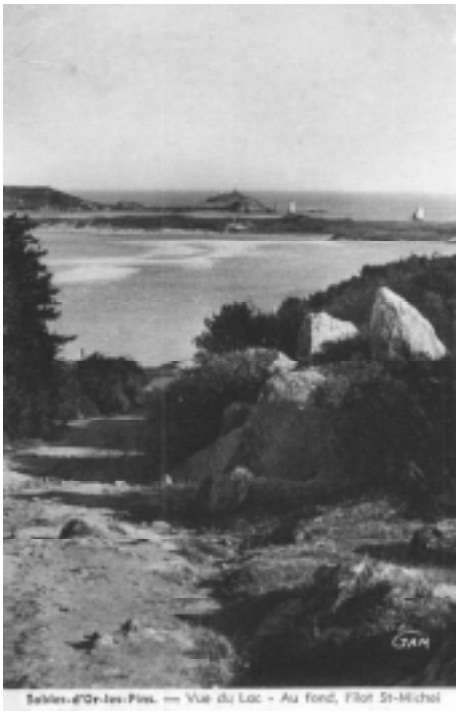
Ce n'est pas la seule qualité que la Commission reconnaissait au plan d'urbanisme de Sables-d'Or dont elle écrit, plus loin, qu'il «ne mérite que des éloges», mais c'est certainement une de celles qui ont le plus compté pour les habitants de Plurien.

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 relient 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'Ilot 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

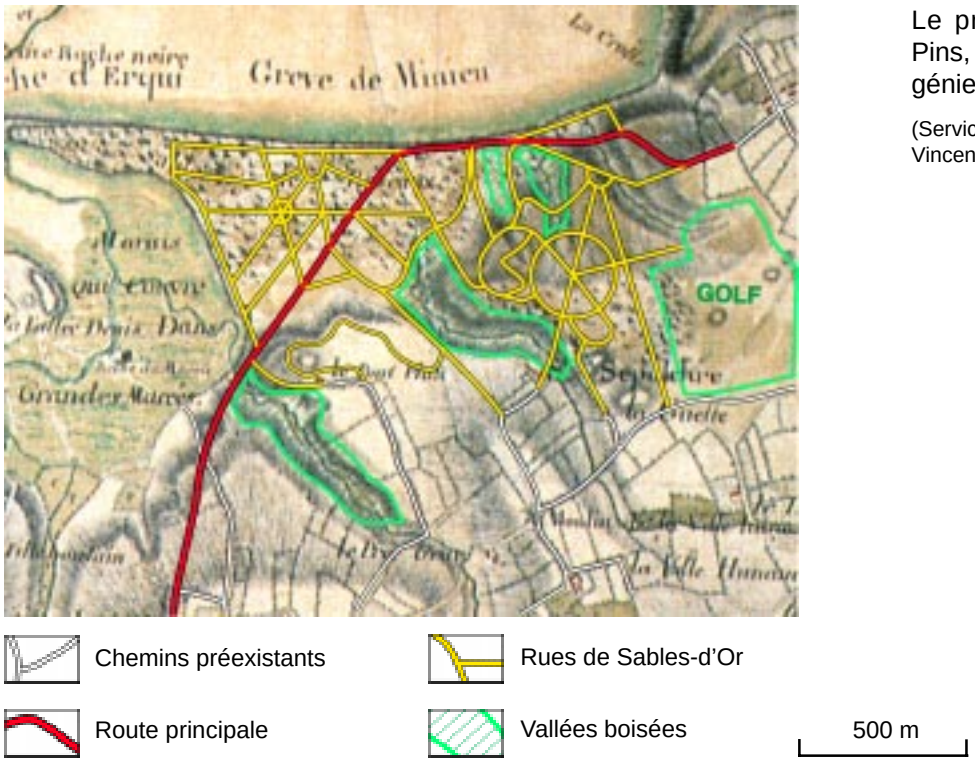
l'égard de la station. Il est devenu un toponyme presque comme les autres, mais doté d'une renommée beaucoup plus grande : Brouard avait fait les efforts qu'il fallait pour cela.

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.

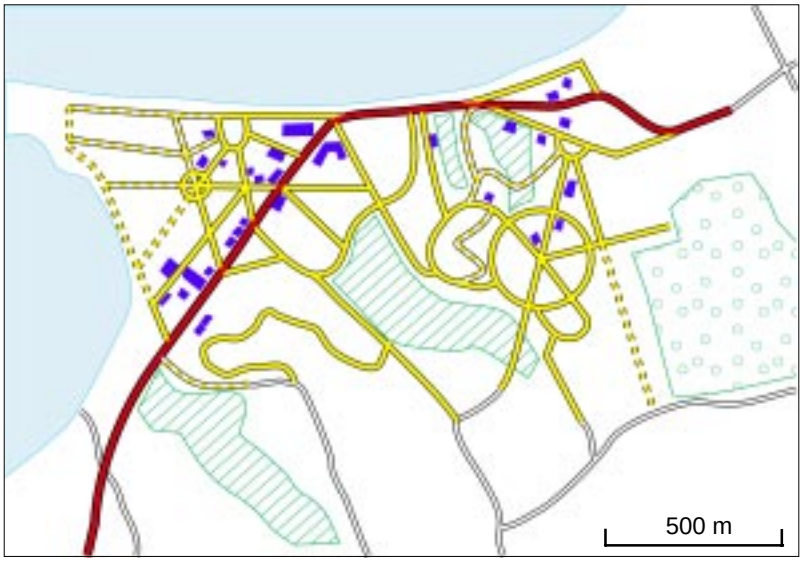
Mais il faut d'abord préciser que le plan que nous avons vu jusqu'ici est celui du projet d'urbanisme, tel qu'il a été dessiné en 1923, et non celui de ce qui a été effectivement réalisé du vivant de Roland Brouard. Néanmoins, dans les années 1920-1930, le plan de l'ensemble du projet a joué un rôle 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.

- VI -

LES PREMIERS INGRÉDIENTS D'UNE SINGULARITÉ

Si Roland Brouard a joué un rôle déterminant dans l'existence de Sables-d'Or-les-Pins, il y a plusieurs autres facteurs qui ont, à des échelles historiques différentes, joué un rôle important dans la forme qu'elle a prise.

Il y a tout d'abord un facteur géologique : la grève du Miniou s'étend le long d'une flèche littorale barrant un estuaire, ce qui n'est pas une configuration courante sur les côtes françaises. Sables-d'Or se trouve ainsi être l'une des rares stations balnéaires construites sur un estuaire… ce qui aura donné à Roland Brouard et à quelques autres l'envie, jamais réalisée, d'en faire un plan d'eau permanent qui aurait fait de la station «la reine des sports nautiques».

Est venu ensuite le rôle important d'un ingénieur des chemins de fer départementaux sans qui la grève du Miniou n'aurait sans doute pas été desservie par le train. Cet ingénieur, Harel de la Noë, «*a voué toute sa vie à la réalisation d'un chemin de fer d'intérêt local dans ce département que son relief en rias et son éloignement de Paris rendaient a priori difficile à équiper. […] Le train d'Harel de la Noë avait des tracés magnifiques […] avec des vues imprenables sur la mer*» [1]. Grâce à lui, le chemin de fer longera la côte et desservira Sables-d'Or, ce qui sera déterminant pour l'avènement même de la station, mais jouera aussi un rôle dans la forme de son plan d'ensemble.

Enfin, ce plan lui-même, s'il a été élaboré et argumenté avec beaucoup de soin avant d'être soumis à l'approbation du conseil municipal et à celle d'une commission spécialisée, résultait surtout d'une démarche devenue obligatoire depuis la loi de juillet 1919, dite «loi Cornudet».

C'est de la rencontre entre ces différents «acteurs» et la volonté de Brouard qu'est née Sables-d'Or-les-Pins…

1 - Anne Querrien : «Les ingénieurs du XIXe siècle», *in* Michel Racine (dir.) : *Créateurs de jardins et de paysages en France*. Tome 2, du XIXe siècle au XXIe siècle. Arles, Versailles : Actes-Sud, ENSP, 2002. Pages 84-85.

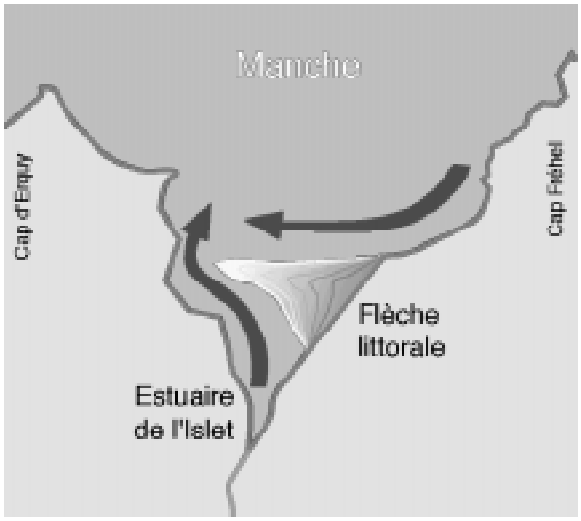
Une flèche littorale à pointe libre

Si le littoral breton est relativement stable dans ses parties granitiques et gréseuses, il l'est beaucoup moins dans ses parties sableuses, surtout lorsqu'il s'agit d'une flèche littorale.

Les «flèches littorales», dont il existe d'autres exemples en Bretagne, sont constituées par l'accumulation en lignes de sédiments d'origine fluviale ou maritime. Cette accumulation linéaire résulte de la confluence de deux courants.

Lorsque ces deux courants sont d'origine fluviale, la flèche s'étend vers le large, plus ou moins perpendiculairement à la côte : c'est le cas du Sillon du Talberg.

Lorsque la confluence se fait entre un courant fluvial et un courant maritime, la flèche tend à se rabattre parallèlement à la côte et à refermer l'estuaire sur lequel elle s'appuie. C'est le cas de celle de l'estuaire de l'Islet.



Constitution de la flèche littorale du Miniou

Ce type de flèche correspond à la «flèche d'estuaire» décrite par Jean-Pierre Pinot : *«flèche qui tend à se constituer en travers du débouché d'un estuaire à la faveur des dérives littorales qui convergent vers ce rentrant»* (*Vocabulaire de géomorphologie*, *op. cit.*)

L'évolution de ces flèches littorales est, en regard des autres mouvements géologiques, notamment en Bretagne, extrêmement rapide. Le temps que prend la constitution d'une flèche est de l'ordre du millénaire, c'est-à-dire à l'échelle historique. La stabilité des terrains de ce type est variable. On sait qu'en l'espace d'une dizaine de milliers d'années, plusieurs générations de flèches, successivement construites et emportées par la mer, peuvent se succéder. [1] Une flèche littorale n'est donc jamais complètement stabilisée.

Comme on le verra plus loin, celle du Miniou ne fait pas exception, mais elle est tout de même fortement consolidée par la masse du cordon dunaire qui s'était progressivement formé et sur lequel les propriétaires précédents (la famille de Courville) avaient eu la bonne idée de planter une forêt de pins. A la condition de ne pas approcher les bâtiments trop près de la mer ni de l'estuaire, il était donc raisonnablement concevable

1 - Voir Jean-Pierre Pinot : *La gestion du littoral*. Tome 1 chapitre 4 : «Les flèches littorales à pointes libres». Paris : Institut océanographique, 1998. Pages 333-338.

d'implanter une station balnéaire sur la flèche littorale du Miniou…

Il reste que la géomorphologie du lieu n'est pas commune. Les estuaires ne sont généralement pas des lieux privilégiés pour l'implantation des stations balnéaires, puisque la transition entre la terre et la mer se fait soit par des grèves –où même à marée haute l'eau est peu profonde– soit par des vasières ou des marais.

Sables-d'Or est donc une exception. C'est l'une des rares stations du littoral français à être implantée dans une telle configuration géologique. Et comme on le verra très clairement en étudiant son plan d'urbanisme, les créateurs de Sables-d'Or ont su mettre en valeur cette singularité.

En revanche, c'est cette même singularité qui a rendu impossible la réalisation d'un projet auquel Brouard semblait beaucoup tenir : la fermeture de la lagune par une digue submersible. Ce projet a de toute évidence tenu une place importante dans la vision qu'il avait de la station. Octave-Louis Aubert l'évoquait, dans la *Bretagne Touristique*, comme une réalisation qui ne saurait tarder et qui constituerait un atout majeur pour une station spécialisée dans les sports nautiques. Etienne Nicol, quant à lui, en parlait en ces termes en 1928 :

> *«Et voilà devant nous une vaste plaine dont la marée argenta le gazon. On peut en faire un lac de 300 hectares où viendra chaque jour la mer. Un lac tiède... Et plus loin nous pouvons faire un étang d'eau douce».* [1]

Quelques années plus tard, alors que la station ne progresse plus et qu'il est lui-même en faillite, Roland Brouard y croit encore, et considère même que les travaux nécessaires seront «faciles» :

> *«La plage principale rejoint par son extrémité ouest la plage sud si parfaitement abritée et qui fera de Sables d'Or la première station du monde pour les sports nautiques, lorsque les travaux appropriés et faciles auront permis de transformer le "Frémur" en un lac intérieur».* [2]

Comme on l'a vu précédemment, (page 78) la mairie de Plurien tenait également à ce projet puisqu'elle en avait fait l'un des arguments pour refuser le passage d'une route qui en aurait rendu la réalisation impossible.

Dans les années 1950, le projet est revenu à l'ordre du jour, et les travaux de construction de la digue ont même commencé… du côté le plus stable, celui où la côte est en grès. Lorsqu'il s'est agi de raccorder la digue de l'autre côté de l'estuaire, c'est-à-dire sur l'extrémité de la flèche, on s'est heurté à des difficultés techniques insurmontables.

1 - Etienne Nicol : «Silhouettes et promenades de la côte», *op. cit.* 1928.

2 - «La création d'une ville d'eau : Sables-d'Or-les-Pins» (sans nom d'auteur), in *L'art urbain*, numéro spécial de *La vie technique et industrielle*, septembre 1926, page 53.

Vers 1990, un étudiant de l'école d'architecture de Nantes a travaillé sur un projet de «pier à Sables-d'Or-les-Pins»[1]. Ce *pier* ne s'avançait pas vers la mer, mais dans la lagune, qu'il envisageait simplement de refermer pour la transformer en lac. Cet étudiant avait, tout comme Roland Brouard, vu la lagune remplie d'eau un jour de grande marée. Le spectacle est effectivement exceptionnel, et la tentation est grande de le rendre permanent. Pourtant, Jean-Pierre Pinot le dit très bien :

> *«L'instabilité des flèches à pointe libre […] en fait un merveilleux sujet d'étude pour les géomorphologues, mais un déplorable terrain d'aménagement : on ne peut garantir, ni leur stabilité à court terme, ni leur simple existence à moyen terme. Quant au très long terme, on n'a qu'une certitude : elles sont appelées à disparaître».* [2]

L'illustration ci-dessous montre à quel point, si la flèche littorale du Miniou est d'une stabilité suffisante pour y implanter, à distance raisonnable de la mer, une station balnéaire (dont on n'attendra pas qu'elle tienne des millénaires…), la partie externe de la flèche est beaucoup trop mobile pour que l'on puisse imaginer y ancrer les fondations d'une digue.

Evolution de la flèche littorale du Miniou

Sources : Carte des Ingénieurs Géographes (1776), cartes d'Etat-Major (1887 et 1928), photo aérienne IGN (1948 et 1998).

Mais le projet en lui-même, réalisable ou non, a été déterminant dans les orientations qui ont été données au plan d'urbanisme de Sables-d'Or. Aujourd'hui, la station ne se tourne pas vers un lac dédié aux sports nautiques, mais vers une lagune dont les habitants commencent à trouver qu'elle ne manque pas de charme. Et ce charme, il est dû précisément au fait que le spectacle change chaque jour :

> *Ah la la, c'est grandiose, c'est absolument grandiose. C'est d'ailleurs cette vue du marais rempli d'eau qui a donné l'idée du plan d'eau, je pense, parce que c'est vrai que c'est magnifique. Mais c'est un projet irréaliste… Et puis, ce qui fait le charme de ce genre d'endroit, c'est que ça change. D'ailleurs les gens qui habitent là disent que quand ils se lèvent le matin, ce n'est jamais deux fois la même chose. J'aimerais habiter là pour avoir cette vue. C'est vraiment une chance, c'est rare.* [3]

1 - Dominique Lemasson : *Un pier à Sables-d'Or-les-Pins*. Mémoire de dplg. École d'Architecture de Nantes, s. d. (~1990).

2 - Jean-Pierre Pinot, *op. cit.* p. 335.

3 - Entretien avec une habitante de Plurien, février 2000.

La flèche littorale «à pointe libre» s'est imposée. Le projet, même si des moyens techniques lourds pouvaient le rendre réalisable, ne se fera certainement pas. Les dunes de la partie Ouest sont aujourd'hui la propriété du Conservatoire du littoral.

Il vaut bien mieux d'ailleurs qu'il en ait été ainsi car, Brouard ne le savait sans doute pas mais Jean-Pierre Pinot le dit formellement, lorsqu'on ferme un estuaire par une digue submersible alors que le débit du cours d'eau est faible, les dépôts marins amenés à chaque marée ont tôt fait d'ensabler le «lac» permanent que l'on voulait constituer. Et puis, le marais qui aurait été noyé est aujourd'hui considéré comme botaniquement l'un des plus riches de Bretagne. A cela, les touristes des années 1920 n'étaient pas très sensibles, mais ceux du XXIe siècle le sont.

Quoi qu'il en soit, cette flèche littorale, dont Brouard n'avait pas très bien compris qu'elle était «libre», lui aura donné une idée qui, tout irréaliste qu'elle soit, aura été déterminante pour cette station balnéaire singulière…

Baignade dans la lagune à marée haute

Carte postale, 2001

© Editions Jack

Vue générale sur la lagune par marée haute estivale

La ligne de chemin de fer Saint-Brieuc — Matignon

Le tracé de la ligne du chemin de fer départemental aura joué un rôle déterminant dans le succès de Sables-d'Or-les-Pins, puisque la station aura été particulièrement bien desservie, mais il aura joué également un rôle dans le plan d'urbanisme. En effet, ce tracé est antérieur au plan de la station, qui aura donc dû être conçue en fonction de lui, d'autant que le même tracé sert également à la route départementale.

Si Roland Brouard et ses collaborateurs sont intervenus quelque peu, surtout dans les détails de la traversée de Sables-d'Or, l'essentiel du projet est dû à Harel de la Noë. Cet ingénieur des Ponts-et-Chaussées, dont nous avons vu précédemment qu'il fut l'un des premiers «découvreurs» de la grève du Miniou, a beaucoup marqué le paysage des Côtes-du-Nord, et la mémoire de ses compatriotes, avec ses fameux ponts en béton armé. S'il n'a pas été lui-même un lanceur de station balnéaire, comme son collègue Charles Cotard qui avait lancé la plage de Val-André, on peut dire qu'il aura pressenti l'avènement de Sables-d'Or, qu'il en aura permis le succès rapide et qu'il aura contribué, sans doute involontairement, à sa forme particulière.

Louis Harel de la Noë (1852-1931) (1)

Harel de la Noë est originaire de Saint-Brieuc qu'il ne quitte que pour entrer à l'école Polytechnique dont il sort brillamment pour rejoindre l'école des Ponts-et-Chaussées. Il commence sa carrière en 1875, d'abord dans le Finistère, où il est nommé «Ingénieur Ordinaire» de l'arrondissement de Quimper en 1880, puis dans la Sarthe où il devient l'architecte du réseau de tramway départemental, alors en cours de réalisation.

A cette époque, le béton armé (dont on attribue l'invention à Joseph Monier en 1867) est en plein développement, et Harel de la Noë en sera l'un des meilleurs spécialistes de son temps. Il se fera remarquer dès 1898, date de l'inauguration de son célèbre «Pont en X», considéré comme une prouesse technique particulièrement innovante, et primé à l'Exposition universelle de 1900 (photo page suivante).

En 1901, Harel de la Noë est nommé ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées des Côtes-du-Nord. A ce titre, il avait la charge de la réalisation du chemin de fer départemental dont les études commençaient tout juste. A cette époque, si l'exploitation des lignes était concédée à des sociétés privées, le choix des tracés ainsi que la réalisation de toutes les infrastructures étaient de la responsabilité du département. Harel de la Noë allait trouver là un chantier d'envergure qui lui permettrait de mettre en œuvre son talent.

1 - A propos de Harel de la Noë, voir :

Jean-Paul Midant : «Louis Harel de la Noë ou le béton pittoresque». *Monuments Historiques*, avril-juin 1987 n° 150-151.

M. Harouy : «Un constructeur : Harel de la Noë». *Chemins de fer régionaux et urbains*, n° 147, 1978.

Anne Querrien : «Les ingénieurs du XIXe siècle», 2002, *op. cit.*

Bernard Marrey : *Les ponts modernes - vingtième siècle*. Picard Éditeur, Paris, 1995. Pages 46-47.

Serge Montens : *Les plus beaux ponts de France*, Paris : Bonneton, 2001. Page 143.

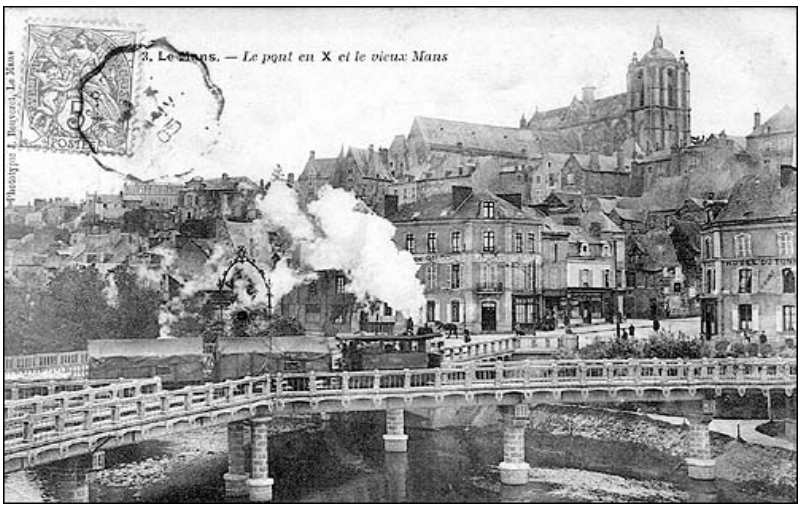
Alain Lozac'h : *Sur les Routes de Bretagne ; Histoire d'un réseau routier : les Côtes d'Armor*. Rennes : Coop-Breizh, 1999.

Histoire du Béton, Ecole Nationale des Ponts-et-Chaussées, http://www.enpc.fr/de/trav-elev/beton/

Le Mans, le Pont en X

(carte postale ancienne)

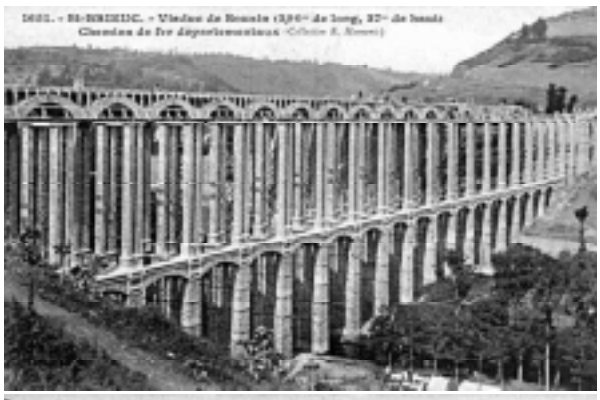
Ce pont permettait le croisement entre la ligne de chemin de fer nationale et le tramway départemental. Il fut détruit par un bombardement en 1944.

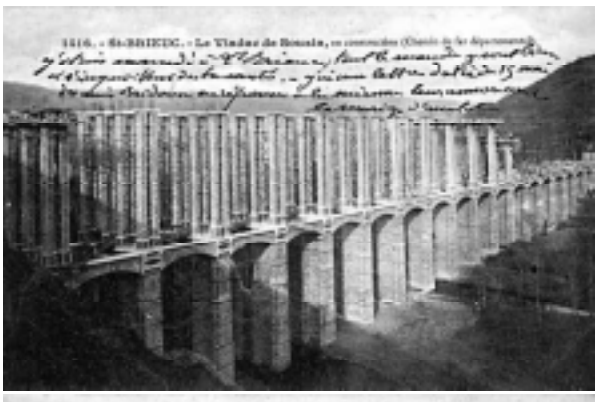


En effet, si les ingénieurs de son époque qui travaillaient sur le béton armé s'occupaient principalement de réaliser des structures lourdes et très résistantes, Harel de la Noë, lui, s'était spécialisé dans les constructions légères et peu onéreuses. Ses ponts et viaducs s'avéraient ainsi plus intéressants à réaliser que des travaux de terrassement, notamment pour les constructions relativement légères. Or les chemins de fer départementaux, afin de mieux s'adapter à une desserte locale, étaient généralement à voie étroite, et supportaient donc des trains plus légers que les chemins de fer nationaux. C'était le cas du tramway de la Sarthe, et c'était aussi celui du chemin de fer des Côtes-du-Nord.

Sur celui-ci, qui avec une longueur totale de 452 kilomètres sera l'un des plus importants réseaux départementaux de France, Harel de la Noë réalisera quelque soixante ouvrages d'art, passerelles, ponts ou viaducs, la plupart le long des côtes. Ces ouvrages deviendront rapidement le sujet de très nombreuses cartes postales, parfois intitulées «Bretagne pittoresque» (photo ci-dessous). Les ponts seront même parfois représentés en chantier (photos page suivante)…

Carte postale montrant le viaduc de Souzain et classée dans la collection «La Bretagne Pittoresque».





De tous les ouvrages réalisés par Harel de la Noë dans les Côtes-du-Nord, le plus prisé des éditeurs de cartes postales était sans aucun doute le viaduc de Souzain (ou Souzin).

Sur les deux cartes du dessus, les plus anciennes, le viaduc est en construction.

«Comment imaginer qu'on ait pu dynamiter, pour laisser passer le Tour de France 1995, le très délicat viaduc de Louis Harel de la Noë à Souzain près de Saint-Brieuc, rare témoignage d'une ligne de chemin de fer construite en 1904 et abandonnée, formidable intelligence du site, des matières mises en œuvre dans la multiplicité des applications et dans l'ellegissement [allègement par rainurage] *des structures»*. Marc Mimram, *Une histoire de ponts*, 1996 (http://www.mimram.com/histoire.html).

Sur la même ligne Saint-Brieuc — Matignon, le viaduc du Toupin, à gauche, et le viaduc des Ponts Neufs, à droite : *«de la dentelle ferroviaire en sidéro-ciment»* (Association des Chemins de fer des Côtes-du-Nord, Langueux, http://www.trains-fr.org/cdn/).

La moitié environ de ces ponts et viaducs existent encore aujourd'hui et constituent un patrimoine auquel de nombreux Costarmoricains sont très attachés. L'un d'entre eux, le viaduc de Souzain, a fait l'objet d'un véritable «conflit patrimonial» [1] avant que la décision ne soit prise de le démolir pour faciliter le passage du Tour de France en 1995. Depuis, une «Association des amis de Harel de la Noë» a été constituée *«pour éviter que ça ne se reproduise»*…[2]

Modernité et territoire

Les ouvrages d'art de Harel de la Noë n'ont pas contribué directement à l'image de Sables-d'Or-les-Pins, puisque la traversée de la station se fait sur terrain plat. On remarquera tout de même que l'un des sentiers de découverte partant de la station emprunte l'ancienne voie ferrée (fermée en 1948) et que le viaduc traversant l'Islet, bien que relativement modeste, y est signalé comme un élément du patrimoine local. [3]

Mais l'histoire de ces ouvrages ferroviaires illustre le fait que la «modernité» peut s'implanter rapidement sur un territoire sans provoquer de rejet de la part de la population… pour peu que son utilité soit clairement comprise. Car les ouvrages en béton armé, même s'ils sont vite qualifiés de «pittoresques», sont bel et bien des symboles de modernité au début du XXe siècle. [4] Pourtant, on l'a vu précédemment, les municipalités concernées sont intervenues à plusieurs reprises pour obtenir des modifications du tracé en leur faveur et pour accélérer la réalisation des travaux. Ici, la modernité doit venir au secours d'un pays «déshérité», comme l'a relevé Pierre Amiot dans les registres du conseil municipal de Plévenon :

> *«Le Conseil municipal de Plévenon se réjouit à la pensée "que le tramway à vapeur va suivre la côte et desservir ces malheureuses communes côtières qui ont toujours payé des impôts comme celles de l'intérieur mais ont été jusqu'à ce jour complètement déshéritées"».* [5]

Un journaliste qui couvrait l'inauguration de la ligne en parle dans les mêmes termes, tout en modérant ses propos en rappelant la «lenteur» des travaux :

> *«Notre arrondissement de Dinan, si déshérité au point de vue des chemins de fer départementaux, puisqu'il ne possédait jusqu'ici que quelques kilomètres de Plancoët à Saint-Cast, reçoit lentement satisfaction».* [6]

Cet enthousiasme pour le petit train départemental aura été général et durera jusqu'à la fermeture de la ligne. Celle-ci, présentée par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest comme non rentable car victime de la concurrence des transports routiers, sera entièrement démantelée en 1949. Pourtant, les habi-

1 - Le cas du viaduc de Souzain a été cité en exemple lors de la table ronde «Conflits patrimoniaux et environnementaux», réunie dans le cadre du colloque «Regards Croisés sur le patrimoine dans le monde à la fin du XXe siècle» (Institut de Géographie, Paris, novembre 1999).

2 - Article de Roselyne Veissid «Et si l'on rouvrait le viaduc des Ponts-Neufs ?», *Le Télégramme de Brest* du 9 juin 2001.

3 - Ce sentier, comme plusieurs autres, a été ouvert «la faucille à la main» par Pierre Amiot, alors président-fondateur d'une «Association de protection du patrimoine naturel historique et culturel». Des panneaux explicatifs jalonnent les parcours, signalant aux promeneurs les divers éléments du patrimoine local, dont un ouvrage de Harel de la Noë, le *Pont-Rolland* ou *Pont du Marais*, long de 28 mètres.

4 - Si le brevet du béton armé a été déposé par Monier en 1867 (il s'agissait d'un procédé destiné à fabriquer des bacs pour l'Orangerie de Versailles), les premières constructions importantes ne datent que de la fin des années 1890. Référence : *Histoire du Béton*, Ecole Nationale des Ponts-et-Chaussées, http://www.enpc.fr/de/trav-elev/beton/

5 - Pierre Amiot : *Histoire du Pays de Fréhel*, *op. cit.* page 332.

6 - Article non signé, *Union Malouine et Dinanaise*, 4 février 1924.

tants du pays se seront mobilisés jusqu'au bout pour en empêcher la fermeture, comme en témoigne le registre du Conseil Municipal de Plévenon :

> *«Les élus du Conseil Municipal de Plévenon estiment qu'il va en résulter un isolement et la ruine du pays. Ils s'élèvent contre le motif invoqué : déficit de la ligne, arguant que ce déficit, comme dans toutes les administrations, est dû au désordre. Ils voient plutôt en cette circonstance poindre des intérêts privés plus forts et mieux défendus que les intérêts généraux».* [1]

Le tracé de la ligne et le destin de Sables-d'Or

Le chemin de fer départemental, bien que ponctuant le territoire de constructions en béton armé éminemment *modernes*, aura donc été très bien accepté par les habitants, si l'on en juge par l'absence de protestations dans la presse locale comme dans les registres municipaux. Pourtant, si l'on observe la carte du tracé (page suivante), on remarquera que celui-ci privilégie singulièrement Sables-d'Or-les-Pins. La station balnéaire est en effet la seule agglomération (à l'exception de Port-à-la-Duc) disposant d'une gare en son centre, alors que les autres bourgs sont situés à un ou deux kilomètres de la gare la plus proche (Plurien, les deux bourgs de Pléhérel, Plévenon).

Le choix de Harel de la Noë est clairement prononcé : la ligne doit passer à proximité du littoral plutôt qu'à l'intérieur des terres. Ce choix, l'ingénieur dispose du savoir-faire technique permettant de le réaliser à un prix de revient concurrentiel. En effet, le département se caractérise par un relief vallonné, assez doux dans sa partie continentale, mais qui se creuse en vallées profondes à l'approche du littoral. Le tracé choisi, qui aurait été irréaliste quelques années plus tôt, sera pour Harel de la Noë une opportunité exceptionnelle pour la mise en œuvre à grande échelle des techniques innovantes qu'il avait expérimentées dans la Sarthe. L'Association des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord, qui lui consacre aujourd'hui une salle entière dans son musée de Langueux, le présente en ces termes :

> «*Le réseau des Côtes-du-Nord va permettre à cet homme exceptionnel et trop méconnu de relever un défi à la mesure de son talent de concepteur et de réalisateur : il s'agissait de construire au moindre coût un vrai chemin de fer, essentiellement en site propre, dans une région certes peu montagneuse, mais entaillée par de profondes vallées*». [2]

Encore fallait-il démontrer que le tracé qu'il proposait, s'il en rendait la réalisation techniquement possible, allait être utile à l'économie du pays. Pour cela, Harel de la Noë bénéficia du soutien inconditionnel des bourgs et villages du littoral qui,

1 - Registre du 11 novembre 1948, cité par Pierre Amiot, page 340.

2 - Association des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord, Langueux-les-Grèves (Côtes-d'Armor). http://www.trains-fr.org/cdn/

Le chemin de fer départemental des Côtes-du-Nord

d'après la carte d'Etat-Major de 1928

Agglomération

Routes

Chemins

Voie ferrée :

Janvier 1924

Octobre 1925

Juillet 1926

Station

Nord

1 kilomètre

comme on l'a vu au chapitre IV, comptaient beaucoup sur le chemin de fer pour accélérer leur développement économique. Mais pour justifier un passage de la ligne aussi près de la côte, surtout là où elle devient sableuse, il fallait surtout s'appuyer sur l'importance à venir du tourisme balnéaire. En ce sens, le projet de Roland Brouard venait à point pour conforter le projet de l'ingénieur.

Les seules interventions connues de Brouard auprès de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest concernent la position précise de la voie ferrée dans sa traversée de la station, et une demande pour obtenir que l'embranchement destiné à relier le réseau aux carrières soit situé loin de la plage. (1)

Il est donc probable, sinon certain, que le choix du tracé est l'œuvre du seul Harel de la Noë. C'est du moins l'opinion d'un journaliste du *Réveil*, qui en parle ainsi dans un article sur Sables-d'Or :

> *«Commençons par rendre hommage au génie dont tant d'œuvres marquent le passage : Monsieur Harel de la Noë, notre grand ingénieur a, le premier, compris le mérite de cette plage. L'ayant découverte au cours de ses études sur le réseau des chemins de fer départementaux, il n'a pas hésité, malgré les difficultés techniques, à dire : "La voie ferrée passera là". Là, c'était la plage. C'est, pour cette raison, peut-être la seule station balnéaire où l'on peut se rendre le plus vite, sans avoir à faire dix pas de supplément. Ainsi, chose rare, exceptionnelle même, et pourtant si naturelle, le rail traverse la station balnéaire. Si l'on songe au surcroît de fatigue imposée aux baigneurs, surtout avec de jeunes enfants, à faire cinq cents mètres et souvent beaucoup plus pour arriver d'une gare au bord de mer, on bénira le grand ingénieur d'avoir fait, enfin maître de sa décision, ce chef-d'œuvre de train arrivant jusqu'à l'eau !»* (2)

A quelques incidents près, qui ne seront pas plus graves que sur d'autres réseaux (3), le pari technique de l'ingénieur aura été tenu. Et le journaliste du *Réveil* avait vu juste, les stations qui, comme Sables-d'Or, sont traversées par une ligne de chemin de fer et disposent d'une gare aussi proche de la plage sont rares. Mais ce qui est plus important encore, c'est que la ligne n'a pas été conçue uniquement pour desservir la station, comme cela se voit parfois lorsqu'une petite ligne de tramway est spécialement réalisée pour une station balnéaire, et où la gare se trouve alors être un terminus.

La ligne Saint-Brieuc — Matignon appartient à un réseau local qui, initialement devait relier Dinard et Saint-Malo. Ce réseau, qui ne sera jamais complété, faisait initialement partie d'un projet de ligne ferroviaire d'intérêt stratégique destiné à desservir efficacement la côte entre Cherbourg et Brest. Ce projet remonte

1 - En avril 1923, Brouard et Launay obtiennent une optimisation du tracé afin de réduire les risques d'accidents dans la traversée de la station. En 1926, ils obtiennent, avec l'appui du Touring-Club de France, que le raccordement avec le petit train des Carrières de l'Ouest se fasse à 1,5 km de Sables-d'Or afin de préserver le site de la plage. Ils interviendront aussi financièrement pour que la gare de Sables-d'Or soit construite en granit… dans le style de la station.

2 - Article non signé, *Le Réveil Breton* du 27 juillet 1924.

3 - Pierre Amiot rapporte que *«En février 1936, quittant Sables-d'Or en direction de Pléhérel, une automotrice déraille à cause du sable fin poussé par le vent vers les rails»* (*op. cit.*, p. 338). Les autres incidents survenus sur la ligne sont sans rapport avec le choix du tracé.

aux années 1860, époque où la guerre entre la France et l'Angleterre est encore un souvenir récent, et devait contribuer à l'amélioration de la sécurité du territoire. Un député d'Avranche l'avait argumenté ainsi :

> *«Nous ne désirons pas la guerre, sans doute, mais qui sait les événements de l'avenir ? Il faut qu'en présence des préparatifs de l'Angleterre, la France prenne aussi ses garanties ; l'absence de chemin de fer de Cherbourg à Brest est, dans l'armure de la France, un défaut à sa cuirasse».* (1)

Même si la ligne ne sera pas achevée, il reste que la gare de Sables-d'Or-les-Pins sera fréquentée par de nombreux voyageurs désirant simplement se déplacer entre Saint-Brieuc et Matignon.

Et cette caractéristique aura rapidement pour conséquence de faire découvrir la plage à une plus large population et, de ce fait, de donner un peu moins l'impression que la plage a été privatisée, accaparée par la station balnéaire. Jean Sannier y voyait une occasion supplémentaire pour la promotion de Sables-d'Or :

> *«Et sur le boulevard parallèle à la mer, le train est venu, amenant chaque jour et surtout chaque dimanche des foules de visiteurs enthousiastes qui se font les auxiliaires des créateurs de Sables d'Or pour en chanter partout les louanges»* (2)

En mettant Saint-Brieuc ou Lamballe à une heure ou une heure et demi de trajet, le train aura surtout permis à une population n'ayant ni les moyens de posséder une automobile, ni ceux de s'offrir les luxueux hôtels de la station, de venir à Sables-d'Or, ne serait-ce que par curiosité, en partant le matin et en rentrant le soir. Le petit train des Côtes-du-Nord aura joué, à sa manière, ce rôle de «baguette magique» dont parle Dominique Rouillard :

> *«La baguette magique du fondateur sera alors le chemin de fer* : *comme outil magique il acquiert un halo d'extraordinaire, d'insolite ou d'incompréhensible ; comme moyen de transport, il est la crédibilité de la ville de bains, l'assurance de sa construction rapide, de son peuplement important, de sa modernité malgré l'éloignement de la capitale.* […] *Le chemin de fer, c'est ce qui peut transformer un lieu désert en ville, faire de pauvreté richesse».* (3)

A Sables-d'Or, l'outil magique sera allé encore plus loin que dans les autres stations balnéaires : il aura donné l'un des éléments structurants les plus forts de son plan d'urbanisme.

1 - Demande adressée par le Conseil Général de la Manche à celui des Côtes-du-Nord, en 1861, et signée du député De Saint-Germain. Archives départementales des CdN. Cité par Eric Rondel *in Le Penthièvre*, Edition Club 35, 1998.

2 - Jean Sannier, *La Bretagne Touristique*, 15 juin 1924.

3 - Dominique Rouillard : *Le site balnéaire*, *op. cit.* page 67.

Le chemin de fer : axe central de la station

La carte ci-dessous illustre ce qu'aurait pu être Sables-d'Or-les-Pins, si son plan avait été de type hippodamien et, surtout, si la ligne de chemin de fer était passée plus loin de la plage. Ce tracé, qui n'est pas dans son principe très éloigné de certaines variantes proposées, aurait parfaitement pu être réalisé au prix de quelques ouvrages d'art relativement modestes. Quant au plan de la station, il n'aurait demandé que l'arasement de quelques mètres-cubes de dunes supplémentaires, ce qui n'aurait pas nécessité des travaux plus importants que ceux entrepris pour de nombreuses autres stations balnéaires de l'époque ou même bien antérieures.

Urbanisme-fiction : plan d'un «Sables-d'Or hippodamien».

En rouge, la ligne imaginaire, en tirets verts, le tracé réel.

Sans aller trop loin dans ce qui deviendrait vite de l'urbanisme-fiction, on peut conclure de l'observation de ce plan imaginaire que le simple tracé de la ligne de chemin de fer rendait très difficile un urbanisme de ce type.

La principale raison en est que le tracé ferroviaire a fixé deux éléments structurants qui sont devenus déterminants dans le plan d'ensemble de Sables-d'Or :

- *Un axe*.

Le tracé du chemin de fer étant aussi celui du chemin départemental, la voie centrale de Sables-d'Or est particulièrement large. Le cahier des charges imposant en plus un retrait de cinq mètres aux constructions, la distance entre les façades est en moyenne d'une quarantaine de mètres. Cette large voie, doublement publique, n'a pas, de surcroît, pour seule fonction de desservir la station balnéaire. C'est une importante voie de communication entre les agglomérations environnantes.

On peut donc dire que si, dans la plupart des stations balnéaires, l'accès à la mer se fait en pénétrant à l'intérieur du territoire de la station, ici, c'est la station qui s'est organisée autour de l'accès à la mer.

- Un centre.

Avec une gare située *«à dix pas»* de la plage *«ce chef-d'œuvre de train arrivant jusqu'à l'eau»* donne à Sables-d'Or ce qui manque à la plupart des autres stations : une place centrale motivée par autre chose que l'emplacement arbitraire d'un casino. Le reste suivra par la force des choses, la place de la gare sera aussi celle du grand hôtel et, bien sûr, de l'un des deux casinos prévus à Sables-d'Or.

Ce qui différencie Harel de la Noë des autres «acteurs» —la flèche littorale que nous avons vue précédemment et la loi Cornudet que nous verrons ci-après— c'est que son action n'a pas seulement *permis* une forme urbaine particulière ou *incité* les auteurs à produire un plan mûrement réfléchi…

Harel de la Noë, lui, a véritablement *imposé* les lignes essentielles autour desquelles Brouard et ses collaborateurs auront ensuite élaboré le plan de la station.

La loi Cornudet

Pour Jean Sannier, si Sables-d'Or a fait l'objet d'un plan d'urbanisme beaucoup plus élaboré que la plupart des stations balnéaires antérieures, le mérite en revenait exclusivement à ses concepteurs :

> *«La société qui en est devenue propriétaire a fait grandement les choses. Sans attendre que l'urbanisme lui impose sa loi, elle est allée au-devant de ses exigences. Elle a prévu les extensions et les embellissements, et sa plus grande preuve de sagesse fut de ne rien laisser au hasard et de ne pas permettre la moindre construction, avant que ne règne par tout Sables d'Or les Pins la plus complète harmonie».* [1]

Ce qu'oublie de préciser Jean Sannier, c'est qu'une loi votée en 1919 rendait obligatoire l'établissement d'un «projet d'aménagement, d'embellissement et d'extension», qui devait être soumis à l'approbation d'une commission départementale, avant la réalisation de toute station balnéaire. Curieusement, les auteurs ayant écrit à l'époque sur Sables-d'Or ne mentionnent pas souvent cette loi à laquelle Roland Brouard fut pourtant bien tenu de se soumettre, et sans laquelle on peut se demander si le plan d'ensemble de la station aurait été réalisé aussi rapidement.

1 - Tiré à part extrait de *La Bretagne Touristique* et constituant un dépliant de présentation de Sables-d'Or pour l'année 1925.

Dans un article qui lui est consacré, et qu'il a sans doute largement inspiré (voire écrit lui-même[1]), Brouard est même présenté comme une sorte d'urbaniste improvisateur :

> *«Un véritable génie topographique caractérise Monsieur Roland Brouard, urbaniste. La précision avec laquelle il juge sur le terrain des formes, des distances, des mouvements, sa façon de décider "sur le tas" et sans le secours du crayon, les tracés les plus ingénieux, sa faculté de descendre aux plus infimes détails sans perdre de vue sa conception d'ensemble, font, à juste titre, l'admiration de ses collaborateurs immédiats. […] L'urbanisme de Monsieur Roland Brouard est un empirisme supérieur».* [2]

La présentation faite dans cet article est évidemment loin de la réalité. Sables-d'Or a bel et bien fait l'objet d'un projet très précis, avec un plan soigneusement dessiné à l'avance, un cahier des charges très complet, et un certain nombre d'engagements concernant notamment l'adduction d'eau et l'assainissement… bref, tous les ingrédients qu'il fallait pour être en conformité avec la loi Cornudet.

Cette loi, qui porte le nom de son rapporteur, avait été votée peu de temps après la guerre. Elle visait principalement à cadrer les travaux de reconstruction des villes détruites par les bombardements et à freiner la prolifération anarchique de lotissements défectueux et insalubres. Elle fut étendue, dès sa promulgation, aux villes de plus de 10 000 habitants, à celles ayant un caractère «pittoresque, artistique ou historique», ainsi qu'aux stations thermales, climatiques ou balnéaires.

La loi Cornudet est considérée comme le premier texte réglementaire français d'urbanisme, elle est même présentée comme une première mondiale par l'auteur de l'un des plus anciens traités d'urbanisme, l'Américain George Burdett Ford :

> *«La France est le premier pays du monde qui ait voté une loi relative à l'établissement obligatoire de projets pour l'aménagement et l'extension des villes.*
>
> *[…] une loi obligatoire a été votée le 14 mars 1919 en vertu de laquelle toutes les villes de plus de 10000 habitants sont tenues d'établir des projets complets de leurs travaux d'extension et d'aménagement».* [3]

En dehors des règles concernant la santé publique, la sécurité, ou la protection des sites et monuments, la loi n'imposait pas de principes contraignants quant à la forme que devait prendre la ville. Son principe était surtout de soumettre tous les projets à des instances de décision locales, dont la commission départementale qu'elle instituait :

> *«La loi instituait une commission départementale d'aménagement et d'extension des villes et villages, composée de*

1 - C'est en tout cas ce que soupçonne Daniel Le Couédic.

2 - «La création d'une ville d'eau : Sables-d'Or-les-Pins» (sans nom d'auteur), in *L'art urbain*, numéro spécial de *La vie technique et industrielle*, septembre 1926, page 53.

3 - George B. Ford : *L'urbanisme en pratique. Précis de l'urbanisme dans toute son extension. Pratique comparée en Amérique et en Europe*. Paris : Ed. Ernest Leroux, 1920, page 157.
George Ford, Américain d'origine, était architecte diplômé par le gouvernement français. Il fut urbaniste-conseil de la ville de New-York et chargé des questions de reconstruction, en France, par le bureau de la Croix-Rouge américaine. Il fut notamment l'auteur du plan de reconstruction de la ville de Reims (1920), et il enseignait le «City-planning» à l'école d'architecture de Paris-Belleville.

membres de la Commission départementale des sites, du conseil départemental des bâtiments civils et de quatre maires désignés par le conseil général. Cette composition fut élargie par la loi du 19 juillet 1924, avec le représentant du service des domaines, de six délégués des organismes d'habitat social, et de dix personnalités qualifiées […] (1)

Mais la Commission départementale n'était pas la seule instance concernée et la loi montrait un réel souci de démocratie locale, comme le soulignent Antoine Givaudan et Pierre Merlin :

«On y retrouve les nécessités habituelles propres à garantir la compétence, l'efficacité, la démocratie locale […]. *La procédure d'élaboration du projet était soumise à la consultation de commissions multiples, dont celle que la loi instituait, et à une enquête publique; le conseil municipal l'approuvait en dernier ressort* […]». (2)

Quant aux documents qui devaient être soumis à approbation, ils étaient globalement appelés «projet», mais il s'agissait bien d'un plan d'urbanisme :

«Par son contenu, le projet était un plan d'urbanisme, c'est-à-dire un projet global, comportant:

- un plan qui localise les équipements publics futurs et en particulier la voirie;

- un programme qui détermine les servitudes hygiéniques, archéologiques et esthétiques, les espaces libres à préserver, la hauteur des constructions, les réseaux divers (eau, assainissement).» (3)

La loi Cornudet était sans aucun doute un modèle précurseur en matière de réglementation de l'urbanisme. Elle est, dans ces principes, restée en vigueur bien après la seconde guerre mondiale, et certains de ces aspects sont encore d'actualité. Mais faute d'une réelle prise en compte du coût de son application et d'une volonté affirmée des pouvoirs publics, elle n'aura été appliquée que par un petit nombre des communes concernées, surtout lorsqu'il s'agissait de simples projets d'extension ou d'amélioration. Par contre, elle le fut un peu plus systématiquement lorsqu'il s'agissait de «villes nouvelles», ce qui était le cas des stations balnéaires et qui fut, bien sûr, celui de Sables-d'Or-les-Pins.

Le plan d'urbanisme de la station, s'il reste à part entière l'œuvre de ses concepteurs, était donc sérieusement cadré par des textes réglementaires, ce qui n'était évidemment pas le cas des stations antérieures à 1919, comme l'étaient notamment les autres stations des Côtes-du-Nord et celles d'Ille-et-Vilaine. D'ailleurs, sur le littoral français, les stations dont la création est contemporaine de Sables-d'Or ne sont pas très nombreuses.

1, 2 et 3 - Antoine Givaudan et Pierre Merlin : «Planification urbaine en France», *in* Pierre Merlin et Françoise Choay : *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris : P.U.F., 2000. Pages 623-624.

On peut citer Saint-Georges-de-Didonne (1920), Ouistreham Riva-Bella (1923), Stella-Plage (1925) et quelques stations de la côte landaise, comme Hossegor, qui ont elles aussi été concernées par la loi Cornudet. Mais les stations dont le plan pourrait le mieux être comparé à celui de Sables-d'Or, Soulac-sur-Mer, La Baule-les-Pins ou Le Touquet-Paris-Plage, n'ont été concernées que dans leurs phases d'extensions. Leur plan d'origine, lui, était bien antérieur.

La loi Cornudet, du fait de sa proximité historique avec la création de Sables-d'Or a donc joué un rôle non négligeable dans la construction de sa singularité. Pour autant, ni la loi ni la Commission départementale ne donnaient de règles quant à la forme que devait avoir le projet. Cette commission, d'ailleurs, n'a eu qu'à accepter en l'état le projet présenté par Brouard, sans la moindre critique ni la moindre suggestion de modification, comme le montre la formulation de son rapport :

> *«Les auteurs du projet ont commencé leurs travaux en 1923. Ils ont vu grand et n'ont ménagé ni l'argent, ni les travaux. Les voies sont actuellement exécutées avec toutes les règles de l'art. Leur raccordement avec les chemins publics est aussi convenablement assuré. Le lotissement des terrains est très logique et est réalisé de manière à sauvegarder le caractère de l'endroit. Bref le plan ne mérite que des éloges. Le cahier des charges est d'ailleurs très suffisant. Aucune alimentation en eau potable n'existe dans les communes environnantes. Les lotisseurs ont déjà réalisé l'alimentation de l'agglomération de Sables d'Or les Pins».* [1]

Le conseil municipal de Pléhérel avait rendu un avis favorable le 14 décembre 1924, et le projet fut approuvé par arrêté préfectoral le 23 mars 1925.

Sans doute les conditions d'application de la loi étaient-elles encore assez floues, mais on remarquera que Roland Brouard n'avait pas attendu le verdict de la commission pour commencer les travaux. Sans doute aussi était-il sûr du résultat, ce qui peut laisser supposer qu'il connaissait bien les termes de la loi Cornudet.

Conclusion

Une flèche littorale à pointe libre, un ingénieur ferroviaire audacieux, une loi qui tombe au bon moment : voilà trois ingrédients sans lesquels les conditions de la création de Sables-d'Or auraient été bien différentes. Il restait à en tirer parti pour que ce qui aurait pu n'être qu'une série de contraintes devienne un cadre favorable à l'élaboration d'un projet créatif. C'est ce qu'à mis en œuvre Roland Brouard, avec la collaboration de deux paysagistes qui ont su trouver pour Sables-d'Or les modèles qu'il lui fallait.

1 - Rapport de la *Commission Départementale d'Aménagement et d'Extension des Villes et Villages*, séance du 21 mars 1925 (archives municipales de Pléhérel).

- VII -

Les frères Treyve
collaborateurs de Roland Brouard
et paysagistes vichyssois

Avant 1919, si aucune loi ne rendait obligatoires l'établissement et l'approbation d'un projet avant la création ou l'extension d'une ville, certaines d'entre elles avaient néanmoins fait l'objet d'un plan d'ensemble. Ce fut le cas de «villes nouvelles» comme Maisons-Laffitte, Le Vésinet ou Deauville, et de villes auxquelles ont été appliqués des plans d'extension ou d'embellissement, comme Biarritz ou Vichy. Parmi elles, certaines ont pu, directement ou indirectement servir de modèle, ou tout au moins de sources d'inspiration, aux concepteurs de Sables-d'Or-les-Pins.

Ceux-ci, regroupés autour de Roland Brouard, n'ont pas toujours laissé de traces précises de leurs interventions, et il n'est pas facile de reconstituer avec certitude le rôle exact qu'ils ont joué à chacune des phases de l'élaboration du projet. Si les architectes ont toujours signé leurs œuvres, si le géomètre a bien apposé son nom au bas du plan déposé en préfecture, les paysagistes, eux, n'ont pas laissé de traces écrites de leurs interventions. Il semble pourtant évident que leur rôle a été plus que déterminant dans la forme qu'a prise Sables-d'Or-les-Pins, tant par l'intermédiaire du plan d'urbanisme que par celui du cahier des charges.

Ce dernier point, pour lequel une filiation est plus difficile à établir avec certitude, sera l'objet du chapitre suivant. Mais s'il est une ville qui a de toute évidence servi de modèle, sur certains aspects particuliers en tout cas, c'est bien la station thermale de Vichy, rénovée à l'initiative de Napoléon III, et où travaillait la famille des Treyve depuis trois générations.

Les collaborateurs de Roland Brouard

Marchand de biens originaire de Normandie [1] et installé à Paramé (près de Saint-Malo) depuis 1907, Roland Brouard, amateur de promenades en automobile et intéressé par le développement du tourisme, découvre progressivement le littoral des Côtes-du-Nord. Son mariage, en 1910, lui apporte une confortable dot, composée notamment d'une vaste propriété sur les rives de la Rance, qu'il mettra plus tard en vente. Après la guerre de 14-18, qui le mobilise comme officier, il reprend son «exploration» de la côte, et ce n'est, selon ses propres écrits, qu'en 1922 qu'il se sent appelé *«à nouer sa destiné à l'avenir de cette Côte»*. [2]

Il n'a, jusqu'alors, aucune expérience en tant que promoteur immobilier ni, évidemment, en tant qu'urbaniste. Mais il sait compenser cette inexpérience en s'entourant de plusieurs spécialistes aux compétences variées et complémentaires.

Le premier de ses collaborateurs est Bernard Launay, qu'il a rencontré pendant la guerre et qui tient lui aussi une agence immobilière à Paramé. C'est avec Launay que Brouard achète, à parts égales, les dunes mises en vente par la famille de Courville, et qui deviendront Sables-d'Or-les-Pins. Launay fut certainement un associé de bon conseil pour Brouard, il participa aux négociations avec les municipalités comme avec la compagnie de chemin de fer. Plus prudent que lui, il saura se retirer de Sables-d'Or après avoir vendu tous ses biens, avant la mise en liquidation judiciaire.

Rapidement, Brouard s'adjoint les services d'un géomètre, R. Larieux, qui se chargera du relevé topographique des terrains, et notamment de la grande dune qui sera aplanie plus tard (hiver 1924-25). Larieux se fait remarquer par la presse locale en utilisant des autochenilles Citroën pour gravir les dunes. Cette notoriété passagère lui vaudra de se voir attribuer un rôle souvent exagéré dans la conception de la station.

Parmi les tout premiers collaborateurs de Brouard figurent ensuite deux architectes-paysagistes, les frères François et Joseph Treyve, connus à l'époque pour leurs réalisations à Vichy. Leur arrivée à Sables-d'Or est très précoce puisque, dès l'hiver 1923-1924, c'est-à-dire un an après la signature de l'acte de vente (décembre 1922), la plupart des arbres de la station sont déjà mis en terre et qu'un établissement horticole est implanté à proximité.

Les autres collaborateurs qui auront joué un rôle important dans la création de la station sont les architectes Yves Hémar et Pol Abraham. Hémar intervient dès le printemps 1924, pour construire le premier bâtiment de Sables-d'Or (après la gare) : le «Camping-House», destiné à recevoir les futurs acheteurs.

1 - Roland Brouard est né en 1887 à Saint-Georges de Montcocq (près de Saint-Lô).

2 - *Dinard côte d'émeraude*, 30 mars 1934. Les informations concernant la biographie de Brouard proviennent en partie de l'article de Jean Denis et Jean-Pierre Bihr : «L'épopée des lanceurs de plages», *Ar Men* n° 45, 1992, pages 28-39.

Il construira ensuite la plupart des villas et des hôtels de la station. Pol Abraham, que Brouard rencontre en 1925 au hasard d'un déplacement en train, construira des villas au style beaucoup plus remarquable, mais en moins grand nombre.

Les véritables auteurs du plan

Parmi ces acteurs de la première heure, plusieurs seront présentés, dans divers articles de la presse locale, comme les auteurs du plan de Sables-d'Or. Brouard lui-même, tout d'abord, sera présenté dans un article que nous avons vu au chapitre précédent [1] comme «l'urbaniste» concepteur du projet. Pourtant, s'il écrit sans modestie que ce plan *«aura permis à l'urbanisme de faire un pas en avant, devançant de près d'un demi-siècle ce qui a été réalisé à ce jour»* [2], il se garde bien, dans ses propres écrits ou interviews, de dire qui en est l'auteur.

Octave-Louis Aubert, dans la *Bretagne Touristique* comme dans les textes qu'il écrivit pour les dépliants publicitaires de la station, parle à plusieurs reprises, et toujours en des termes élogieux, de ce plan. Il reste néanmoins imprécis quant à ses auteurs, tout en laissant entendre que Brouard en fut le plus important. Il écrit, à propos de Sables-d'Or, que :

> *«Son plan d'aménagement et de lotissement est l'œuvre d'un animateur qu'ont su seconder des artistes et des praticiens habiles».* [3]

L'animateur, bien sûr, c'est Roland Brouard.

Yves Hémar, architecte malouin qui bénéficie d'une certaine notoriété locale, sera cité comme l'auteur du *plan d'ensemble* par un journaliste du *Réveil* :

> *«On la doit* [la conception du Camping-House], *comme le plan d'ensemble à un architecte, fort distingué, de Paramé, homme d'esprit, d'érudition et de talent, M. Hémar».* [4]

Cette affirmation, bien que non fondée, sera reprise par la suite, y compris dans des publications récentes, alors qu'il est probable que le journaliste ne faisait allusion qu'au plan d'ensemble du bâtiment.

L'auteur de l'article paru dans la revue *Le Golf*, sans citer le nom de Hémar, va tout de même dans le même sens puisqu'il écrit que le plan est l'œuvre d'un architecte :

> *« […] les routes se faisaient, les terrains se jalonnaient sur un plan d'ensemble établi par un architecte dont le nom restera attaché à cette œuvre gigantesque que nous envieraient nos maîtres en la matière, les Américains eux-mêmes».* [5]

Enfin, parmi les personnes interrogées, plusieurs m'ont affirmé

1 - *La Vie technique et industrielle, op. cit.* 1926.

2 - *Dinard-Côte-d'Émeraude*, 30 mars 1934.

3 - *La Bretagne Touristique*, juillet 1925.

4 - *Le Réveil Breton* du 27 juillet 1924.

5 - Revue *Le Golf*, août 1925.

se souvenir que, du temps de leurs parents, on disait que le plan d'urbanisme de Sables-d'Or était l'œuvre du géomètre Larieux, ou même de Pol Abraham.

En fait, ce qui rend difficile la recherche du véritable auteur du plan de Sables-d'Or, c'est que tous les protagonistes précédemment cités ont vécu à Sables-d'Or dès les premiers temps de la station, qu'ils ont quotidiennement travaillé ensemble, et qu'ils n'ont donc pas eu besoin de procéder à des échanges de courrier.

A défaut de trace écrite, il reste le témoignage éclairant de deux informateurs plus fiables que les autres : Martine Abraham et Philippe Treyve.

Selon Martine Abraham, fille de Pol Abraham, architecte elle-même et résidente de Sables-d'Or [1], cela ne peut en aucun cas être Yves Hémar, car lorsqu'il est arrivé à Sables-d'Or, le plan était déjà fait. Selon ce que disait son père, cela ne peut pas non plus être le géomètre Larieux, même s'il est certain que c'est lui qui a dessiné le plan du lotissement. Son travail a consisté à opérer le relevé topographique et sans doute aussi le découpage du parcellaire, mais certainement pas à tracer les grandes lignes du projet.

Quant à son père, Pol Abraham, il est arrivé après Yves Hémar. Ceux qui ont cru voir en lui l'auteur du plan de Sables-d'Or ont sans doute fait la confusion avec des travaux plus récents, comme la reconstruction du casino.

Elle se souvient, par contre, d'une esquisse tracée par Joseph Treyve et qui fut, selon son père, le point de départ du plan d'ensemble. Mais Joseph Treyve était un artiste reconnu (il exposait au Salon d'Hiver à Paris), par ailleurs désintéressé et assez distrait : il distribuait généreusement ses croquis ou plans aquarellés.

Son petit-fils, Philippe Treyve, m'a confirmé ce trait de caractère de son grand-père : la plupart de ses travaux se retrouvent parfois chez les antiquaires, mais pas dans les archives familiales. Ce que m'a confirmé également Philippe Treyve, c'est que son grand-père et son grand-oncle ont travaillé sur place, à Sables-d'Or, dès la première saison de plantation. Ils y possédaient d'ailleurs une maison. Les mises au point avec Roland Brouard se faisaient toujours par oral, ce qui explique qu'aucune lettre concernant Sables-d'Or ne figure dans les archives des Treyve. En revanche, on évoquait beaucoup Sables-d'Or dans la famille, et Philippe Treyve se souvient très bien que François et Joseph en parlaient comme de «leur projet».

> *«A cette époque, les établissements Treyve-Frères avaient acquis une assez grande renommée. Ils avaient réalisé le dernier Parc de l'Allier, à Vichy, ainsi que de nombreux autres*

1 - Les informations issues de Martine Abraham ont été recueillies au cours de nombreux entretiens, entre août 2000 et mai 2002.

parcs dans d'autres stations thermales. Ils n'étaient plus seulement horticulteurs, comme leur grand-père, mais bien architectes-paysagistes et maître d'œuvre de leurs projets. C'est pour cela que Brouard avait fait appel à eux» [1].

Quoi qu'il en soit, la nature du projet de Sables-d'Or, avec ses nombreux parcs et l'importance donnée en général aux plantations, fait que les frères Treyve ont nécessairement été des acteurs importants du projet, même si celui-ci s'est construit en étroite collaboration avec Brouard.

Par ailleurs, aussi bien à l'échelle du plan d'ensemble qu'à celle du détail, l'observation de Sables-d'Or, qui apparaît comme une «ville-parc», révèle une influence évidente de la culture paysagère de l'époque. Et cette culture, il est fort peu probable qu'elle ait pu être apportée par Brouard lui-même, ni par aucun de ses premiers collaborateurs autres que les paysagistes vichyssois.

Les frères Treyve : troisième génération de paysagistes

L'histoire des Treyve à Vichy commence par l'arrivée de leur grand-père, Joseph Marie, qui s'installe dans l'Allier en 1845 et se fait connaître comme un «jardiniste» de talent. Le rôle important qu'il jouera dans l'aménagement des parcs et jardins de la station thermale débute, à l'occasion d'une visite de l'empereur Napoléon III, par ce qui tient à la fois de l'anecdote et de la légende. L'histoire est rapportée, en 1860, par un journal local :

« L'Empereur et l'Impératrice venus à Vichy étaient descendus à leur résidence. Tout en face, entre les sources et le Casino actuel, il existait des délaissés de la rivière l'Allier avec des trous d'eau peuplés par des grenouilles… Durant la première nuit, le chant des batraciens en fut si perçant et intense, que dit-on, l'Impératrice s'en accommoda fort mal. L'Empereur, lui aussi, n'avait point dormi et en éprouva un si vif mécontentement qu'il fit convoquer sur le champ le directeur des Eaux : "Qu'on supprime ces repaires de moustiques et d'animaux tapageurs".

On fit appel à Monsieur Marie, cet habile homme jardiniste. Ce dernier s'en fût quérir son équipe de spécialistes, qui chaussés de pantoufles, qui munis de pelles en bois et de brouettes à bandage feutré, afin de ne point troubler le sommeil de leurs hôtes, s'en allèrent tirer au bord de l'Allier, quantité de bonne terre et de sable fin pour combler les fameux trous à grenouilles.

Ces terrassements furent exécutés la nuit même dans le plus grand silence. Dès l'aube, au centre d'un gazon fraîchement plaqué, jaillissaient des parterres fleuris de roses et de

1 - Propos recueillis auprès de Philippe Treyve, Yzeure (Allier), mai 2000.

cyclamens, au lieu et place des méandres marécageux.

L'Empereur, en ouvrant les fenêtres de l'Impératrice en fut frappé d'admiration.

"C'est bien, dit-il, à Vichy, on peut faire de nobles choses !"» [1]

Suite à cette action d'éclat, Joseph Marie se vit confier par la Compagnie Fermière la responsabilité des plantations sur les promenades et les parcs de la ville de Vichy. Son gendre, François Treyve-Marie, prend sa succession en 1881 en fondant les établissements Treyve-Marie, et devient inspecteur des parcs et jardins de Vichy.

Deux de ses quatre fils, Joseph et François, fonderont les établissements Treyve-Frères. Ils réaliseront, à Vichy, des parcs, l'hippodrome et le golf, mais aussi d'autres parcs et jardins dans d'autres stations thermales, dont La Bourboule. François, à la suite de son père, sera également inspecteur des parcs et jardins de la ville.

Lorsque Roland Brouard fait appel à eux, les frères Treyve sont donc déjà impliqués dans la gestion et la création des parcs et jardins de la ville de Vichy depuis trois générations. Il est probable, d'ailleurs, que cette position professionnelle de «paysagiste de station thermale» a compté autant que leur notoriété dans le choix opéré par Brouard. S'il est vrai que, comme nous l'avons vu, les stations thermales diffèrent dans leur composition urbaine des stations balnéaires, elles n'en sont pas très éloignées quant à la nature de leur clientèle. Et à cela, Brouard n'était sûrement pas insensible.

Quoi qu'il en soit, les frères Treyve sont arrivés à Sables-d'Or avec un certain savoir-faire et une certaine culture qui, que Brouard en ait été conscient ou non, allaient avoir pour effet la transposition sur la station balnéaire de Sables-d'Or-les-Pins de quelques-uns des traits de caractère de la station thermale de Vichy.

Le modèle vichyssois

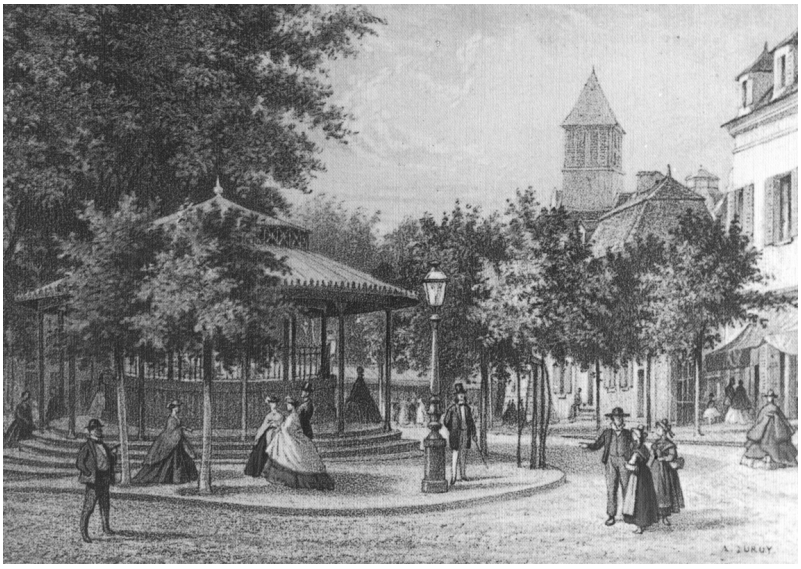
Comme la plupart des stations thermales, Vichy est connue depuis l'Antiquité et ne résulte pas, à l'inverse des stations balnéaires, de la réalisation d'un plan dessiné *ex-nihilo*. Mais la ville a néanmoins fait l'objet d'un plan d'urbanisme ambitieux, sous l'impulsion de Napoléon III, après avoir été une première fois redynamisée par Napoléon Ier. Elle est ainsi devenue, au cours du XIXe siècle, un territoire de projets où la famille Treyve aura progressivement acquis une compétence professionnelle reconnue, passant de la fonction de jardiniste-horticulteur à celle de paysagiste-concepteur.

1 - Journal *Le Messager*, du 11 septembre 1860 (archives personnelles de Philippe Treyve).

L'évolution de Vichy est un exemple (sans doute l'un des mieux réussis en France) de cette évolution qu'ont connue les stations thermales. Renommée pour la valeur médicale de ses eaux, elle est, à l'époque où Madame de Sévigné y séjourne, déjà très fréquentée. Mais cette fréquentation est strictement thérapeutique : la vie y est austère, on vient à Vichy pour se soigner, pas pour s'amuser…

> *«J'ai donc pris les eaux ce matin ma très chère ; ah! qu'elles sont mauvaises ! On va à six heures à la fontaine, tout le monde s'y trouve, on boit, et on fait une fort vilaine mine ; car imaginez-vous qu'elles sont bouillantes, et d'un goût de salpêtre fort désagréable. On tourne, on va, on vient, on se promène, on entend la messe, on rend ses eaux, on parle confidentiellement de la manière dont on les rend. Il n'est question que de cela jusqu'à midi.*
>
> *[…] Je commence aujourd'hui la douche, c'est une assez bonne répétition du purgatoire».* [(1)]

Le passage de Napoléon Ier sera marqué par la création du Parc des Sources, que l'on appelle aujourd'hui «l'ancien parc». Cette création, réalisée suite aux décrets impériaux de 1810 et de 1812, amorce une réorientation de la ville, qui se tourne dès lors davantage vers ses sources, et préfigure l'ambitieux projet de Napoléon III. Il ne s'agit plus de perfectionner le fonctionnement médical de la station, mais de lui donner les atouts d'une ville agréable à vivre.



Vie mondaine, au début du XIXe siècle, autour de la source Rosalie

La promenade prend rapidement une importance bien plus grande que la pratique du bain. Dès lors, l'aménagement paysager devient un ingrédient majeur de la station thermale qui, par la suite, se développera comme une «ville-parc».

Lithographie ancienne, © Editions du Lys, Clermont-Ferrand.

Dès lors, on distingue clairement deux Vichy, l'ancien et le nouveau ou, selon les termes de Hyacinthe Audiffred, le triste et le joyeux :

> *«[…] dans cette petite ville, il y a encore deux parties bien distinctes, le vieux Vichy et le nouveau Vichy. L'un triste, tortueux et délaissé ; l'autre au contraire, joyeux, élégant et confortable».* [(2)]

1 - Lettres de Madame de Sévigné à sa fille, après un voyage à Vichy en 1676. Cité par Hyacinthe Audiffred dans *Un mois à Vichy. Guide pittoresque et médical, indispensable aux artistes et aux gens du monde*. Paris : Dauvin et Fontaine, 1849. Pages 15-18.

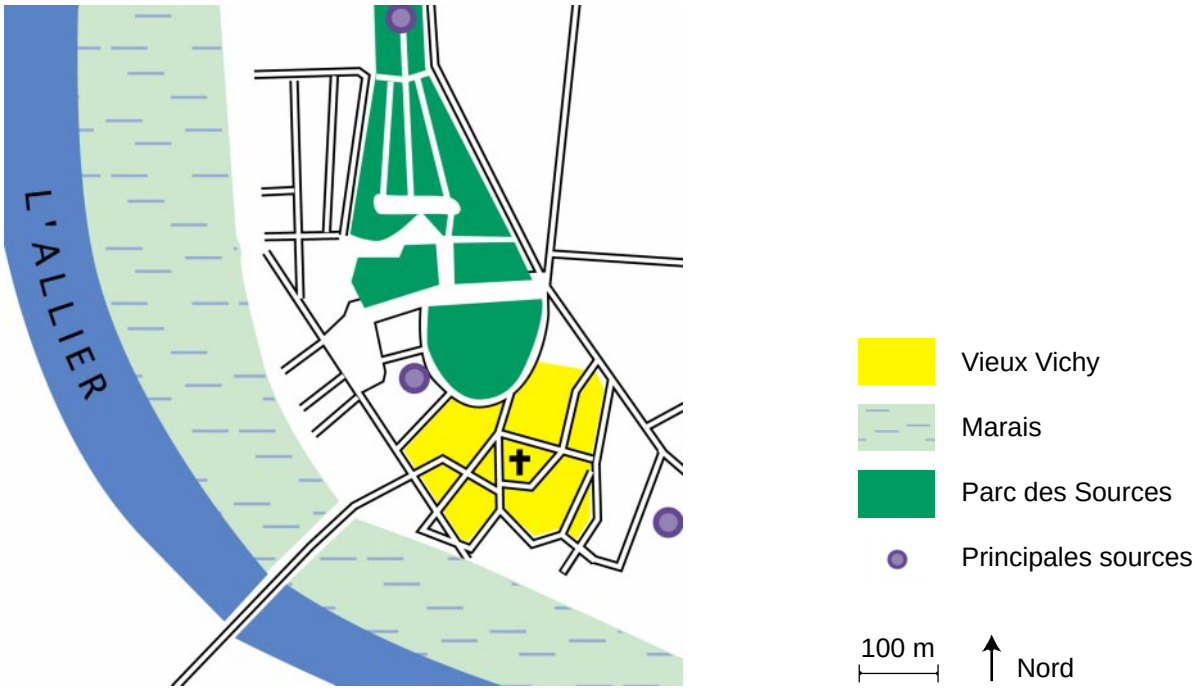
2 - Hyacinthe Audiffred : *Un mois à Vichy. Op. cit.* page 4.

Le nouveau Vichy, c'est-à-dire les quartiers développés autour du Parc des Sources, n'est plus du tout un lieu consacré à l'austérité des soins médicaux :

> *«Avec de telles dispositions, et tous ces éléments de plaisirs si variés, il est impossible de s'ennuyer, en eût-on la meilleure volonté du monde. Voilà ce qui fait de Vichy ce pays si charmant, si plein d'attraits et de séductions…»* [1]

La réalisation de ce premier parc, et les rénovations architecturales qui l'accompagnaient, auront donné le ton à ce qui deviendra le Vichy de Napoléon III.

1 - Hyacinthe Audiffred : *Un mois à Vichy. Op. cit.* page 67.



Vichy sous Napoléon Ier (1812)

En faisant réaliser le Parc des Sources, Napoléon Ier a impulsé une première modification importante de la structure urbaine de la ville : les sources sont devenues des éléments aussi importants que le vieux centre-ville.

La pratique du bain thérapeutique, localisée autour des griffons, s'est doublée d'une pratique mondaine pour laquelle un premier parc «d'agrément» sert de lieu d'apparat.

Mais, à cette époque, la ville reste toujours à distance de sa rivière dont les crues périodiques rendent inutilisables de vastes zones de marais.

Les grands travaux de Napoléon III

Le projet de Napoléon III ne se limite pas à l'aménagement d'une ville de plaisir, il prend la forme d'un véritable projet d'urbanisme qui fera de Vichy un modèle en la matière, plus de cinquante ans avant la loi Cornudet.

L'anecdote du comblement, par Joseph Marie, d'une mare aux grenouilles qui avait perturbé le sommeil impérial, sera le point de départ de ce vaste projet de restructuration. Comme dans bien des cas à cette époque du Second Empire, la motivation initiale du projet est une volonté d'assainissement de la ville. L'Allier est une rivière au débit très variable et, lorsque son cours est au plus bas, elle découvre de vastes zones marécageuses, impossibles à aménager du fait qu'elles sont inondées à chaque période de crue. Le projet, dont le plan général fut confié par Napoléon III à l'architecte Charles-Edouard Isabelle [(1)], commence donc par la construction d'une digue destinée à contenir les débordements de l'Allier.

La réalisation technique fut confiée à l'ingénieur des Ponts et Chaussées Jean-François Radoult de Lafosse, qui a relaté dans un mémoire le détail de ses travaux, en insistant sur les innovations techniques qu'il y mit en œuvre [(2)]. Avec le tracé de grandes avenues, l'arrivée du chemin de fer (1862) et la construction d'un nouveau pont, le plus important et sans doute le plus significatif de ces travaux fut cet endiguement de l'Allier. Celui-ci a eu pour conséquence de libérer, entre la ville et la rivière, un nouveau territoire qui fut entièrement consacré à la création de parcs, les fameux «Parcs de l'Allier».

Dès lors, la ville entière s'organise autour de sa rivière, ce qui apparaît comme une exception par rapport à l'urbanisme habituel des stations thermales :

> *«[…] le principe nouveau, à Vichy, est celui de considérer l'élément imposé par la nature –ici la rivière– comme une ligne orientant la composition et à laquelle aboutissent tous les grands axes»* [(3)].

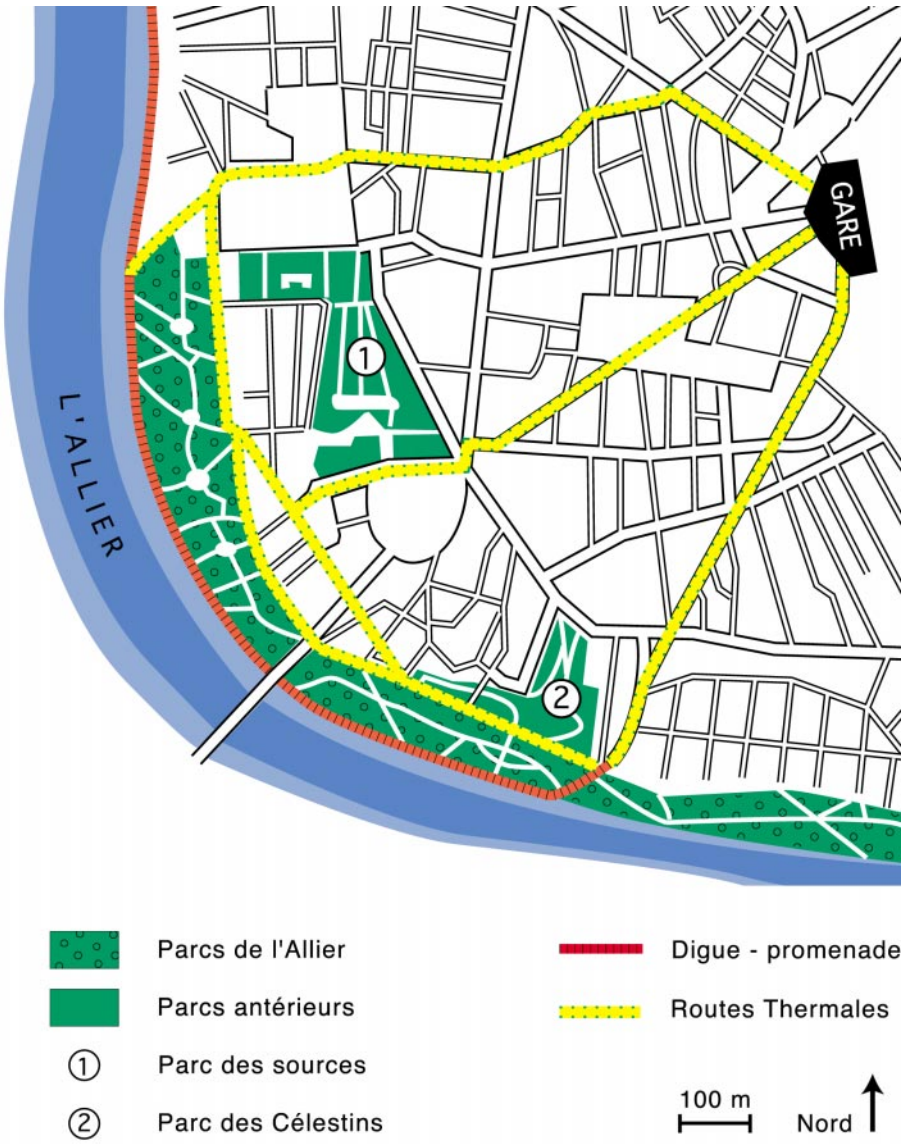
Les grands axes, ce sont les «routes thermales», promenades abondamment plantées et destinées à relier la gare et la rivière, en passant par les sources et surtout par les fameux «parcs de l'Allier».

Si la conception d'ensemble de ce projet est l'œuvre initiale de l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées Radoult de Lafosse, la réalisation technique des plantations est assurée par Joseph Marie. Le suivi, l'extension et parfois la rénovation de ces premiers parcs, seront assurés par son gendre François Treyve. Tous deux acquerront une compétence particulière, qui fera longtemps la renommée de la famille, en matière de plantation et d'acclimatation de végétaux sur sol difficile.

1 - Charles-Edouard Isabelle était déjà l'auteur d'un plan pour les «Grands Thermes», à Plombières-les-Bains (Vosges).

2- Jean-François Radoult de Lafosse : «Mémoire sur les travaux d'embellissement de Vichy». *Annales des Ponts et Chaussées*, tome VII, 1874.

3 - Lise Grenier et Philippe Duboy : «Les villes de santé» *in* Lise Grenier (dir.) : *Villes d'eau en France*. Paris : Institut Français d'Architecture, 1984. page 27.



Vichy

les grands travaux de Napoléon III

Le terrain, résultant du remblaiement entre la digue et la ville, était en effet très pauvre, tandis que la palette végétale était constituée de nombreuses espèces encore très peu expérimentées à l'époque (ginkgo, séquoias, copalmes, cyprès chauves, catalpas, sophoras, etc.). Le choix de ces espèces exotiques, notamment américaines, était en vogue dans les parcs et jardins de l'époque, mais Vichy avait en plus la particularité d'être un lieu privilégié pour les essais d'acclimatation d'essences rares que l'Empereur recevait régulièrement en cadeau [(1)].

Vichy était donc devenue une «ville parc», selon les termes d'Annette Vigny [(2)], où l'urbanisme était étroitement lié à la conception des promenades, des parcs et des jardins.

Les frères Treyve à Vichy, au début du XXe siècle

C'est donc avec, derrière eux, l'expérience acquise en un demi-siècle par deux générations de paysagistes que les frères Joseph et François Treyve commencent à leur tour leur carrière.

1 - D'après Jacques Thierry : *Naissance et développement des parcs de la ville de Vichy*. Etude non publiée, Mairie de Vichy, 2000.

2 - Annette Vigny : *Latitude Nord, nouveaux paysages urbains*, Arles : Actes Sud, Versailles : ENSP. 1998, page 59 (l'un des cinq projets décrits par A. Vigny est à Vichy).

Celle-ci consistera tout d'abord à prendre la suite de leur père dans l'entretien et la restauration des Parcs de l'Allier, puis à créer de nouveaux parcs [1] (Parc du Soleil, 1910, Parc des Bourrins, 1911), mais aussi à étendre le patrimoine vert de la ville en réalisant, sur l'autre rive de la rivière, l'un des plus anciens golfs de France (1908).

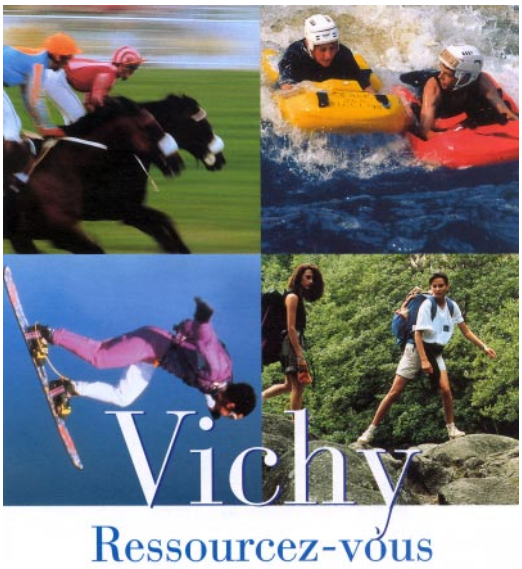
Avec l'hippodrome, réalisé en 1878, et le barrage qui transformait une partie de l'Allier en plan d'eau destiné aux activités nautiques (1869), le golf complétait l'image de «ville sportive» que Vichy allait de plus en plus développer au cours du XXe siècle [2].

Une brochure, réalisée par la Compagnie Fermière, présente ainsi la station thermale en 1922, l'année où Roland Brouard achète les dunes du futur Sables-d'Or :

> *«La ville, entourée de collines d'aspect riant, semble, au milieu de ses parcs de plusieurs kilomètres, blottie dans un nid de verdure et de fleurs, où tout y est groupé pour attirer, séduire et retenir les curistes. […] Les sports de tous genres sont en grand honneur à Vichy, qui, à ce point de vue encore, a la prééminence sur toutes les stations thermales. […] Vichy, en effet, possède depuis plusieurs années le plus beau golf de France».* [3]

Ville fleurie où les sports sont à l'honneur, on pourrait lire, dans cette description, l'*alter ego* thermal de Sables-d'Or-les-Pins, que les affiches de 1925 présentent comme «plage fleurie, paradis des sports». Dans cette brochure d'une douzaine de pages, la fonction thermale de la station est reléguée au second plan, tout comme la fonction balnéaire l'est, ainsi qu'on le verra plus loin (chapitre XII), dans les dépliants publicitaires de Sables-d'Or.

Vichy : ressourcez-vous



Dans la plaquette publicitaire que diffuse aujourd'hui l'office de tourisme de Vichy, la référence aux sources thermales n'apparaît plus que sous la forme d'un jeu de mots. L'établissement thermal, qui existe toujours, assure indépendamment sa propre promotion, mais la ville de Vichy, en elle-même, est essentiellement montrée pour ses activités récréatives et sportives.

1 - La chronologie des Parcs de l'Allier est décrite par Claire Dollé dans son étude : *Vers un programme de rénovation des Parcs de l'Allier à Vichy*. École Nationale Supérieure d'Agronomie de Montpellier, 1995.

2 - Image que la ville de Vichy défend encore aujourd'hui en se présentant, par exemple, comme *«l'un des hauts lieux du sport en France»* sur son site internet (ville-vichy.fr).

3 - Brochure intitulée : *Vichy. La reine des stations thermales, centre touristique pittoresque*. Paris : J. Barreau, 1922.

De la station thermale à la station balnéaire

Ce qui caractérise le plan d'embellissement de Vichy, c'est qu'il compose avec un existant, en l'occurrence l'Allier. La rivière, par rapport à laquelle la ville semblait garder ses distances, devient l'élément principal de sa composition. Cette réorientation de la ville s'accentue encore du temps des Treyve puisque, avec la réalisation des parcs et du golf de l'autre côté de l'Allier, le plan d'eau sur la rivière devient le centre du nouveau Vichy, fleuri et sportif.

Le rapprochement avec Sables-d'Or-les-Pins révèle de troublantes similitudes et, à défaut d'en avoir la preuve, on peut supposer que l'expérience vichyssoise des frères Treyve a joué un rôle important dans la composition de la station.

Sables-d'Or a été construite en relation avec un plan d'eau artificiel, et même si celui-ci est resté à l'état de projet, le plan général de la station est établi en liaison avec ce qui en tient lieu, c'est-à-dire la lagune.

Sables-d'Or et Vichy, chacune à son échelle, sont des villes-parcs, des villes dans lesquelles l'aménagement végétal n'est pas limité à quelques espaces réservés, mais joue un rôle structurant pour l'ensemble du plan d'urbanisme, les jardins et les

Vichy aujourd'hui

D'après une carte postale, intitulée «Vichy au bord de l'Allier», © Ed. Debaizieux (Beaumont, 63).

Entre la fin du XIXe et le début du XXe siècle, la réalisation de l'hippodrome puis du golf, sur l'autre rive de l'Allier, renforce la place de la rivière dans la ville. La Vichy «ville sportive», décrite dès les années 1920, s'étend de part et d'autre de sa rivière, devenue plan d'eau permanent grâce à l'endiguement et au barrage.

parcs étant complétés par un ensemble de «promenades» ou d'avenues abondamment plantées. Et cet ensemble végétal ne constitue pas seulement des «espaces verts» mais des éléments de composition contribuant à construire la relation entre la station thermale et la rivière, dans un cas, entre la station balnéaire et la lagune, la mer et le coteau, dans l'autre.

D'un point de vue plus technique, les frères Treyve ont dû également mettre en œuvre à Sables-d'Or un savoir-faire acquis à Vichy. Dans les deux cas, il s'agissait de faire pousser rapidement des arbres sur un terrain qui ne s'y prêtait guère : les remblais consécutifs à l'endiguement de l'Allier, et le socle résultant du remodelage d'un massif dunaire. Dans les deux cas, des techniques analogues ont été mises en œuvre : il s'agissait tout d'abord de choisir les espèces les mieux adaptées, ce qui nécessitait une bonne connaissance botanique et horticole, puis de préférer des plantations de jeunes sujets, élevés sur place, à des transplantations de sujets âgés. Les Treyve, comme leur ancêtre Joseph Marie, étaient restés des horticulteurs spécialisés dont la compétence était reconnue dans ce domaine.

Conclusion

A l'échelle du plan d'ensemble comme à celle du savoir-faire technique mis en œuvre, Vichy, l'une des toutes premières villes-parcs, a préfiguré Sables-d'Or-les-Pins, l'une des rares villes-jardins balnéaires.

Le fait que les mêmes paysagistes aient exercé dans les deux villes rend évidentes les similitudes qui les rapprochent, même si leurs dimensions respectives sont très différentes. Mais il reste que Vichy n'est pas une ville nouvelle et qu'elle n'a pas les caractéristiques d'un lotissement.

Sur ce point, Sables-d'Or a visiblement hérité d'autres influences.

Promenade illustrée dans les Parcs de Vichy

Le Parc des Sources, le plus ancien, est de facture classique. Il est structuré par des allées géométriques bordées d'alignements monospécifiques, principalement de tilleuls et de marronniers. La présence minérale, notamment dans les revêtements de sol, et le mobilier urbain y est très visible.

Parc des Sources

L'allée centrale

En comparaison, les Parcs de l'Allier apparaissent davantage comme des parcs «paysagers», avec une grande diversité végétale, des pièces d'eau au contour irrégulier et des allées sinueuses. Ils sont encore aujourd'hui renommés pour la richesse botanique de leur composition végétale qui a d'ailleurs fait récemment l'objet d'un inventaire dirigé par Georges Callen [1]. Les Treyve ont largement contribué à cette richesse, de par leur savoir-faire en matière d'acclimatation d'espèces exotiques, mais aussi en tant que botanistes-horticulteurs, ce dont témoignent plusieurs espèces ou variétés végétales qui portent aujourd'hui leur nom [2].

1 - Georges Callen était à l'époque conservateur de l'Arboretum de Chèvreloup (Museum national d'histoire naturelle).

2 - Notamment un magnolia, un poirier, un rosier et un peuplier.

Parcs de l'Allier

A droite : *Populus treyviana* et son étiquette.

Les Parcs de l'Allier ne sont pas seulement remarquables par leur richesse botanique et horticole, mais aussi par leur composition. Les allées qui serpentent au milieu des massifs végétaux et des pièces d'eau portent le regard sur des vues régulièrement renouvelées, avec, périodiquement, des cadrages mettant en scène des vues sur la ville (photo de gauche) ou sur les différents chalets impériaux (photo de droite).

Parcs de l'Allier

Vues sur la ville et sur un chalet impérial.

Ces chalets, de style colonial, ont été commandités par Napoléon III. Ils sont implantés en limite de la zone urbanisée et sont tous tournés vers la rivière, comme pour rappeler le premier contact de l'Empereur avec la ville, et sa volonté de «conquérir» les terrains marécageux qui coupaient Vichy de sa rivière.

Les liens entre les parcs et la ville ne se limitent pas à des jeux de cadrages mettant en scène des relations visuelles. Ils sont aussi de nature fonctionnelle, puisque de nombreuses allées prolongent, au moins pour les piétons, les rues de la ville.

Parcs de l'Allier

Connexions avec les voies urbaines.

Dans certains cas, d'ailleurs, ce ne sont pas tant les allées des parcs qui ont été alignées sur les rues existantes, que les voies urbaines qui ont été adaptées, voire retracées, en fonction du tracé des parcs. C'est particulièrement le cas des «routes thermales», véritables promenades abondamment plantées et conçues comme des prolongements des parcs à l'intérieur de la ville.

Quant au rapport entre les parcs et l'Allier, il est conçu un peu différemment. En fait, la zone remblayée sur laquelle sont implantés les parcs est le plus souvent en contrebas de la digue, ce qui ne permet pas d'intégrer la rivière dans la composition par la mise en scène de points de vue comparables à ceux existant sur la ville.

Mais néanmoins, l'Allier est éminemment présente dans la composition des parcs. Tout d'abord par le simple fait que la forme générale des parcs épouse, par la force des choses, la courbure de la rivière, mais aussi parce que les allées principales lui sont globalement parallèles. Mais ce qui révèle le plus la présence de la rivière, c'est que les plantations le long de la digue-promenade sont particulièrement repérables. Ces promenades sont en effet les seules à être plantées d'arbres d'alignement, platanes ou peupliers de grande taille, ce qui tranche avec le reste des parcs où les arbres sont d'espèces diversifiées et jamais alignés. En arrière de la digue, lorsqu'on ne voit pas l'Allier, on la devine.

Parcs de l'Allier

Les abords de la rivière.

De l'autre côté de la rivière, les parcs et le golf, conçus par les frères Treyve eux-mêmes, sont distants de quelque 150 à 200 mètres. Dans ces parcs-là, les Treyve ont beaucoup moins joué sur la diversité botanique, qui aurait rendu les structures végétales moins perceptibles, et ont préféré des plantations par groupes, alignements ou bosquets. Le résultat est que la rive d'en face n'apparaît pas comme une quelconque forêt indifférente à la ville, mais bien comme son prolongement paysager.

Parcs de l'Allier

Vue sur la rive d'en face.

- VIII -

Le cahier des charges de Sables-d'0r

un héritage du Vésinet

Si Vichy a pu servir de modèle aux concepteurs de Sables-d'Or, par l'intermédiaire des frères Treyve, c'est principalement dans la mise en œuvre d'un savoir-faire paysager, à l'échelle de la relation entre la ville et son territoire. A l'échelle du détail, de la manière dont s'établissent les relations entre l'espace privé, celui de la maison et du jardin individuel, et l'espace public, celui de la ville en son entier, les conditions ne sont pas du tout comparables. Le projet réalisé à Vichy, même s'il s'agit bien d'une ville parc, reste un projet d'embellissement et d'extension d'une ville existante, et non une création *ex-nihilo*.

A Sables-d'Or, contrairement à Vichy, le plan d'ensemble a été dressé avant que la première construction ne soit édifiée. Il s'agit d'un «lotissement», au sens qu'a pris ce terme à partir de la loi Cornudet (1919)[1]. C'est-à-dire que certains équipements collectifs, notamment les voiries et réseaux mais aussi les espaces verts, ont été réalisés, ou tout au moins planifiés, au préalable et sans avoir à tenir compte d'un bâti existant. Il était donc possible d'imposer aux acquéreurs de lots un certain nombre de règles concernant la construction de leurs habitations. Ces règles sont regroupées dans un «cahier des charges» [2] qui, en ce qui concerne Sables-d'Or, a été déposé en même temps que le plan d'urbanisme et soumis aux mêmes instances de validation (municipalité, commission départementale, préfecture).

Nous verrons plus loin que les conséquences d'un tel cahier des charges sont très perceptibles à Sables-d'Or-les-Pins et constituent une facette importante de la singularité paysagère de la station. Mais cette singularité, tout exceptionnelle qu'elle soit pour une station balnéaire des années 1920, est inspirée d'un modèle. Et ce modèle, s'il s'est sans doute propagé à travers d'autres lotissements, trouve son origine dans le premier exemple abouti d'urbanisme de villégiature français, la ville du Vésinet, où Alphonse Pallu et le comte de Choulot ont mis en œuvre des principes d'inspiration fouriériste déjà expérimentés en partie à Maisons-Laffitte.

1 - Remarquons, avec François Loyer, que ce terme n'est pas très approprié pour désigner cette *«forme urbaine originale, à laquelle nous avons donné abusivement le nom d'un système de division parcellaire : le* lotissement*, qui ne lui est en rien propre (car on lotit aussi bien des parcelles pour des immeubles ou des maisons mitoyennes que pour des pavillons !)»*, in Dominique Hervier (Dir.) : *Le Vésinet. Modèle français d'urbanisme paysager, 1858/1930*. Imprimerie Nationale, 1989, page 11. Nous préférerons néanmoins ce terme quelque peu anachronique de «lotissement» à celui de «colonie», davantage employé à l'époque du Vésinet mais trop fortement connoté aujourd'hui.

2 - Voir à ce sujet la définition du terme «lotissement» dans le *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* de Pierre Merlin et Françoise Choay, *op. cit.* pages 472-475. L'article traite également du rôle des cahiers des charges.

Repères chronologiques :

1822 : Publication par Charles Fourier du *Traité de l'association domestique-agricole.*

1833 : Lancement de Maisons-Laffitte et édition de son cahier des charges.

1837 : Inauguration de la ligne de chemin de fer Paris-Le-Pecq (qui desservira Le Vésinet).

1856 : Acquisition du «bois du Vésinet» par la société Pallu & Cie.

1858 : Edition de la première version du cahier des charges du Vésinet.

1863 : Première édition complète de l'ouvrage du comte de Choulot.

De l'échelle du territoire à celle de la propriété privée

A Sables-d'Or-les-Pins, le cahier des charges constitue un complément important au plan d'urbanisme. Si le plan arrête d'une façon formelle, et en principe une fois pour toutes, les grandes lignes du lotissement (tracé des voies, définition des zones), le cahier des charges, quant à lui, définit plutôt des principes que des formes et concerne surtout le détail, à l'échelle de la propriété privée. Il joue un rôle tout aussi important que le plan quant à la forme que peut prendre une station comme Sables-d'Or, du fait notamment de sa force juridique et de la durée de sa validité.

Dans la loi française, au XIXe siècle comme aujourd'hui, c'est un *«document de droit purement privé et de nature contractuelle qui, quels que soient son contenu et son ancienneté, fait la loi entre les parties qui peuvent s'en prévaloir devant les tribunaux judiciaires»* [(1)]. Les conditions qui en permettent la modification sont suffisamment drastiques pour que dans bien des cas, et notamment à Sables-d'Or, des cahiers des charges fort anciens soient toujours en vigueur aujourd'hui [(2)].

Les principes édictés par ce texte réglementaire contribuant pour une bonne part à la singularité de la station, on peut se demander si, derrière la rigueur juridique répondant aux textes de loi de l'époque, ne se trouve pas une intention paysagère précise, inspirée par un *modèle*.

Le modèle vésigondin [(3)]

Si le lien entre Vichy et Sables-d'Or est facile à établir, par l'intermédiaire de l'histoire des architectes-paysagistes de la station, celui avec cette autre ville-parc qu'est Le Vésinet est d'une tout autre nature. Rien ne permet, en effet, d'affirmer que les concepteurs de Sables-d'Or se sont, directement ou non, inspirés du Vésinet.

Rien, sauf une étrange similitude entre les deux cahiers des charges… Et il se trouve que ces similitudes concernent les points les plus déterminants quant à l'influence qu'un cahier des charges peut avoir sur la forme du territoire dont il réglemente l'organisation spatiale. De plus, Le Vésinet est connu comme la première «ville-parc» réalisée en France et elle a, à ce titre, servi de modèle à beaucoup d'autres. Dessinée par un paysagiste, le comte de Choulot, elle appartient à la culture paysagiste du XIXe siècle et peut très bien avoir influencé les frères Treyve, comme peut le laisser soupçonner la comparaison entre les deux cahiers des charges, mais aussi, on le verra plus loin, la comparaison entre les deux projets.

Le cahier des charges du Vésinet n'est pas signé, celui de Sables-d'Or non plus. Ils ne portent tous deux que l'en-tête des

1 - Réf : La Documentation Française, http://www.service-public.fr.

2 - Ces conditions sont définies par le code de l'urbanisme, article L315-3 : *«Lorsque les deux tiers des propriétaires détenant ensemble les trois quarts au moins de la superficie d'un lotissement ou les trois quarts des propriétaires détenant au moins les deux tiers de ladite superficie le demandent ou l'acceptent, l'autorité compétente peut prononcer la modification de tout ou partie des documents, et notamment du cahier des charges concernant ce lotissement, lorsque cette modification est compatible avec la réglementation d'urbanisme applicable au secteur où se trouve situé le terrain».*

3 - Vésigondin = «du Vésinet»

«vendeurs», la société Pallu et Cie pour l'un, MM. Brouard et Launay pour l'autre. Ils sont de toute évidence rédigés par des juristes, mais semblent bien, l'un comme l'autre, avoir été inspirés par les paysagistes respectifs des deux projets.

Peu de temps avant la deuxième édition de celui du Vésinet [1], le comte de Choulot se plaignait en effet de ces *«murs de clôture, trop multipliés»* qui entouraient les premières parcelles déjà construites :

> *«Ces murs font tache, pour le moment, au milieu du vaste et harmonieux paysage. Ce qui prouve combien l'art des jardins est peu compris encore, c'est qu'aucun de ces petits enclos ne se relie au grand parc dont ils font partie».* [2]

Choulot n'avait jamais travaillé qu'à la conception de parcs, parfois publics, le plus souvent privés, mais jamais à des lotissements. La réaction des propriétaires de parcelles qui se repliaient derrière des remparts *«impénétrables aux regards, qui cernent et isolent une habitation comme les murailles féodales du moyen âge»* [3], l'avait visiblement surpris et sans doute un peu déçu : son *art* n'était que *peu compris encore*. Mais ce qui est intéressant, dans la manière dont il parle de ces murs qui font tache, c'est l'expression «pour le moment», qui laisse deviner son intention d'y remédier. Et comment pouvait-il le faire autrement qu'en imposant, ou en faisant imposer, un cahier des charges réglementant notamment la forme des clôtures ?

Choulot n'a pas signé le cahier des charges du Vésinet, mais cela ne signifie pas qu'il n'en soit pas directement l'inspirateur. Après tout, il ne signait même pas ses plans. [4]

Joseph Treyve non plus, ne signait jamais ses plans [5], il est pourtant fort probable, nous l'avons vu, qu'il soit bien l'auteur de celui de Sables-d'Or. Et lorsque l'on voit à quel point le cahier des charges de Sables-d'Or reprend les mêmes préoccupations paysagères que celui du Vésinet (quand il n'en est pas textuellement la retranscription) on peut supposer qu'il ait largement été inspiré par les paysagistes de l'équipe. C'est en tout cas ce qu'écrit Daniel Le Couédic [6].

Comparaison entre deux cahiers des charges

Outre les dispositions visant à protéger les vendeurs contre d'éventuels recours ou complications, dispositions classiques dans tout texte réglementaire de cette nature, les «vendeurs» montrent, à travers le cahier des charges, leur volonté de garder la maîtrise du territoire. Il ne s'agit pas de juxtaposer des parcelles où chacun ferait ce qu'il veut tant qu'il ne gêne pas son voisin, mais de réaliser une œuvre globale, composée comme un parc paysager dans lequel sont concédées des parcelles destinées à la construction d'habitations. Et ces constructions ne

1 - La première édition du cahier des charges date d'octobre 1858. La seconde édition, qui annule la première, réglemente plus précisément les clôtures et paraît en mai 1863 (informations communiquées par Adeline Hamon, qui termine actuellement une thèse de doctorat sur «l'œuvre et la pensée du comte de Choulot» à Paris IV).

2 - Comte de Choulot : *L'art des jardins, ou études théoriques et pratiques sur l'arrangement extérieur des habitations, suivi d'un essai sur l'architecture rurale, les cottages et la restauration pittoresque des anciennes constructions.* Paris : Dentu, Fontaine, 1863 (premiers chapitres publiés en 1846). Réédité en 1982 par le Syndicat d'initiative et de défense du site du Vésinet. Pages 49-50.

3 - *Idem*, page 8.

4 - D'après Adeline Hamon, «Paul-Bernard de Lavenne, comte de Choulot, 1794-1864», *in* Michel Racine (dir.) : *Créateurs de jardins et de paysages en France*. Tome 2, du XIXe siècle au XXIe siècle. Arles, Versailles : Actes-Sud, ENSP, 2002. Pages 19-21.

5 - Selon les dires de Pol Abraham, rapportés par sa fille Martine.

6 - Daniel Le Couédic : *Les architectes et l'idée bretonne*. Rennes : SHAB, Saint-Brieuc : AMAB, 1995. [Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne et Archives Modernes d'Architecture de Bretagne]. Page 331.

peuvent se faire qu'en respectant l'unité de l'ensemble : une ville-parc doit donner l'impression d'un continuum de l'espace public que ne doivent pas briser les implantations privées. Il s'agit, comme le résume Caroline Stefulesco, de *«relier les parties publiques et les parties privées pour "composer un ensemble qui devient, pour les yeux, la propriété de chacun"»*. [1]

Cette volonté de garder la maîtrise du projet même après la vente des parcelles se traduit par une série de contraintes imposées aux propriétaires, mais elle commence par la maîtrise des espaces collectifs. Les vendeurs se réservent notamment l'entière gestion de la voirie, jusqu'à l'érection en commune (pour Le Vésinet) ou la constitution du syndicat de propriétaires (pour Sables-d'Or). Dans les deux cas, les voiries font partie d'un domaine privé, mais les vendeurs tiennent à ce qu'elles soient aussi libres de circulation que des voies publiques, et à ce que les propriétaires des parcelles ne puissent exercer aucune pression à leur égard. Le cahier des charges du Vésinet le formule ainsi :

> *«MM. Pallu et Cie se serviront des voies existantes, les modifieront ou supprimeront, en créeront de nouvelles, le tout comme ils l'entendront […]. MM. Pallu et Cie se réservent expressément la propriété exclusive des routes, chemins, allées, avenues et places […]»* [2]

Celui de Sables-d'Or exprime, en des termes légèrement différents, des préoccupations comparables :

> *«Pour desservir les lots de terrains mis en vente, il a été et pourra être établi par les vendeurs, sans qu'ils contractent aucune obligation de ce chef, un certain nombre de voies comprenant des avenues, boulevards, ronds-points, ou rues […]. Il est formellement convenu que tout acquéreur sera tenu de les accepter dans l'état où elles se trouveront sans pouvoir exiger aucun changement, ni quant à cet état, ni quant à leur dénomination»*. [3]

Au Vésinet comme à Sables-d'Or, et à l'inverse des autres villes, les rues n'appartiennent pas au domaine communal, elles ont un statut privé puisqu'elles sont tracées à l'intérieur des terrains achetés par les promoteurs. Il importait donc de définir clairement la nature de ce statut pour éviter que certains acheteurs ne soient tentés d'en revendiquer l'appropriation et de les transformer en voies privées. D'autant que l'entretien de ces voies est, dans les deux cas, assuré par les vendeurs mais à la charge des riverains (au prorata de la surface de leur propriété, pour Le Vésinet, du linéaire de voirie riveraine, pour Sables-d'Or).

Ces dispositions sont prises à titre transitoire, les promoteurs ayant, à l'évidence, l'intention d'obtenir d'une manière ou d'une autre que les rues deviennent entièrement publiques. Ils s'en

1 - *L'urbanisme végétal*. Paris : Institut pour le développement forestier, 1993. Caroline Stefulesco reprend ici les termes du comte de Choulot (*op. cit.* page 42).

2 - Cahier des charges du Vésinet, article premier (1863). Reproduit en annexe de l'ouvrage de Dominique Hervier (Dir.) : *Le Vésinet. Modèle français d'urbanisme paysager. Op. cit.*

3 - Cahier des charges de Sables-d'Or-les-Pins, article 19 (1924). Ce cahier des charges est encore aujourd'hui annexé à tous les actes de ventes.

réservent en tout cas clairement la possibilité :

> *«MM. Pallu et Cie demeureront seuls juges de l'opportunité du classement comme communales des voies de communication et places».* [1]

> *«Les vendeurs* [MM. Brouard et Launay] *demeureront seuls juges de l'opportunité du classement des voies de communication dans le réseau communal ou syndical».* [2]

La question sera réglée, au Vésinet, avec son érection en commune en 1875. A Sables-d'Or, les voies passeront d'abord sous la responsabilité de l'Association des propriétaires, créée en 1929, puis sous celle de la commune de Pléhérel.

Bien évidemment, les espaces réservés aux parcs, jardins ou promenades, font l'objet du même type de réserves que les voies de circulation. Dans le cahier des charges du Vésinet, les intentions paysagères sont explicites :

> *«De vastes coulées et pelouses, destinées à transformer la forêt du Vésinet en un parc et à ménager les vues pittoresques qui l'entourent, ont été et seront encore établies successivement. MM. Pallu et Cie* [se réservent] *la propriété et la libre disposition des terrains affectés à ces coulées et pelouses».* [3]

A Sables-d'Or, les intentions paysagères ne sont pas aussi clairement décrites, mais les terrains n'en sont pas moins réservés :

> *«Sont expressément réservées par les vendeurs, les parties non loties que ces derniers voudront bien aménager ou concéder pour aménagement de jardins».* [4]

En ce qui concerne la vie collective au sein des deux lotissements, on remarquera encore l'installation d'un réseau de distribution d'eau et l'obligation faite aux propriétaires de s'y connecter et de participer aux frais y attenant. Dans ce même esprit «hygiéniste», l'épuisement des eaux usées est également réglementée :

> (Au Vésinet) *«Chaque acquéreur pourvoira, par les moyens qu'il avisera, à l'absorption et à l'épuisement, sur son propre fonds, des eaux ménagères, pluviales et de service de son lot, sans aucun écoulement sur les voies publiques, et sans qu'il en résulte aucun dommage ni incommodité pour les lots voisins».* [5]

> (A Sables-d'Or) *«Chaque acquéreur pourvoira à ses frais, à l'épuisement sur son propre fonds dans les limites de sa clôture, des eaux ménagères, industrielles ou de service, sans aucun dommage ni aucune incommodité pour les lots voisins».* [6]

Il s'agit d'un point réglementaire qui n'a pas beaucoup d'effet

1 - Cahier des charges du Vésinet, article premier.

2 - Cahier des charges de Sables-d'Or-les-Pins, article 21.

3 - Cahier des charges du Vésinet, article 4.

4 - Cahier des charges de Sables-d'Or-les-Pins, article 22.

5 - Cahier des charges du Vésinet, article 10.

6 - Cahier des charges de Sables-d'Or-les-Pins, article 12.

sur l'aspect paysager des deux lotissements, mais on remarquera, ici encore, l'étonnante similitude des termes employés.

La transition entre espace public et espace privé

Même s'il s'agit d'un aspect important des villes-parcs, la fonction de leur cahier des charges ne se limite pas à réglementer la gestion des parties collectives des lotissements. Ils prescrivent également un certain nombre de règles concernant les constructions que les propriétaires ont le droit, ou le devoir, de réaliser à l'intérieur même de leur parcelle. Des prescriptions de cette nature, très courantes aujourd'hui, étaient encore rares à l'époque de Sables-d'Or et, *a fortiori*, à celle du Vésinet. Elles concernent principalement l'emplacement et la nature des clôtures, ainsi que le recul des maisons par rapport aux limites de parcelles. Le but recherché est d'harmoniser l'apparence de la ville-parc en définissant la place respective du bâti et du non bâti ainsi que la transition entre les deux. La limite entre construit et non construit ne se superposera pas à la limite entre privé et public, qui ne correspondra pas non plus à la limite entre le visible et le masqué.

Les clôtures

La première règle concernant les clôtures énonce qu'elles sont obligatoires et qu'elles doivent être réalisées rapidement. La version du cahier des charges de Sables-d'Or est, à un détail près, une copie conforme de celle du Vésinet :

> (Le Vésinet) *«Tout acquéreur devra, dans le mois de son acquisition, clore le lot à lui vendu»*. [1]
>
> (Sables-d'Or) *«Tout acquéreur devra, dans le mois de son acquisition, clore le lot par lui acquis»*. [2]

En fait, cette obligation de clore les parcelles dans des délais aussi brefs est une manière de contrôler plus facilement la forme que devront prendre les clôtures, forme qui, on le verra plus loin, est particulièrement réglementée. Mais il s'agit aussi d'affirmer le caractère urbain de la ville-parc. Certes, il s'agit d'une «ville à la campagne», pour reprendre une expression couramment employée, mais contrairement à la campagne, les maisons ne sont pas isolées et situées à proximité d'un chemin rural ou d'une route, elles sont groupées et situées le long d'une rue, même si la densité du bâti est faible. Et les clôtures, parce qu'elles sont alignées et obligatoires, doivent contribuer à l'aspect urbain des voies de circulation.

Mais ce que définissent surtout les cahiers des charges, c'est la nature de ces clôtures qui ne doivent pas prendre la forme d'un

1 - Cahier des charges du Vésinet, article 5.

2 - Cahier des charges de Sables-d'Or-les-Pins, article 2.

mur opaque obstruant le regard. Le matériau de la clôture sera soit végétal (haie) soit minéral (ou en bois), mais dans ce dernier cas la partie pleine de la clôture (le mur d'appui) sera limité en hauteur de sorte à ne pas être *impénétrable aux regards*, pour reprendre les termes du comte de Choulot.

> (Le Vésinet) *«Les acquéreurs, dans la partie de leurs lots bordant les coulées ou pelouses, ne pourront se clore autrement que par des haies ou sauts-de-loups, des grilles et treillages en fer ou en bois posés sur le sol ou sur murs d'appui. Les murs d'appui et les haies ne pourront avoir plus de 1 mètres 10 centimètres d'élévation»*. [1]

> (Sables-d'Or) *«Les clôtures définitives seront faites par des haies ou par une grille en fer ou en bois posée sur mur d'appui ; les murs d'appui ne pourront avoir en façade, sur les voies et sur tous les côtés, plus de 1 mètre 10 centimètres d'élévation»*. [2]

Même si, au Vésinet, la réglementation ne s'applique qu'aux parties de lots «*bordant les coulées ou pelouses*», l'effet obtenu par cette réglementation constitue un élément important de l'aspect de ville-parc qu'ont les deux lotissements. En parcourant les coulées vertes du Vésinet ou les allées de Sables-d'Or, on n'a pas l'impression de se promener dans une ville abondamment plantée, mais dans un parc paysager où sont implantées des maisons. Et ces maisons ne sont pas enfermées dans des enclaves isolées du parc, elles font partie, avec leur jardin, de ce parc.

Les clôtures séparant deux propriétés voisines, qui sont moins visibles depuis les voies de circulation, font l'objet d'une plus grande tolérance. Elles sont néanmoins réglementées et, là aussi, les termes des deux cahiers des charges sont très proches :

> (Le Vésinet) *«Les clôtures séparatives des lots vendus seront établies, à frais communs, par un treillage. Chaque acquéreur aura néanmoins la faculté de substituer un mur audit treillage; mais, dans ce cas, il ne pourra exiger la participation des voisins aux frais de construction. [Le mur] sera construit à cheval sur la ligne séparative des lots. Le mur ainsi établi sera, bien entendu, la propriété exclusive de celui qui l'aura fait élever; mais les voisins pourront toujours en acquérir la mitoyenneté. […] Il [l'acquéreur] devra se clore sans tour d'échelle* [3]*»*. [4]

> (Sables-d'Or) *«Les clôtures séparatives des lots entre eux pourront être établies simplement en treillages […] mais toujours à frais communs entre les deux voisins […]. Mais si l'un ou l'autre des propriétaires voulait les établir par un mur, il ne pourrait exiger la participation des voisins aux frais de construction de ce mur […]. Il devra établir son mur de façon que l'axe dudit mur soit posé sur la ligne*

1 - Cahier des charges du Vésinet, article 5.

2 - Cahier des charges de Sables-d'Or-les-Pins, article 2.

3- La servitude de *tour d'échelle* est la *«possibilité d'établir chez un voisin des échafaudages provisoires pour réaliser des travaux indispensables à l'entretien d'un bâtiment»* (réf. Documentation française, http://www.service-public.fr). Les retraits imposés par les deux cahiers des charges rendent superflue cette servitude.

4 - Cahier des charges du Vésinet, article 5.

séparative des deux lots […] et les voisins ne pourront prétendre à l'usage de ce mur qu'en acquérant la mitoyenneté de la construction. En outre, il ne pourra être créé de tour d'échelle». [1]

Retrait des constructions

Les règles qui imposent un recul des façades par rapport aux espaces publics ou collectifs sont, elles aussi, un élément déterminant de l'apparence d'une ville-parc. Elles complètent la réglementation concernant les clôtures pour éviter que les espaces publics ne donnent l'impression de s'arrêter brutalement sur un front bâti continu. Pourtant, et bien qu'ils s'apparentent à un même esprit général, les principes régulant le recul des façades sont légèrement différents entre Le Vésinet et Sables-d'Or.

Au Vésinet, la priorité est donnée aux espaces verts, *«coulées, pelouses, tapis verts, lacs et rivières»*, à proximité desquels les constructions devront respecter un recul d'au moins dix mètres (article 6). Les routes et sentiers sont également concernés, mais uniquement lorsqu'ils longent ce type d'espace.

A Sables-d'Or, par contre, les espaces verts ne font l'objet d'aucune réglementation particulière sur ce point. En revanche, toute construction doit observer un recul par rapport à la voie qui la dessert, quelle que soit la nature de cette voie. Le recul imposé est de cinq mètres, sauf sur le boulevard de la mer où il est étendu à dix mètres, et sur les voies plus étroites où il est réduit à quatre mètres.

Mais ce que le cahier des charges de Sables-d'Or a de plus original, c'est que le recul n'est pas défini comme une distance à respecter entre la clôture et la façade, mais entre l'alignement des voies et *«toute construction, de quelque nature que ce soit»* (article 7). Ce n'est donc pas seulement l'habitation, mais également la clôture elle-même qui doit être en retrait par rapport à la voie. Chaque rue ou avenue de Sables-d'Or se trouve donc bordée d'une zone privative mais non clôturée, qui peut être plantée mais non construite. Nous reviendrons ultérieurement sur ce point qui donne une place particulière à la transition entre espace privé et espace public et renforce la singularité de la station…

D'un cahier des charges à l'autre : les autres modèles

Malgré ces quelques exceptions, la similitude entre les deux cahiers des charges n'en reste pas moins évidente. La pertinence de cette comparaison m'a d'ailleurs été confirmée par le président du Syndicat des propriétaires de Sables-d'Or, qui se

1 - Cahier des charges de Sables-d'Or-les-Pins, article 3.

trouve avoir été, quelques années plus tôt, adjoint au maire du Vésinet, chargé de l'urbanisme.

Mais on ne peut pour autant pas affirmer que le cahier des charges de Sables-d'Or soit la directe transcription de celui du Vésinet, car celui-ci a servi de modèle à beaucoup d'autres lotissements, dont certains sont antérieurs à 1924. La véritable source d'inspiration pourrait être l'un de ces lotissements…

D'ailleurs, ce cahier des charges, bien qu'il soit considéré comme un modèle du genre, n'est pas non plus une œuvre entièrement originale. Certaines des prescriptions qu'il contient sont directement inspirées de celui de Maisons-Laffitte, concurrente du Vésinet pour le titre de première ville-jardin de France.

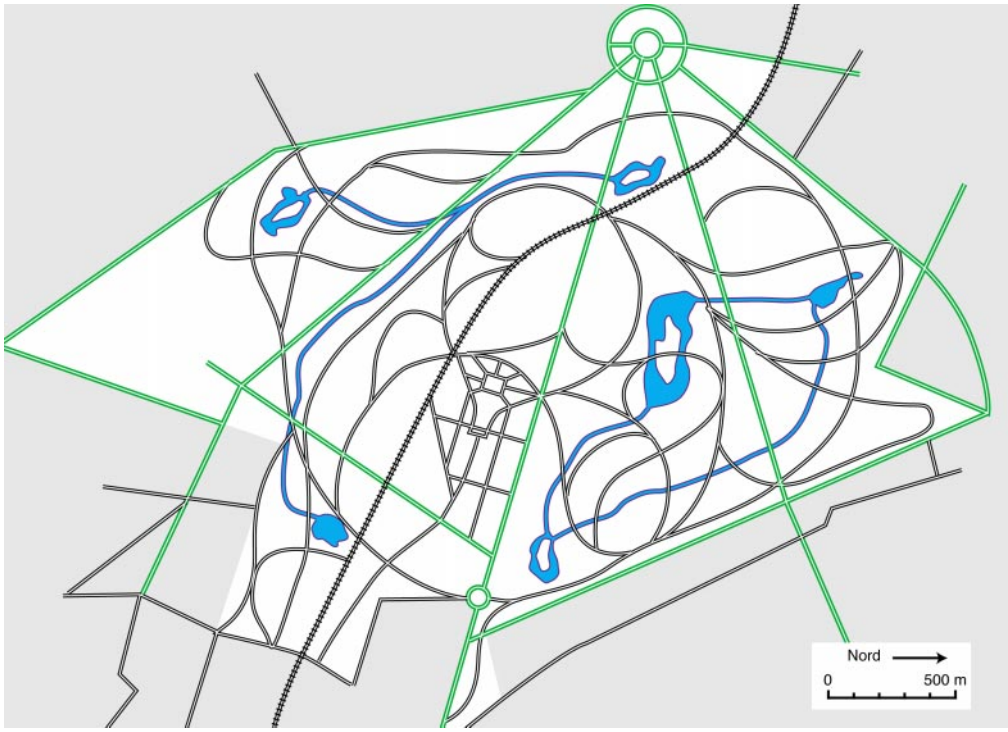
Lancé dans les années 1830, le projet du banquier Jacques Laffitte dans le parc de Maisons-sur-Seine est en effet antérieur de plus de vingt ans à celui d'Alphonse Pallu au Vésinet. La grande différence est que le plan de ce qui devient Maisons-Laffitte est celui d'un parc, entièrement dessiné bien avant d'être loti.

Le Vésinet n'était pas un parc, mais une forêt. Et les allées qui préexistaient au plan du comte de Choulot, comme le montre le plan ci-dessous, étaient peu nombreuses.

Plan du Vésinet à sa création

Les allées forestières sont représentées en vert.

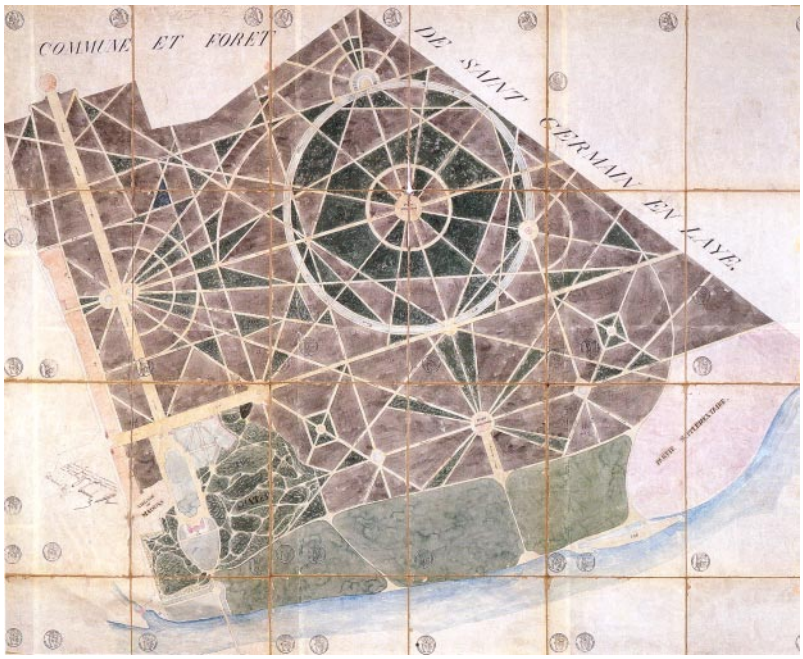
Etabli d'après l'étude de Adeline Hamon et Dominique Pinon : *Ville du Vésinet, étude historique et paysagère.* Non publié, décembre 1995.



Le comte de Choulot a conservé les principales allées forestières qui existaient dans le Bois du Vésinet : *«L'imbrication des anciennes et des nouvelles voies paraît tout à fait réussie. […] Il s'agit d'une réelle mise en scène des voies, destinées à dialoguer avec le reste de l'espace»*, écrivent Dominique Pinon et Adeline Hamon (op. cit. page 26). Pour le reste, le terrain étant plat, Choulot a pu dessiner tout un ensemble d'allées aux larges courbures qu'entrecroise un réseau de cours d'eau et de lacs artificiels. Au centre, on remarque une forme globalement rectangulaire dont les allées sont davantage rectilignes : c'est le centre-ville, que l'on appelle aussi «le Village».

Ces allées ont été conservées, conformément à l'esprit de Choulot qui voulait relier la *partie* au *tout*[1], mais elles ne constituent que les grands axes directeurs du plan. La plupart des rues et avenues du Vésinet ont été dessinées par Choulot, dans l'esprit d'une ville-parc, c'est-à-dire répondant à une logique de parc mais aussi à une logique de ville.

A contrario, le plan de Maisons-Laffitte est uniquement, et jusque dans ses détails, un plan de parc : on ne peut donc pas dire qu'il s'agisse d'un modèle d'urbanisme paysager.



Plan de Maisons-Laffitte

Le plan du lotissement est très exactement celui du parc qui l'a précédé. Si l'on peut parler d'une «ville parc», on ne peut pas dire qu'il s'agisse d'un modèle d'urbanisme.

Photo extraite de l'ouvrage de Sophie Cueille : *Maisons-Laffitte, Parc, paysage et villégiature, 1630-1930.* Cahiers du Patrimoine n° 53. Paris : DRAC, 1999.

Par contre, son cahier des charges, bien que beaucoup moins abouti, peut paraître précurseur et mérite d'être évoqué, par exemple pour la manière dont il réglemente les clôtures :

> «[Les acquéreurs sont tenus…] *de ne pouvoir se clore sur la partie bordant les avenues, boulevards, places et carrefours, que par des haies charmilles, sauts de loup ou murs à hauteur d'appui, avec grilles*».[2]

De même, le recul imposé aux constructions y est mentionné :

> *«La maison et ses dépendances ne pourront être construites à une distance moindre de six mètres quarante neuf centimètres (ou vingt pieds) de la ligne de clôture».*[3]

Mais il est difficile d'y trouver la formulation d'une intention paysagère aussi claire et aussi élaborée que celle de Choulot au Vésinet. Certaines prescriptions peuvent même sembler contradictoires avec l'idée de ville-parc : il y est proposé aux acquéreurs, par exemple, d'abattre et de vendre librement *«tout ou partie du bois se trouvant sur chaque objet vendu»*[4], pourvu que le produit de cette vente soit exclusivement consacré au

1 - *«Après avoir parcouru l'intérieur du Vésinet, reconnu les pentes du terrain, ses différentes expositions; enfin, après avoir étudié les éléments que contenait la* ***partie*** *à transformer et à relier au* ***tout*** *magnifique qui l'entoure, l'artiste devait se pénétrer des scènes extérieures pour les faire entrer dans la composition de ses tableaux»* (*L'art des jardins, op. cit.* page 44).

2 - Cahier des charges de Maisons-Laffitte, article 4 (1833). *In* Sophie Cueille : *Maisons-Laffitte, Parc, paysage et villégiature, 1630-1930*. Coll. «Cahiers du Patrimoine» n° 53. Paris : DRAC, 1999. Pages 226-227.

3 - *Idem*, article 5.

4 - *Idem*, article 7.

paiement des sommes dues au vendeur. D'ailleurs, le paysagiste avec lequel Jacques Laffitte a travaillé, un certain J. Lalos [1], n'a pas marqué les mémoires et serait sans doute resté inconnu s'il n'avait été abondamment cité dans le bulletin édité par Jacques Laffitte, «l'Edile de Paris» [2].

Maisons-Laffitte, bien qu'antérieur au Vésinet, n'est donc pas un modèle aussi important dans l'histoire de l'urbanisme paysager, et ne constitue pas, en tous cas, une source de références utile à la compréhension de Sables-d'Or. Mais les ressemblances entre les cahiers des charges laissent à penser que l'idée d'un lotissement régi par des réglementations précises s'est constituée progressivement au cours du XIXe siècle. Sables-d'Or aurait hérité d'une sorte de culture ambiante qui, sans références précises, aurait été «dans l'air du temps», avant de se répandre très largement dans toute les banlieues des villes françaises entre les deux guerres mondiales.

Et l'origine véritable de cette culture n'est ni au Vésinet ni à Maisons-Laffitte, elle est, comme l'a remarqué François Loyer [3], dans l'œuvre de Charles Fourier. Ce «pré-urbaniste-progressiste», comme le qualifie Françoise Choay [4], n'a jamais réalisé de projets d'urbanisme, mais les a imaginés avec tellement de réalisme qu'il est allé jusqu'à en rédiger ce qui ressemble bien à un cahier des charges :

> *«Toute maison de la cité doit avoir dans sa dépendance, en cours et jardins, au moins autant de terrain vacant qu'elle en occupe en surface de bâtiment.* […] *Les clôtures et séparations ne pourront être que des soubassements, surmontés de grilles ou palissades qui devront à la vue au moins deux tiers de leur longueur, et n'occuper qu'un tiers en pilastres et palissades.* […] *L'espace d'isolement doit être au moins égal à la demi-hauteur de la façade devant laquelle il est placé»* [5].

Ce modèle de ville n'est, dans la pensée de Fourier, qu'une étape particulière dans un système évolutif beaucoup plus complexe. Mais on y trouve les points essentiels destinés à empêcher que les constructions privées ne viennent rompre la continuité, au moins visuelle, de l'espace public : densité de construction limitée, retrait des façades, transparence des clôtures. Si l'on y ajoute quelques préoccupations d'ordre plus général comme celles-ci :

> *«Les rues devront faire face à des points de vue champêtres […] ; quelques-unes seront cintrées (serpentées) pour éviter l'uniformité. Moitié des rues devront être plantées d'arbres variés…».* [6]

On retrouve bien les grands principes d'une ville-parc à la manière du Vésinet ou de Sables-d'Or. La différence essentielle est que le projet de Fourier est à proprement parler *u-topique* :

1 - J. Lalos a connu une certaine notoriété au début du XIXe siècle où il a réalisé un bon nombre de jardins pour les aristocrates de retour d'émigration. Il n'est cependant jamais cité par les divers théoriciens de l'art des jardins, et on ne le connaît guère aujourd'hui que par son ouvrage : *De la composition des parcs et jardins pittoresques, ouvrage utile et instructif pour les propriétaires et les amateurs*. Le Normant, Pélicier, Paris : 1817. La 5e édition de l'ouvrage est parue en 1832, sous l'impulsion de Laffitte lui-même. Source : Stéphanie de Courtois : *Créateurs de jardins et de paysages au début du XIXe siècle ; le jardin entre architecture et horticulture.* Rapport de recherche rédigé pour le Ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement. Versailles : ENSP, 1999.
Selon Michel Conan, Lalos a surtout plagié l'ouvrage de René-Louis de Girardin en le vidant de son contenu politique et philosophique (voir *Créateurs de Jardins, op. cit.*, tome 1, pages 176-178).

2 - «l'Edile de Paris» est édité entre 1833 et 1834 et diffusé auprès des acquéreurs.

3 - François Loyer, introduction à l'ouvrage de Dominique Hervier (dir.) : *Le Vésinet. Modèle français d'urbanisme paysager, 1858/1930* (*op. cit.*).

4 - Françoise Choay : *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*. Paris : Le Seuil, 1965.

5 - Charles Fourier : *Traité de l'association domestique-agricole*, Paris, 1822, repris dans les *Œuvres complètes*, Paris, 1841. Cité par Leonardo Benevolo : *Aux sources de l'urbanisme moderne [Le origini dell'urbanistica moderna]*. S. l. : Horizons de France, 1972 [Bari, 1963]. Pages 82-83.

6 - Charles Fourier, *op. cit.*

la cité idéale est aussi une cité de nulle part.

L'art du comte de Choulot est d'avoir situé son projet, certes moins ambitieux socialement que celui de Fourier, dans un territoire bien réel.

C'est aussi en ce sens que Le Vésinet a pu servir de modèle à Sables-d'Or, même si le réseau des influences est forcément beaucoup plus complexe. Le Vésinet, comme le disait Françoise Choay à propos des urbanistes-utopistes, a aussi été un «modèle de modèle». [1]

Villégiature de bord de ville et villégiature de bord de mer [2]

La création du Vésinet, initiée par le duc de Morny, s'inscrit dans la lignée des nombreux projets mis en œuvre sous Napoléon III, tout comme l'embellissement de la ville de Vichy et de plusieurs autres stations thermales. A la même époque (les années 1850-1860) et sous la même impulsion de l'empereur, sont aussi réalisées les premières stations balnéaires françaises. Dans tous les cas, il s'agit de créer ou de réaménager des lieux dédiés à la villégiature… en profitant de l'existence d'une ligne de chemin de fer [3]. Pourtant, les modèles urbains qui en résultent sont fort différents les uns les autres.

Se distinguent d'abord, comme nous l'avons vu, les villes réaménagées et les créations *ex-nihilo*. Mais ces dernières ne sont pas toutes de même nature. Elles partent, écrit Sophie Cueille, du même scénario :

> *«Le scénario est toujours le même: initiative privée, financement par actions, création d'une société immobilière […]».* [4]

Mais elles ne sont pas toutes, loin de là, des villes-parcs conçues par des paysagistes :

> *«Il règne en revanche une grande diversité dans l'élaboration formelle de ces stations qui très souvent se développent au coup par coup, sans véritable plan d'urbanisme. Certaines, comme le Vésinet, combinent les talents d'un investisseur et d'un architecte […] Mais, dans la majorité des cas, on adopte les plans traditionnels en damier. Ceux-ci, plus simples, ne requièrent pas la présence d'un paysagiste».* [5]

La différence ne tient d'ailleurs pas tellement à l'existence d'un plan d'urbanisme préalable, puisque le même plan en damier peut aussi bien résulter de la réalisation d'un projet dessiné que d'un développement «au coup par coup». Elle tient surtout à l'existence, lors de la conception de la ville, d'une préoccupation d'ordre paysager, effectivement incarnée, dans le cas du Vésinet, par la présence d'un paysagiste. Un paysagiste qui n'a

1 - Françoise Choay : *L'urbanisme, utopies ou réalités, op. cit.*

2 - Ce titre est inspiré de la postface écrite par Sophie Cueille et Dominique Hervier pour la nouvelle édition de l'ouvrage *Le Vésinet, modèle français d'urbanisme paysager*, non encore publiée. L'expression «bord de ville» est de François Loyer.

3 - La ligne Paris-Saint-Lazare - Le Pecq, qui dessert Le Vésinet, est la première ligne de voyageurs française (1837). Son existence fut déterminante dans le choix de l'emplacement du lotissement : *«Sans le chemin de fer, Le Vésinet ne serait-il pas resté une forêt ?»* (Société d'Histoire du Vésinet : *Le Vésinet au fil du temps*. Le Vésinet : SHV, 1994. Page 11.

4 - *Le Vésinet, modèle français d'urbanisme paysager*, *op. cit.* page 37.

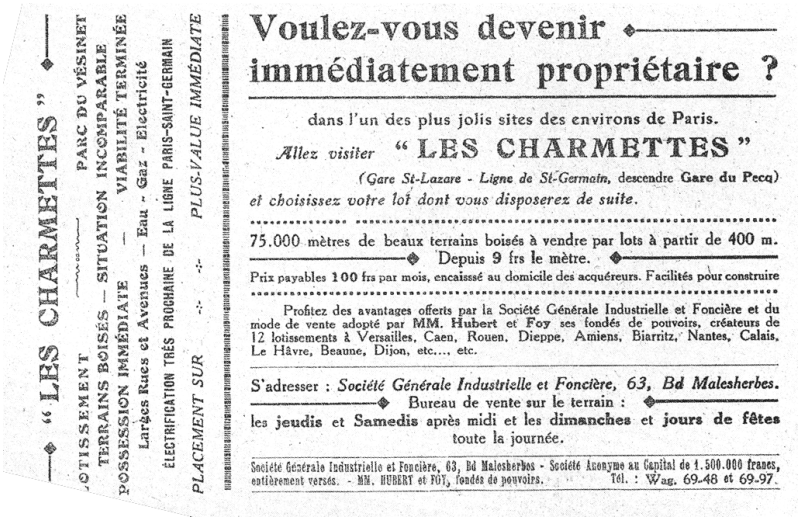
5 - Idem. Sans minimiser le rôle de l'architecte Pierre-Joseph Olive, il faut bien dire que Le Vésinet a surtout combiné les talents d'un investisseur et d'un paysagiste…

pas un simple rôle de dessinateur *a posteriori* d'espaces verts décoratifs, mais qui trace les grandes lignes de la ville, en lui donnant toutes les qualités d'un parc paysager et en cherchant, aussi, à *«l'harmoniser avec les campagnes qui l'entourent»*. [1]

Ce sont bien ces caractéristiques, qui font du Vésinet un véritable modèle, que l'on ne retrouve généralement pas dans les stations balnéaires qui ont précédé Sables-d'Or-les-Pins.

Et c'est bien ce qui permet de dire que le modèle vésigondin, qu'il ait été une source d'inspiration directe ou indirecte, a contribué à construire la singularité de Sables-d'Or.

1 - Comte de Choulot, *op. cit.*, page 8.


"LES CHARMETTES"
LOTISSEMENT — PARC DU VÉSINET
TERRAINS BOISÉS — SITUATION INCOMPARABLE
POSSESSION IMMÉDIATE — VIABILITÉ TERMINÉE
Larges Rues et Avenues — Eau - Gaz - Electricité
ÉLECTRIFICATION TRÈS PROCHAINE DE LA LIGNE PARIS-SAINT-GERMAIN
PLACEMENT SUR PLUS-VALUE IMMÉDIATE

Voulez-vous devenir immédiatement propriétaire ?

dans l'un des plus jolis sites des environs de Paris.

Allez visiter "LES CHARMETTES"

(Gare St-Lazare - Ligne de St-Germain, descendre **Gare du Pecq)**

et choisissez votre lot dont vous disposerez de suite.

75.000 mètres de beaux terrains boisés à vendre par lots à partir de 400 m.

Depuis 9 frs le mètre.

Prix payables 100 frs par mois, encaissé au domicile des acquéreurs. Facilités pour construire

Profitez des avantages offerts par la Société Générale Industrielle et Foncière et du mode de vente adopté par MM. Hubert et Foy ses fondés de pouvoirs, créateurs de 12 lotissements à Versailles, Caen, Rouen, Dieppe, Amiens, Biarritz, Nantes, Calais, Le Hâvre, Beaune, Dijon, etc..., etc.

S'adresser : *Société Générale Industrielle et Foncière, 63, Bd Malesherbes.*

Bureau de vente sur le terrain :

les **jeudis** et **Samedis** après midi et les **dimanches** et **jours de fêtes** toute la journée.

Société Générale Industrielle et Foncière, 63, Bd Malesherbes - Société Anonyme au Capital de 1.500.000 francs, entièrement versés. - MM. HUBERT et FOY, fondés de pouvoirs. Tél. : Wag. 69-48 et 69-97.

Publicité pour le lotissement «Les Charmettes», au Vésinet, vers 1925.

Image extraite de *Le Vésinet au fil du temps*, Société d'Histoire du Vésinet, 1994. Page 100.

A l'époque de Sables-d'Or, des terrains sont encore à vendre au Vésinet. On parle alors de «lotissement». Les parcelles proposées sont de dimensions modestes (400 m^2), et les prix sont attractifs. L'argumentation publicitaire met en avant l'aspect économique d'un «placement sûr», d'une «plus-value immédiate».

En 1929, la dernière publicité précédant la liquidation judiciaire de la société immobilière de Sables-d'Or s'adresse dans les mêmes termes aux acheteurs éventuels : *«n'achetez plus de fonds à des prix élevés. La fortune vous tend les bras, si vous construisez à Sables-d'Or»*.

Les coulées et tapis verts qui traversent Le Vésinet, ainsi que les nombreux plans d'eau, constituent l'une des caractéristiques essentielles de la ville-parc. A leurs abords, les clôtures doivent être particulièrement transparentes pour respecter le cahier des charges. De fait, elles sont souvent imperceptibles et, en tous cas, n'obstruent jamais la vue.

«Mieux que tout autre, il [le comte de Choulot] va réaliser le programme utopique défini par Fourier d'une ville qui n'en soit pas une mais qui prenne l'aspect d'un parc immense, où les maisons se fondent dans la verdure et où la rigidité des divisions parcellaires s'efface devant l'apparente continuité des jardins –tant publics que privés» (François Loyer, *Le Vésinet, modèle français d'urbanisme paysager*, p. 15).

A Sables-d'Or, le même principe de «coulées vertes» a été appliqué sous forme de «vallées fleuries» traversant la station de part en part. Malheureusement, les mêmes précautions n'ont pas été prises pour protéger réglementairement ces espaces. Leur statut foncier ambigu, ils sont non constructibles mais en partie privatisés, fait qu'ils se transforment progressivement en friches (voir page 198).

dans les rues du Vésinet

Les murs d'appui de 1,10 mètres de hauteur surplombés par une grille en fer sont couramment utilisés au Vésinet (voir les quatre photos du haut). Même si les grilles sont souvent obstruées par des palissades, ce type de clôture confère une grande homogénéité de style à de nombreuses rues de la ville.

Certains propriétaires n'ont pas construit de mur et se sont contentés d'une grille descendant jusqu'au sol, d'un modèle très typique du Vésinet. L'effet de transparence est alors beaucoup plus fort (photo en bas à gauche). D'autres, au contraire, ont utilisé une clause du cahier des charges autorisant des murs pleins d'une longueur maximale de dix mètres, *«interrompus par une baie de 4 mètres au moins d'ouverture»*. D'un mode de construction très réglementé, ces murs sont toujours très travaillés, ils allient souvent la pierre de taille et la brique, et constituent très nettement une «image de marque» du Vésinet.

Ce dernier type de clôture n'existe pas à Sables-d'Or, puisque les murs pleins y sont tout simplement interdits. Par contre, on y trouve très souvent des clôtures ayant un évident air de famille avec les sept autres photographies (voir page 205).

- IX -

D'UN SENTIMENT D'ABANDON À LA DÉCOUVERTE DES GRANDES LIGNES D'UN PROJET PAYSAGER

En entrant dans Sables-d'Or-les-Pins par la route départementale qui la traverse, on est d'emblée surpris par l'étrangeté de l'endroit, qui ne ressemble pas aux stations balnéaires que l'on a l'habitude de voir sur les côtes voisines. Il s'agit bien d'un espace urbain, mais largement ouvert et sans structure perceptible. On ressent tout de suite une impression d'abandon, d'inachèvement…

Une crise économique, une guerre, une reprise difficile et quelques aléas climatiques ont contribué à cette image de ville abandonnée. Pourtant, en s'écartant un peu des grand axes de circulation, on découvre vite les principales qualités de ce qui s'avère être une ville-parc de bord de mer soigneusement élaborée.

Car cette première impression d'inachèvement cache en fait la caractéristique principale de la station : c'est une ville de bord de mer mais qui n'accapare pas la mer. Si l'espace paraît trop large, c'est qu'il est éminemment public. Si la station paraît inachevée, c'est qu'elle n'a jamais été conçue pour être densément bâtie.

On se demande alors si, paradoxalement, cette apparence ne serait pas intimement liée aux options directrices prises par les concepteurs dès les premières esquisses du projet.

Nous tenterons donc, à l'aide de quelques documents d'archives, de reconstituer les différentes étapes de la conception de Sables-d'Or pour discerner ce qui, dans l'apparence actuelle de la station, relève d'un véritable parti pris paysager.

Ce parti pris comportait un important remaniement du terrain, indissociable du projet d'ensemble. Nous nous arrêterons sur deux aspects de ces grands travaux, l'aplanissement d'une dune et le détournement d'un ruisseau, objets de controverses ultérieures, avant d'aborder une échelle d'observation plus proche du détail, et qui sera l'objet du chapitre suivant.

Une impression d'inachèvement

En allant de Saint-Brieuc vers le Cap Fréhel, si on cherche à emprunter les routes côtières, on traverse immanquablement Sables-d'Or-les-Pins. L'entrée dans la station se fait par un long boulevard rectiligne, étonnamment large en regard de la faible densité du bâti. En s'approchant de la mer, alors qu'on s'attendrait à voir des habitations de plus en plus nombreuses aux abords de la plage, le boulevard se termine par une étrange construction de style plus ou moins colonial, mais qui fait surtout penser à un décor de cinéma. C'est le «Palais des Arcades», prévu pour être de contour hexagonal et dont seule une moitié a été construite. En face de cet étrange palais, une bien modeste maison en préfabriqué semble avoir le plus grand mal à lui opposer une façade digne d'un vis-à-vis urbain. Au loin, un panneau indicateur signale la présence d'un casino, tellement modeste lui aussi, qu'il est entièrement masqué par une structure gonflable destinée aux enfants.

Lorsque l'on connaît un peu les Côtes-d'Armor, on comprend aisément que la mer ne doit pas être loin, puisqu'il n'y a pas de collines à l'horizon. Mais rien ne laisse deviner la présence de l'une des plus belles plages de la région, sinon peut-être l'alignement des voitures et camping-cars, stationnés l'un à côté de l'autre le long du parapet, le plus près possible de la plage.

Passé un premier sentiment d'étonnement, ce que l'on ressent le plus, c'est une impression d'inachèvement. L'idée qu'il a dû se produire quelque chose, ici, dans un passé incertain. Quelque chose comme un projet urbain qui, pour une raison quelconque, peut-être parce qu'il était trop ambitieux, s'est arrêté en cours de route. L'endroit ne manque pas d'originalité, surtout sur cette côte bretonne où les vastes étendues horizontales sont rares. Mais il n'a rien de ces paysages pittoresques que l'on s'attend à trouver tout le long de cette magnifique Côte d'Emeraude.

Alors, on reprend la route pour le Cap Fréhel.

En revenant du Cap Fréhel, et en empruntant à nouveau cette superbe route en corniche, on découvre, au sortir d'une colline plantée d'un petit bois de pins, une vue largement dégagée sur une plage immense. Une plage en pente douce, délicatement courbée et qui, chose désormais rare, n'a pas été «défigurée» par un front de mer uniformément construit. La vue mérite bien une courte pause, voire une promenade sur le sentier des douaniers qui s'insinue dans la lande, en direction de la mer.

Sur un promontoire un peu plus avancé, on peut observer plus en détail l'ensemble assez clairsemé des habitations. Entre une demi-douzaine de pavillons de construction récente et quelques villas plus cossues et d'allure plus ancienne, on aperçoit le même bâtiment aux curieuses arcades que l'on avait déjà remarqué à l'aller.

En traversant Sables-d'Or pour la deuxième fois, on peut alors avoir l'envie de s'y arrêter quelques instants, le temps de s'installer à la terrasse de l'un des cafés ou restaurants parsemés le long de ce boulevard décidément beaucoup trop large.

On profitera peut-être de la plage, son sable y est très fin, et sa pente régulière la rend très sécurisante pour les enfants. Mais à moins d'une curiosité particulière à laquelle les guides touristiques n'invitent guère, on reprendra ensuite la route sans chercher à comprendre davantage de quelle singulière histoire est sortie cette station fantomatique.

Premier contact

C'est sans doute comme cela que les milliers de touristes parcourant la côte bretonne, entre le Cap d'Erquy et le Cap Fréhel, découvrent Sables-d'Or-les-Pins. La plupart d'entre d'eux ignorent certainement que la route en corniche qu'ils ont empruntée est la réalisation, tardive, d'un projet initié par Roland Brouard et défendu après lui par le syndicat des propriétaires. Cette route, Roland Brouard la voulait afin que Sables-d'Or soit au centre d'une région touristique côtière qu'il souhaitait nommer «la Corne d'Or Occidentale». Son intention était de faire profiter Sables-d'Or de la réputation du Cap Fréhel [1].

La route a finalement été construite peu après la guerre et elle est aujourd'hui très fréquentée. Pourtant les milliers de touristes qui l'empruntent ne découvrent pratiquement rien des charmes de la station balnéaire. Elle ne laisse dans leur mémoire que cette image de station inachevée, que leur confirme le Guide Bleu [2] et dont le Guide du Routard leur donne une description encore moins engageante :

> *«Station balnéaire créée de toutes pièces dans les années 1920 pour concurrencer Deauville. Problèmes financiers, Seconde Guerre Mondiale, projet trop ambitieux peut-être. Le fait est qu'elle ne fut jamais achevée. Résultat : une poignée d'hôtels avec de fausses façades normandes et quelques grosses villas bordent d'immenses avenues qui ne desservent rien. Oh, rien de spectaculaire en soi, mais, en basse saison, un côté un peu surréaliste : Alan Ladd qui aurait enfilé la chemise de John Wayne en quelque sorte».* [3]

Rares sont les touristes de passage qui prennent la peine de s'y arrêter, donc. Les commerçants le regrettent, les propriétaires de villas ne le regrettent guère. Quant aux habitants des communes de Fréhel et Plurien, ils sont partagés. Une plus forte fréquentation s'accompagnerait d'un apport financier non négligeable pour les communes, mais dans le même temps, la relation d'intimité qu'ils entretiennent avec la station serait compromise.

Entre cette station inachevée aux avenues trop grandes qui ne mènent nulle part, et la ville-parc balnéaire d'exception que s'avère être Sables-d'Or lorsqu'on prend le temps de la découvrir, la seule constante est bien qu'elle n'est pas une station comme les autres.

Il reste à discerner, dans cette singularité, ce qui proviendrait de l'inadéquation et de l'inaccomplissement éventuel du projet, et ce qui proviendrait plutôt d'une intention initiale qui aurait peut-être consisté, précisément, à faire coexister dans la même station une fréquentation touristique balnéaire et l'intimité tranquille d'une ville-parc.

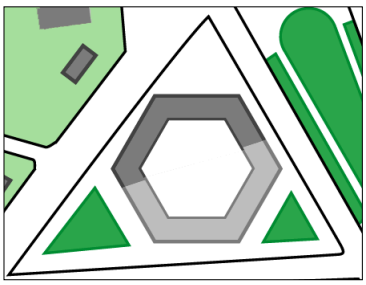
1 - Avec environ un million de visiteurs chaque année, le Cap Fréhel se dispute avec la Pointe du Raz le titre de «site le plus visité de Bretagne».

2 - *«Cette station balnéaire fut créée de toutes pièces en 1922-1924, en bordure de la grève du Minieu dans un site de pinèdes, mais la crise économique et la faillite de son promoteur la laissèrent inachevée». Guide Bleu de la Bretagne*, Hachette, 1991-1995. Page 322.

3 - *Guide du Routard des Côtes-d'Armor*, Hachette, 2001. Page 200. Précisons qu'après cette sinistre description le texte se termine par un lapidaire *«Cela dit, on aime bien, d'autant que la plage est magnifique»*.

Plan du Palais des Arcades

Les parties projetées et non construites sont en gris clair.



L'inaccomplissement du projet apparaît d'une façon évidente avec le Palais des Arcades qui n'est construit qu'à moitié et avec l'absence d'un bâtiment à l'architecture ambitieuse qui lui ferait face. Ce qui devait être le centre de la station apparaît aujourd'hui comme un espace démesurément vaste, qui est surtout le centre de la plage, et son point d'accès principal.

L'inaccomplissement apparaît encore lorsqu'en longeant le grand boulevard on aperçoit à plusieurs reprises des parcelles non construites, envahies d'une végétation à l'allure de friche.

Il est vrai que ces quelques bâtiments manquants font que Sables-d'Or est incontestablement inachevée. Mais cet inachèvement se mêle étroitement avec ce qui fait la nature même de la station telle que l'ont voulue ses concepteurs, c'est-à-dire avec une faible densité de construction.

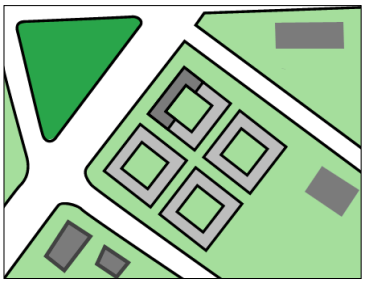
Effets de friche

de part et d'autre du boulevard

Quelques défauts d'entretien, et aussi les conséquences des tempêtes, notamment celle de 1987, font que les jardins publics ou privés se confondent parfois avec les parcelles en friche faute d'avoir été vendues, et qui sont pourtant peu nombreuses aujourd'hui. Les deux clichés ci-dessus, pris de part et d'autre du même boulevard, illustrent cette confusion :

Plan du bâtiment «Les Portiques»

Les parties non construites sont en gris clair.



A droite, il s'agit d'une parcelle non encore lotie. Elle était initialement destinée à recevoir le complément du bâtiment «les Portiques», lui aussi inachevé, et dont on aperçoit, un peu plus loin, l'une des façades à colombages rouges et au toit pointu.

A gauche, il s'agit du jardin attenant à l'un des plus beaux hôtels de la station, installé sur une parcelle triangulaire dont le plan déposé en mairie montre qu'elle n'a jamais été destinée à la construction.

L'entrée dans la parcelle de droite est sans surprise, le terrain n'a même pas été nivelé et la végétation y pousse dans le plus grand désordre. Il y a bien là l'indice d'un inachèvement.

En entrant dans l'autre parcelle, par contre, on découvre rapidement les éléments d'une composition végétale voulue. Epicéas, marronniers, lauriers-cerises et autres espèces ornementales rappellent ce qui fut sans doute un superbe jardin destiné à l'agrément des clients de l'hôtel auquel il est attenant. Un portail d'entrée construit dans les mêmes matériaux que l'hôtel confirme le lien entre le jardin et le bâtiment.

L'Hôtel des Dunes et son jardin, été 2002.

L'hôtel a été récemment restauré et transformé en immeuble collectif dont les appartements sont en vente. On ne sait pas, pour l'instant, ce qu'il adviendra du jardin.

Une ville-parc dissimulée

Des surprises de cette nature, il suffit de s'écarter quelque peu de la route principale pour en découvrir un peu partout dans Sables-d'Or. Il suffit d'emprunter ces *«immenses avenues qui ne desservent rien»* pour s'apercevoir que, en fait, elles desservent les quartiers discrets d'une station balnéaire résidentielle aux aménagements paysagers soigneusement élaborés.

L'architecture, quant à elle, est tout à fait comparable à celle des autres stations. Loin de se résumer à de *«fausses façades normandes»* et à de *«grosses villas»*, elle recèle, pour ce qui concerne les constructions des années 1920-1930 en tout cas, une grande subtilité et quelques-uns des témoignages les plus importants de la créativité de cette époque.

Nous reviendrons sur cette architecture qui, tout intéressante qu'elle soit, s'est développée dans toutes les stations balnéaires et contribue donc peu à la singularité de Sables-d'Or. Ce qu'il est plus intéressant d'observer, c'est que ce «premier contact» avec la station ne permet pas de découvrir spontanément son aspect de ville-parc balnéaire. Et cette dissimulation, qui contraste avec l'exubérance des autres stations, n'est pas seulement due à son inachèvement.

Revenons tout d'abord sur cet autre élément qui donne à Sables-d'Or cette allure *«d'immense décor de cinéma abandonné»* [1] : la trop grande largeur du boulevard qui mène à la plage.

Elle résulte de certains facteurs qui n'étaient pas prévus initialement, la fermeture de la voie de chemin de fer qui passait le long du boulevard et exigeait donc une largeur minimale, et puis la disparition des arbres d'alignement, suite aux tempêtes et au non-renouvellement des individus manquants. Car ce qui apparaît comme un large boulevard se nomme en fait «Allée des Acacias», ce qui à la fois indique que la voie était plantée, puisque c'est le propre d'une allée [2], et quelle était l'essence utilisée.

Quelques-uns des rares acacias-boules ayant survécu aux tempêtes et aux embruns.

Peut-être l'espèce n'était-elle pas la mieux choisie pour résister aux vents du nord porteurs d'embruns qui balayent, parfois violemment, les larges avenues non protégées comme celle-ci. Mais quoiqu'il en soit, au tout début de Sables-d'Or, lorsque les arbres étaient encore jeunes, l'allée des acacias ressemblait déjà bien à ce qu'elle est aujourd'hui : la distance inter-façades, qui est de plus de 35 mètres et s'élargit encore en approchant de la mer, était la même qu'aujourd'hui.

Quant au train, il devait bien remplir le vide de l'allée lorsqu'il était là, mais la voie ferrée elle-même, conçue comme celle d'un tramway, passait totalement inaperçue.

La voie ferrée le long de l'Allée des Acacias vers 1925.

Carte postale ancienne, archives de la Bibliothèque municipale de Dinan.

1 - L'expression, cette fois, est de Jean-Pierre Bihr et Jean Denis, dans leur article «Sables-d'Or-les-Pins, l'épopée des lanceurs de plage», paru dans le numéro 45 de la revue *Ar Men*, 1992, page 29.

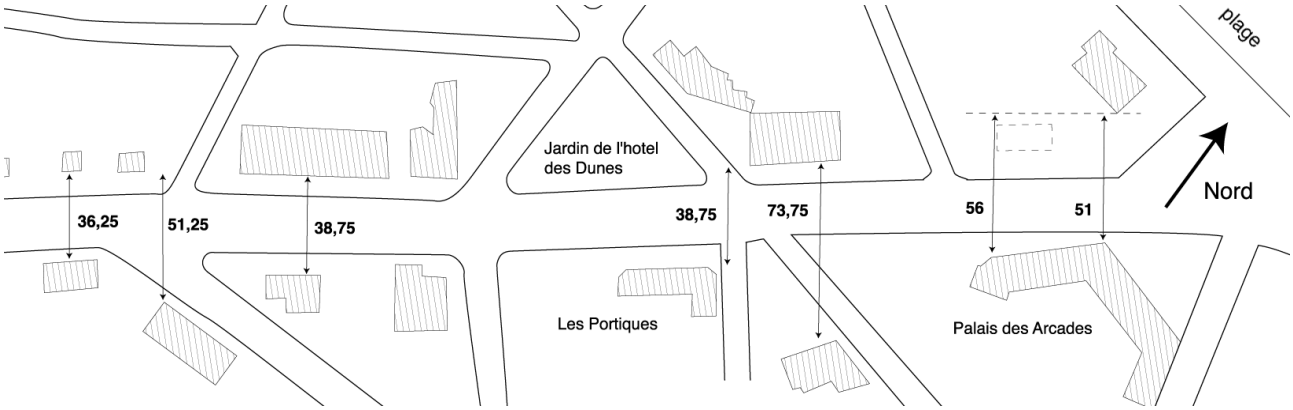
2 - Allée : *«Dans un jardin, une forêt, chemin bordé d'arbres, de massifs, de verdure. Dans une ville, promenade plantée d'arbres»* (Petit Robert).

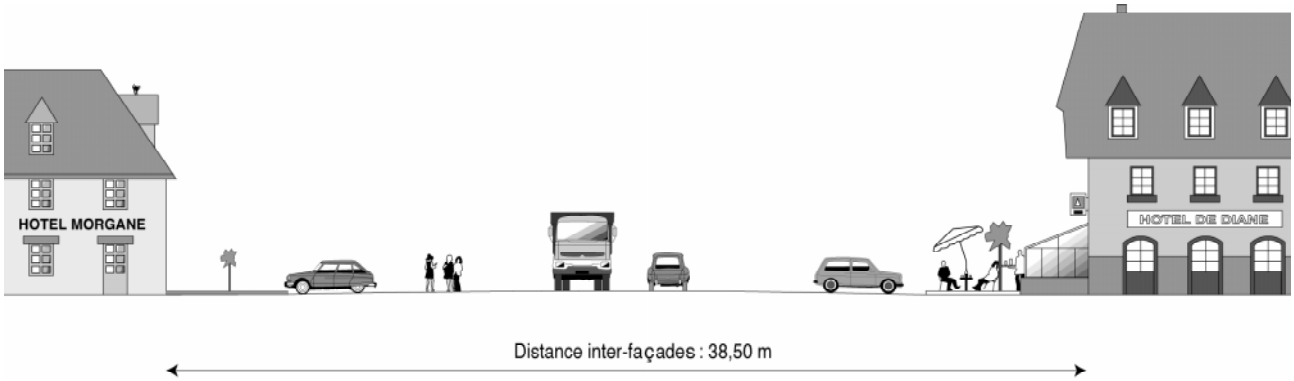
Nous l'avons vu précédemment, le choix du tracé de la voie de chemin de fer est antérieur à Sables-d'Or, tout comme celui de la route départementale qui, dans la traversée de la station, suit le même chemin. Mais les concepteurs de la station n'ont pas du tout cherché à minimiser l'importance de cette double voie, ils l'ont au contraire adoptée comme l'axe central autour duquel se construit le plan du lotissement.

Distances inter-façades

le long de l'Allée des Acacias

(les distances sont indiquées en mètres)





Cette importance de l'Allée des Acacias par rapport au reste de la station est due bien évidemment à sa grande largeur. Mais celle-ci ne provient pas seulement du surdimensionnement occasionné par le passage de la voie ferrée, mais aussi du fait que Roland Brouard a voulu organisé de part et d'autre un stationnement en épi destiné à recevoir les milliers de voitures dont il prévoyait la venue à Sables-d'Or. A cette largeur s'ajoute encore le retrait de cinq mètres imposé aux constructions de chaque côté de l'allée par le cahier des charges.

De ce fait, l'Allée des Acacias se trouve être deux à trois fois plus large que ce qu'imposaient les contraintes techniques, et on peut donc dire que cette immensité que l'on ressent en entrant dans la station n'est pas tant le fruit du hasard que celui d'une intention projectuelle affirmée. Et cette intention était bien d'ouvrir largement l'accès à la mer, les quartiers résidentiels de la station s'organisant non pas en front de mer, mais de part et d'autre de ce qui devait d'abord être un vaste espace public.

«L'aménagement s'organisait de part et d'autre d'une avenue menant droit à la mer, suffisamment large pour ajouter le stationnement en épi des automobiles et pour [recevoir] une voie de chemin de fer et ses deux stations».

Daniel Le Couédic, «Le sulfureux laboratoire de la création architecturale», in Nathalie Richard et Yvelines Pallier (dir.) : *Cent ans de tourisme en Bretagne*. Rennes : Apogée, 1996. Pages 49-50.

Les grandes lignes du projet

Une fois adoptée l'Allée des Acacias comme axe central, il restait à tracer les grandes lignes du plan en les appuyant sur les autres éléments du territoire de la station. Le front de mer allait être évidemment l'un de ces éléments, mais il ne pouvait désormais plus être le seul.

Dans la partie Ouest, le dessin s'organise à l'intérieur d'une forme triangulaire dont l'un des trois côtés est cette lagune, qui devait initialement être transformée en lac, et qui, bien que le projet n'ait jamais été réalisé, constitue l'un des points les plus singuliers de la station.

Dans la partie Est, le relief est beaucoup plus accentué, et même si des aplanissements seront opérés à proximité de la mer, il reste, en arrière, un coteau de plus de cinquante mètres d'altitude. Sables-d'Or comportera donc une partie haute, séparée de la partie basse par un coteau relativement abrupt dont le tracé devra tenir compte.

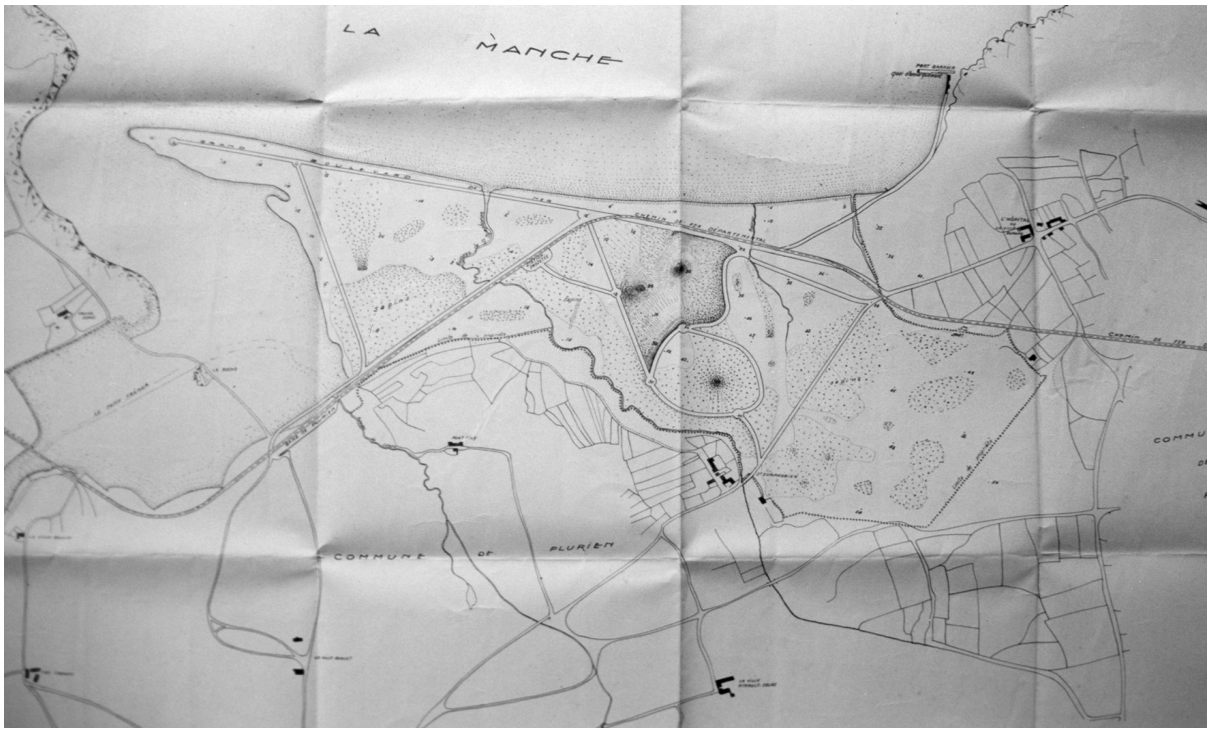
C'est à partir de ces quelques données géomorphologiques que les concepteurs de la station ont commencé à en élaborer le plan. Celui-ci, nous l'avons vu, a été réalisé en très peu de temps et en grande partie sur le terrain. Les documents graphiques intermédiaires, tout comme les échanges de courrier sont à peu près inexistants, à une exception près : une esquisse retrouvée dans les archives personnelles de Martine Abraham et attribuée à Joseph Treyve.

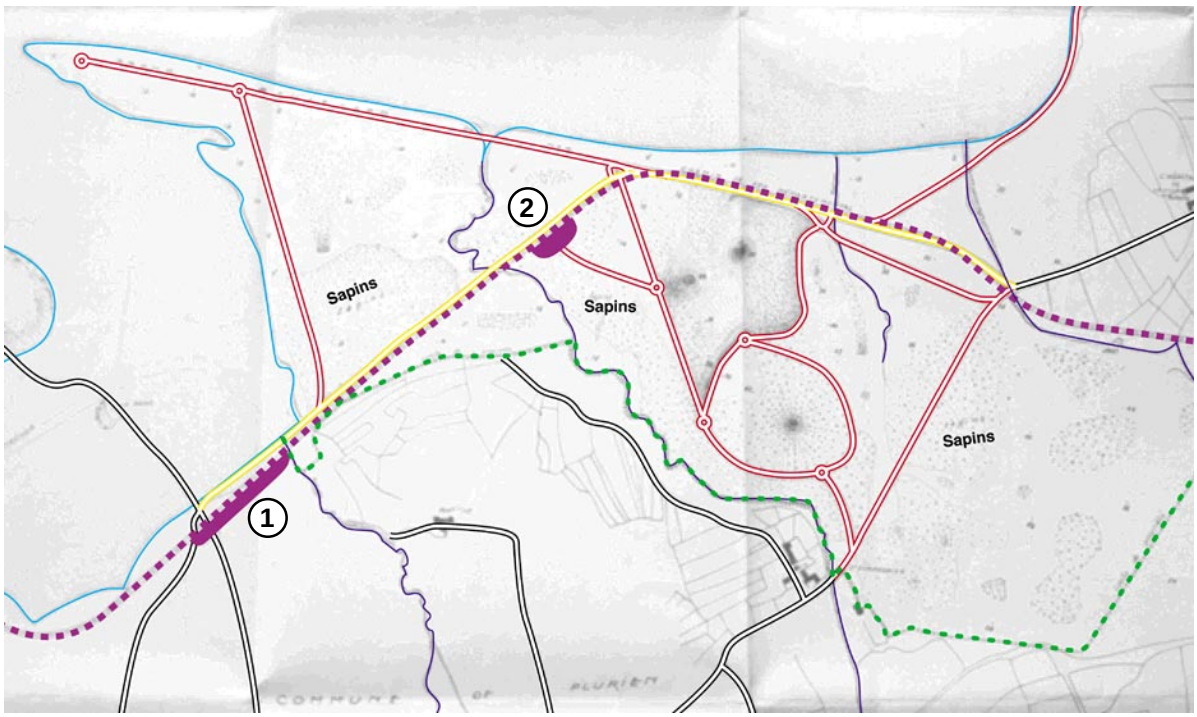
Cette esquisse, présentée ci-dessous et commentée page suivante, montre déjà ce que seront les grands traits de la future station.

Sables-d'Or

Première esquisse

Document attribué à Joseph Treyve et datant probablement de début 1923 (archives personnelles de Martine Abraham).





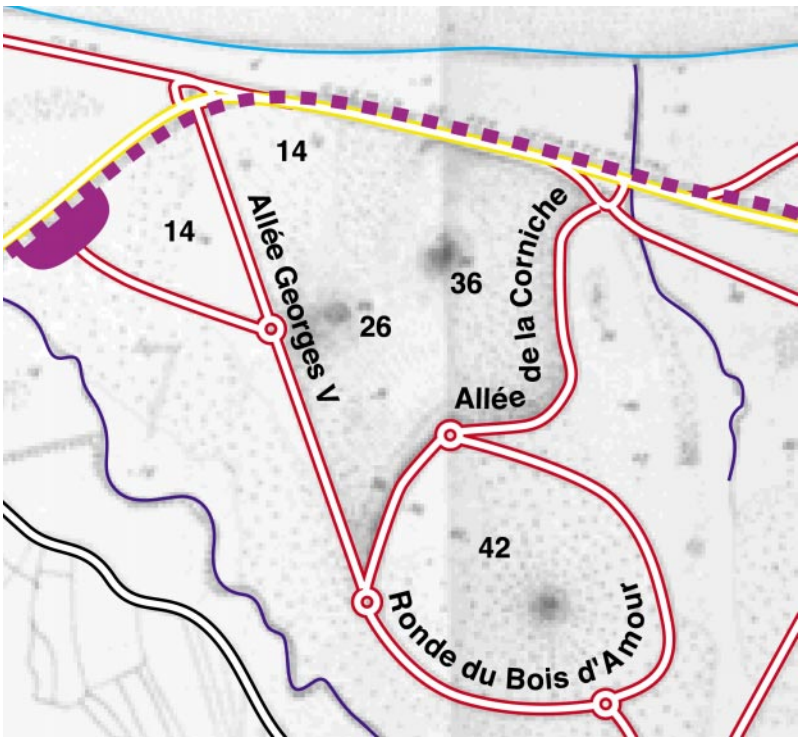
Chemins préexistants
Cours d'eau
Route départementale
Chemin de fer
1 Gare de Plurien
2 Station de Sables-d'Or
Voies projetées
Limite de propriété
500 m

Sables-d'Or
Première esquisse
(commentée)

La première chose que l'on peut remarquer sur cette esquisse, c'est que les voies nouvelles projetées se raccordent autant que possible au réseau des chemins existants. Les lignes tracées ici ne correspondent pas exactement à ce qui sera réalisé, mais les intentions seront respectées.

On remarquera ensuite une importante voie longeant la plage, nommée sur le plan «Grand Boulevard de Mer». Cette voie qui devait faire près de deux kilomètres, aura un tracé légèrement différent et sera plus courte. Elle n'ira pas jusqu'au bout de la flèche littorale, du côté Ouest, sans doute à cause de l'instabilité du sol. Elle se prolongera moins loin également du côté Est, la côte devenant rocheuse.

Enfin, les deux grandes parties de Sables-d'Or sont déjà esquissées. A l'Ouest, la forme triangulaire délimitée par le boulevard de la mer, la route départementale et la lagune, est en place. La voie longeant la lagune est donc l'une des toutes premières dessinée pour Sables-d'Or. A l'Est, on observe une voie circulaire ponctuée de trois ronds-points, c'est ce qui deviendra, avec un tracé à peine différent, la «Ronde du Bois d'Amour». La liaison entre le haut et le bas est assurée d'un côté par une avenue en ligne droite, avec une bifurcation rejoignant la gare, de l'autre par une allée sinueuse. Toutes ces allées seront réalisées telles qu'elles sont dessinées.

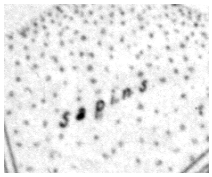


Esquisse commentée, détail

Les chiffres indiquent, en mètres, les cotes d'altitude telles qu'elles sont mentionnées.

La voie descendant en ligne droite, future Allée Georges V, montre que le nivellement des dunes de bord de mer sera au moins en partie nécessaire. Par contre, la Ronde du Bois d'Amour et l'Allée de la Corniche sont dessinées de façon à épouser le relief existant.

Le plan mentionne des cotes d'altitude correspondant à celles portées sur le relevé du géomètre, effectué peu de temps après l'acquisition des terrains. Les importants travaux destinés à adapter le relief dunaire au projet ne sont pas encore esquissés. Ils seront, dans la partie représentée ci-dessus, l'objet de quelques hésitations, comme on le verra sur le plan suivant.



Les trois massifs de «sapins» [1] qui sont mentionnés correspondent aux plantations réalisées par les propriétaires précédents. Ils seront, pour l'essentiel, conservés, ce qui implique que le relief ne sera pas modifié à leur emplacement.

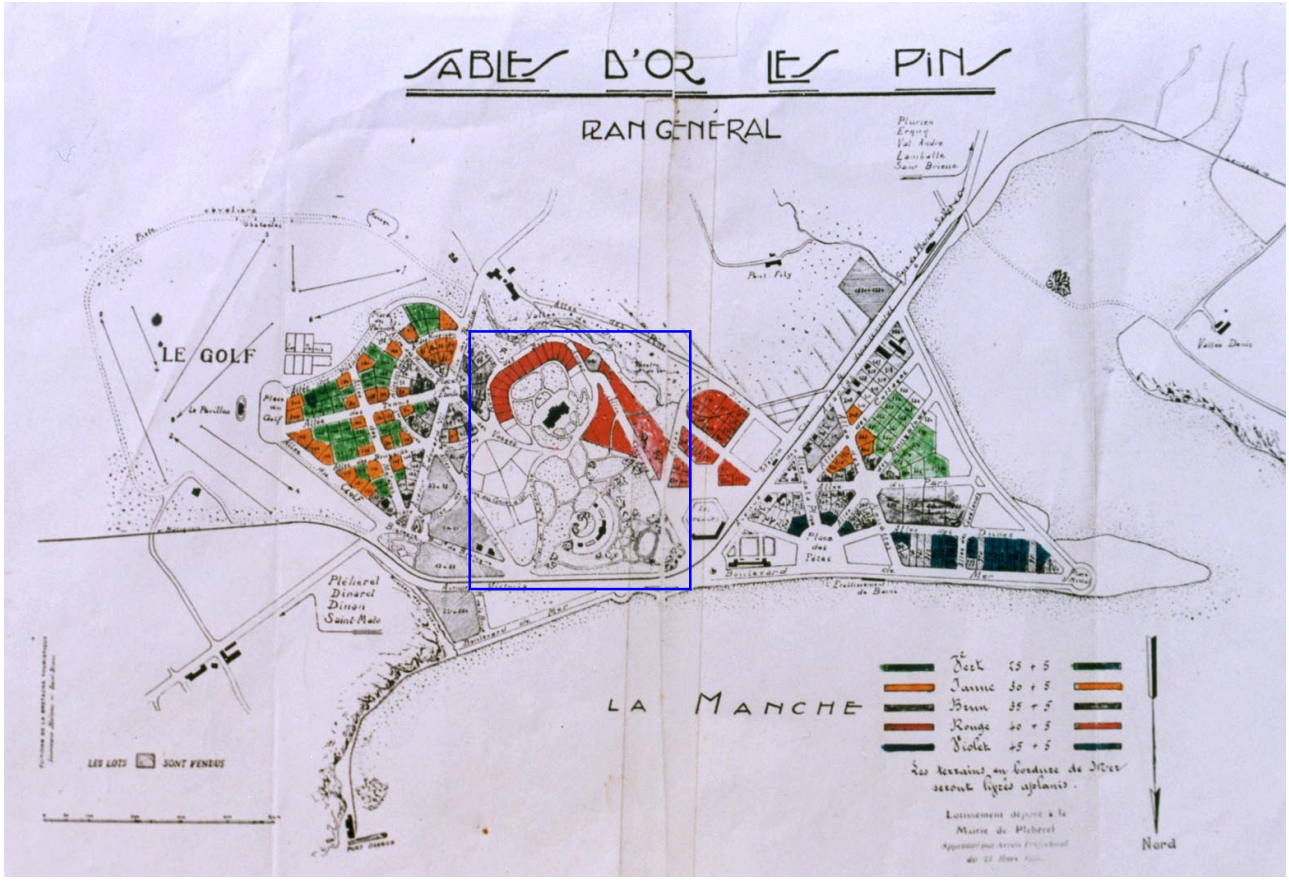
Les cours d'eau sont dessinés, mais ils ne semblent pas influencer beaucoup le plan général. En fait, plusieurs d'entre eux deviendront le centre d'*espaces verts* [2] qui ne sont pas encore esquissés, mais le principal, celui qui se jette dans la mer au milieu de la zone triangulaire, sera détourné. Ce détournement, qui fera l'objet d'une longue controverse (voir page 191), n'est visiblement pas prévu à ce stade du projet.

Enfin, la limite de propriété mentionnée correspond aux terrains achetés en 1922, c'est-à-dire à une partie seulement de ce que sera Sables-d'Or quelques années plus tard, lorsque de nouveaux terrains auront été acquis sur la commune de Plurien.

1 - Le terme «sapin», utilisé aussi dans les articles de la Bretagne Touristique, est employé dans son sens courant, botaniquement abusif, de «conifère». Il s'agit en fait de pins.

2 - L'expression «espaces verts» est peu appropriée puisqu'elle n'apparaît que vers 1960 et n'était donc pas employée à l'époque de Sables-d'Or. Elle est utilisée ici dans un sens très général pour désigner les parcs, jardins, coulées vertes ou vallées boisées.

Mais les grandes lignes du projet sont déjà en place sur cette esquisse qui, à ce stade, ne porte aucune indication quant à la destinée des terrains, les seuls équipements représentés étant le chemin de fer et les gares.



Un plan intermédiaire

Le plan suivant, également retrouvé dans les archives personnelles de Martine Abraham, n'est lui non plus ni signé ni daté. Le fait qu'il comporte, dans sa partie centrale, le dessin d'un aménagement qui ne correspond pas au plan déposé en mairie en décembre 1924, laisse penser qu'il s'agit d'une version intermédiaire, légèrement antérieure. L'indication *«lotissement déposé en mairie de Pléhérel, approuvé par arrêté préfectoral du 23 mars 1925»*, a donc vraisemblablement été ajoutée *a posteriori*.

Il est de toutes manières difficile d'imaginer qu'une telle variante ait pu être dessinée après que le plan définitif ait été déposé. De plus, le dessin des bâtiments, encore très imprécis, laisse penser qu'ils ne sont encore qu'à l'état de projet. Si le Palais des Arcades est déjà bien en place, la partie effectivement réalisée ne correspond pas à ce qui est représenté. Le plus ancien des bâtiments de Sables-d'Or, un hôtel provisoire construit en bord de mer et destiné à recevoir les futurs acheteurs,

Sables-d'Or

Plan intermédiaire

Datant probablement de début 1924.

Le cadre bleu indique la zone où le dessin diffère du plan définitif (voir détail page suivante).

Archives personnelles de Martine Abraham.

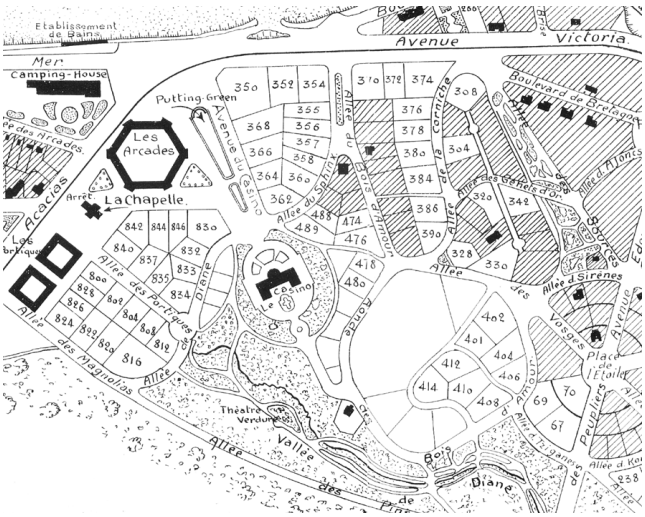
n'est que très sommairement esquissé. Or cet hôtel, modestement appelé «Camping-house», fut terminé au printemps 1924. On peut donc estimer que ce plan a dû, dans sa forme initiale, être dessiné vers la fin de 1923, c'est-à-dire peu de temps après l'esquisse, mais sans doute après le tracé des premières routes, puisque les plus importantes de celles-ci sont représentées avec une grande précision.

Il est intéressant de constater que le parcellaire y est déjà fort bien détaillé, à l'exception de la partie centrale où le dessin est encore provisoire. Le prix des parcelles y est même mentionné tel qu'il a effectivement été pratiqué durant les premières années (entre 25 et 45 Francs le m^2). Sont mentionnées également les parcelles déjà vendues… mais ces indications ont peut-être, elles aussi, été ajoutées *a posteriori*. [1]

Ce que ce plan intermédiaire, étonnamment orienté au Sud, a d'intéressant, c'est qu'il permet de comprendre dans quel ordre se sont mises en place les différentes parties du plan d'urbanisme de la station. Car autant la partie centrale, autour du casino, est éloignée du projet réalisé, autant les zones où est mentionné le parcellaire, avec les allées qui les desservent, ont déjà leur forme définitive.

Hésitations autour du casino

Le plan intermédiaire (à gauche) et le plan déposé en Mairie (à droite). On remarquera aussi, sur le premier des deux plans, l'imprécision des bâtiments, notamment le «Camping-House» en haut à gauche.



D'ailleurs, ces parties du plan, à l'Est et à l'Ouest, dont le tracé est déjà bien établi, correspondent aux deux territoires définis sur l'esquisse précédente. La zone qui est encore incertaine correspond, elle, à une dénivellation importante dans le relief des dunes. Et si l'on compare le plan dessiné ici avec celui qui sera déposé en mairie (ci-dessus), on peut supposer que les travaux de terrassement n'ont peut-être été envisagés, dans un premier temps, que comme un remodelage moins radical que ce qu'il a été en définitive. Le plan ne porte aucune indication de relief, mais on remarque, dans cette partie centrale, que les terrains ne sont pas lotis, et sont présentés comme ce qui ressemble davantage à un jardin. Les allées, plus sinueuses que dans

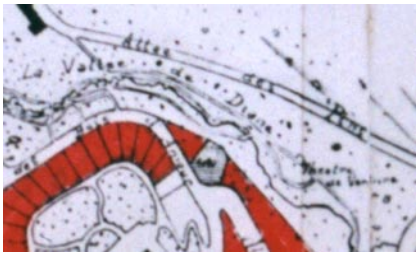
1 - Encore que, contrairement à ce qu'annonçait *La Bretagne Touristique*, des parcelles ont été vendues avant l'approbation du plan, avant sa diffusion auprès du public et même très certainement avant que le plan ait été terminé.

la version finale, pourraient avoir été tracées de sorte à s'adapter au relief de la dune. D'ailleurs, les terrains n'étant pas à vendre, d'après ce plan, ils ne sont pas concernés par la petite note située sous la légende et qui stipule que *«les terrains en bordure de mer seront livrés aplanis»*.

Esquisse d'un «quartier chic» sur le coteau

Les prix des terrains seront ultérieurement revus à la baisse, car les ventes ne se passeront pas aussi bien que Brouard l'espérait. Mais tels qu'ils sont mentionnés sur le plan, ils sont assez révélateurs de la manière dont était prévue l'organisation spatiale de la station. Les prix les plus élevés, représentés en violet (voir plan page 180), sont au bord de la mer, sur la flèche littorale, ce qui n'a rien d'étonnant. Mais immédiatement après ceux-la, et à peine moins chers (40 Francs contre 45), les terrains les plus cotés, représentés en rouge, sont en arrière de la station, autour du projet de casino.

On peut déjà y lire l'intention de créer un second centre à Sables-d'Or, en retrait de quelque cinq cents mètres par rapport à la plage. Ce centre, agrémenté d'espaces verts et situé à mi-distance entre la mer et les installations sportives (golf et tennis), ne sera pas réalisé tel quel, puisque le casino lui-même ne sera jamais construit à cet endroit là. Mais l'idée générale de créer des points d'attraits concurrençant l'attractivité de la plage sera maintenue. Le golf sera réalisé, ainsi que les «vallées boisées» dont l'une, la Vallée de Diane, avec son Théâtre de verdure, figure déjà explicitement sur ce plan intermédiaire. Ce que ces parcelles à 40 Francs le m^2 ont également d'intéressant, c'est qu'elles sont situées en hauteur, à quarante mètres d'altitude, sur un coteau qui descend en pente régulière vers la mer. Les quartiers «chics» de Sables-d'Or sont donc ceux qui, à défaut d'être au bord de la plage, permettent aux villas de disposer d'une vue exceptionnelle sur la mer.



Page de droite :

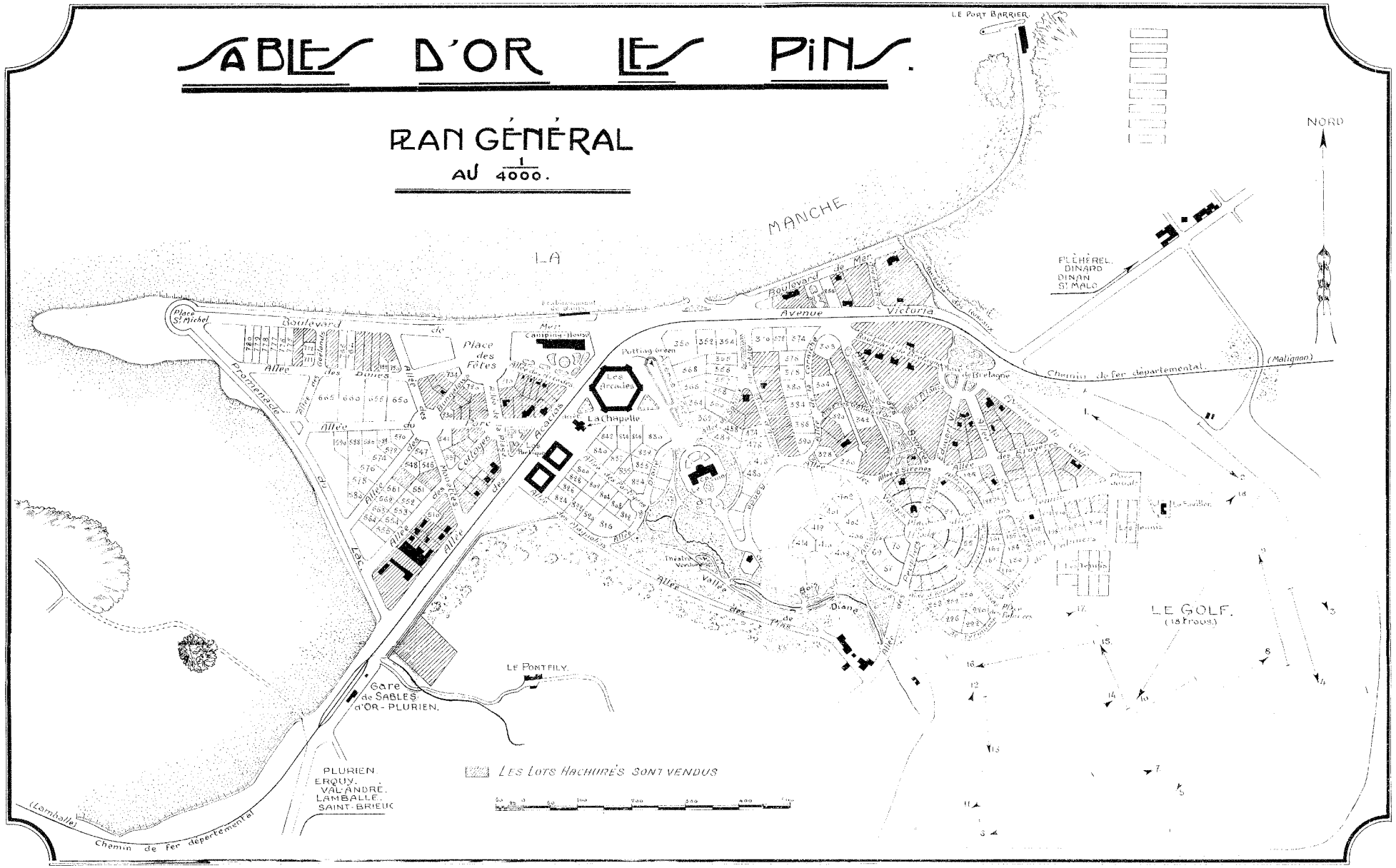
Le plan du lotissement de Sables-d'Or-les-Pins,

déposé en Mairie de Pléhérel, en décembre 1924.

Le plan déposé en mairie

Ce plan, dressé en 1924, reprend donc l'essentiel des tracés déjà en place sur le plan intermédiaire. Ce qui y est surtout précisé, c'est l'emplacement du casino et l'aménagement de ses abords. Les espaces verts sont moins importants, une partie d'entre eux s'étant trouvée transformée en lotissement. Par contre, le *Putting green* [1] ainsi que les jardins entourant immédiatement le casino constituent désormais un axe de première importance beaucoup plus lisible que sur le plan précédent.

1 - Dans les terrains de golf, le *putting green* est une aire d'entraînement où l'on s'exerce à *putter*, c'est-à-dire à faire rouler la balle vers le trou. Le fait que Brouard ait choisi ce terme pour nommer la grande pelouse qui devait faire face au casino illustre l'importance qu'il accordait à ce sport.


SABLES D'OR LES PINS.
PLAN GÉNÉRAL
AU 1/4000.
LA MANCHE
NORD
LE PORT BARRIER
PLÉHÉREL
DINARD
DINAN
ST MALO
Boulevard de Mer
Avenue Victoria
Chemin de fer départemental
(Malignon)
Place St Michel
Boulevard de Mer
Place des Fêtes
Camping-House
Les Arcades
La Chapelle
Putting Green
Allée des Dunes
Allée du Lac
Allée des Acacias
Allée des Cottages
Allée des Magnolias
Allée des Pins
Allée des Sirènes
Allée des Erreurs
Place de Bretagne
Avenue du Golf
Les Tennis
Le Pontfily
Gare de SABLES d'OR-PLURIEN
PLURIEN
ERQUY
VAL-ANDRÉ
LAMBALLE
SAINT-BRIEUC
(Lamballe)
Chemin de fer départemental
LE GOLF
(18 trous)
LES LOTS HACHURÉS SONT VENDUS

Le casino prévu n'est plus qu'à 300 mètres de la plage, et il entretient avec la mer une relation visuelle bien plus majestueuse. Pour cela, bien sûr, il aura fallu niveler quelques dunes. Mais le résultat en est une vaste esplanade, encadrée par l'Allée Georges V (non inscrite sur le plan) d'un côté, et l'Avenue du Casino de l'autre. Deux alignements de cyprès, aujourd'hui d'une taille honorable, longent ces deux avenues.

Si le casino et ses jardins n'ont pas été réalisés, le putting-green, lui, existe bien, même s'il ne relie aujourd'hui à la mer qu'une modeste chapelle. L'espace ainsi dégagé et classé non-constructible aura au moins permis que la vue sur la mer existe toujours.

Vue sur la mer

à travers le putting-green, dans son état actuel

Pour le reste, le plan déposé en mairie ne se différencie guère, nous l'avons vu, du précédent, et correspond à peu de choses près à l'état actuel de Sables-d'Or.

Globalement, ce plan se caractérise par deux structures en étoile situées de part et d'autre de l'Allée des Acacias. L'une, du côté Ouest, occupe une position centrale dans le triangle que cette allée forme avec le Boulevard de Mer et ce qui s'appelle alors la «Promenade du Lac». L'autre, du côté Est et beaucoup plus en retrait, se développe en un large rond-point desservant la partie haute de Sables-d'Or, que Brouard avait nommé le «Quartier de la Californie».

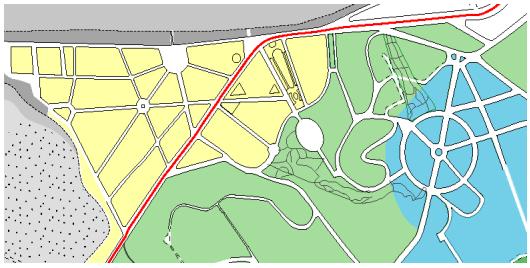
Entre ces deux formes en étoile, la Ronde du Bois d'Amour

annonce la descente du plateau vers la mer, descente qui se prolonge d'un côté par quelques allées courbes, de l'autre par l'esplanade du casino.

Sables-d'Or dans son relief

Ce qu'aucun des plans de Sables-d'Or ne montre clairement, c'est le relief sur lequel se développe la station. Seule la forme des allées, qui ne sont jamais sinueuses sur terrain plat, permet de le deviner. Une lecture de ce relief, d'un dénivelé de quarante-cinq mètres, est pourtant nécessaire pour comprendre la pertinence du plan, et notamment la position qu'y occupent les deux formes en étoile.

L'observation des courbes de niveau, représentées ci-dessus, permet en effet de distinguer les trois parties qui, du point de vue du relief, se différencient à Sables-d'Or. Une partie plane, ou aplanie, de faible altitude, qui constitue le bas de Sables-d'Or (en jaune sur le schéma ci-dessous), une partie au relief accentué, le coteau (en vert) et une autre partie plane, ou presque, située en hauteur et qui constitue le quartier de la Californie, que certains appellent aujourd'hui Sables-d'Or-le-Haut (en bleu).

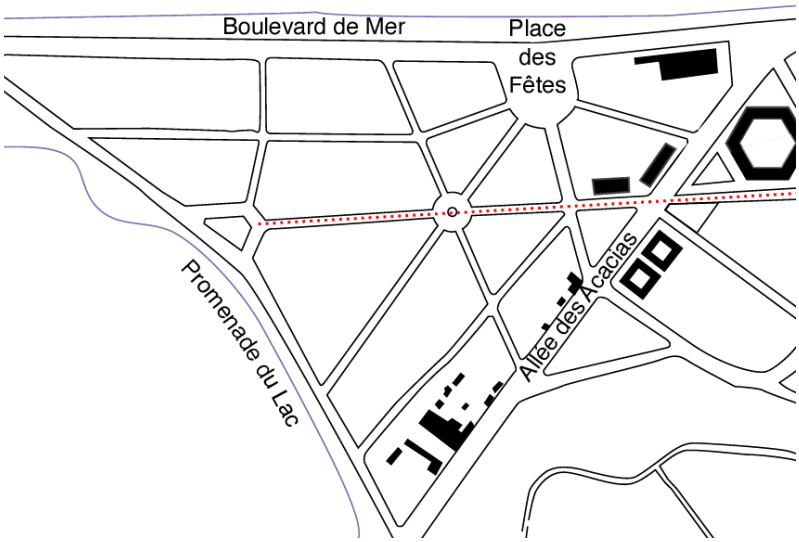


On remarque tout de suite que les allées sont droites (ou circulaires) sur terrain plat, et sinueuses sur terrain en pente. Il y a là de toute évidence un parti pris choisi par les concepteurs de ne pas faire serpenter les allées lorsque le relief ne le justifie pas. Dès lors, la position des structures en étoiles, assez incompatibles avec un terrain en pente, s'imposait d'elle-même : la plaine et le plateau.

Or le choix de ces formes en étoile, dans le cas de Sables-d'Or, n'est pas gratuit. Il détermine des centralités situées ailleurs qu'en front de mer et à partir desquelles rayonnent des voies de circulation et des axes visuels qui mettent en relation la mer avec les autres éléments du territoire, qu'ils soient naturels ou artificiels.

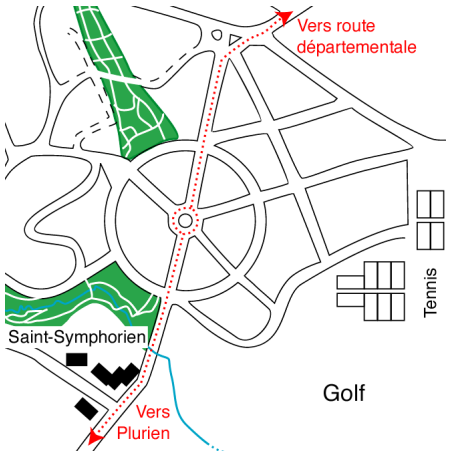
Ainsi, dans le triangle du bas de Sables-d'Or, les six branches de l'étoile ne rayonnent pas selon une pure logique formelle, comme à Cabourg, mais sont disposées de sorte à desservir, d'une façon strictement équivalente, les trois côtés du triangle : mer, lagune et allée centrale. L'une de ces voies, parallèle à la mer, se prolonge de l'autre côté de l'Allée des Acacias pour longer l'arrière (non construit) du Palais des Arcades. C'est la seule allée qui traverse visuellement l'allée centrale (pointillés rouges sur le schéma ci-dessous).

Une «Place des Fêtes», avec ses propres allées rayonnantes, beaucoup plus courtes, rappelle que la plage a tout de même son importance à Sables-d'Or.



Sur le plateau, l'étoile n'a que cinq branches. La sixième, qui aurait descendu une pente trop forte, n'a pas été tracée. Encerclées par une large voie circulaire de 200 mètres de diamètre, les voies qui composent cette étoile desservent les quartiers les plus tranquilles de Sables-d'Or. Il n'y a pas d'accès direct à la mer, et si les voies permettent d'accéder à de superbes points de vue, elles ne sont pas, en elles-mêmes, des percées visuelles.

Par contre, les tennis, le golf et l'arrière-pays sont correctement desservis. On remarquera d'ailleurs que l'une des voies est un axe de circulation d'intérêt local puisqu'elle relie le bourg de Plurien, en passant par le hameau de Saint-Symphorien, au chemin départemental nouvellement tracé.



Les grandes lignes du plan de Sables-d'Or se résument donc à ces deux formes en étoile et à l'esplanade du casino, le tout organisé autour de l'axe central que représente la route départementale doublée de la voie ferrée. Le plan montre une incontestable cohérence qui prouve que ceux qui l'ont dessiné ont su utiliser les composantes du site, route départementale, lagune, relief…, comme des éléments constructeurs et non comme des contraintes propres à dénaturer le projet.

Cette même relation constructive à l'existant se retrouve dans la réalisation des coulées vertes, que Brouard appelait des «vallées boisées et fleuries», et dont les tracés s'organisent autour des cours d'eau. Mais avant d'aborder cette échelle d'observation, plus proche du détail, il peut être intéressant d'ouvrir une parenthèse, le temps de revenir sur les deux principaux reproches qui ont été faits à Roland Brouard : l'arasement des dunes et le détournement du ruisseau Saint-Symphorien.

Ces reproches, nous l'avons vu, ont quelque chose d'anachronique, mais ils révèlent surtout à quel point les intentions projectuelles des concepteurs de Sables-d'Or, telles que nous venons de les esquisser, n'ont pas toujours été bien comprises.

L'arasement des dunes

> *«D'immenses dunes dominaient le large, en bordure de la plage toute de sable fin et doré, dont la nappe unie, en pente douce, formait un sol ferme, s'étendant au-delà du retrait le plus lointain des flots.*
>
> *C'était comme une muraille de Chine que formait la ligne des dunes, entre la pointe d'Erquy, la pointe Saint-Michel et la pointe dite de Port-Barrier.*
>
> *Elles me semblaient un défi à l'accès normal vers la mer de ces vallées boisées et fleuries comme en Normandie, sillonnées par de petits ruisseaux qui ne pouvaient parvenir à la grève qu'en faisant l'école buissonnière. Souvent je grimpais vers les hauts plateaux recouverts d'ajoncs et de*

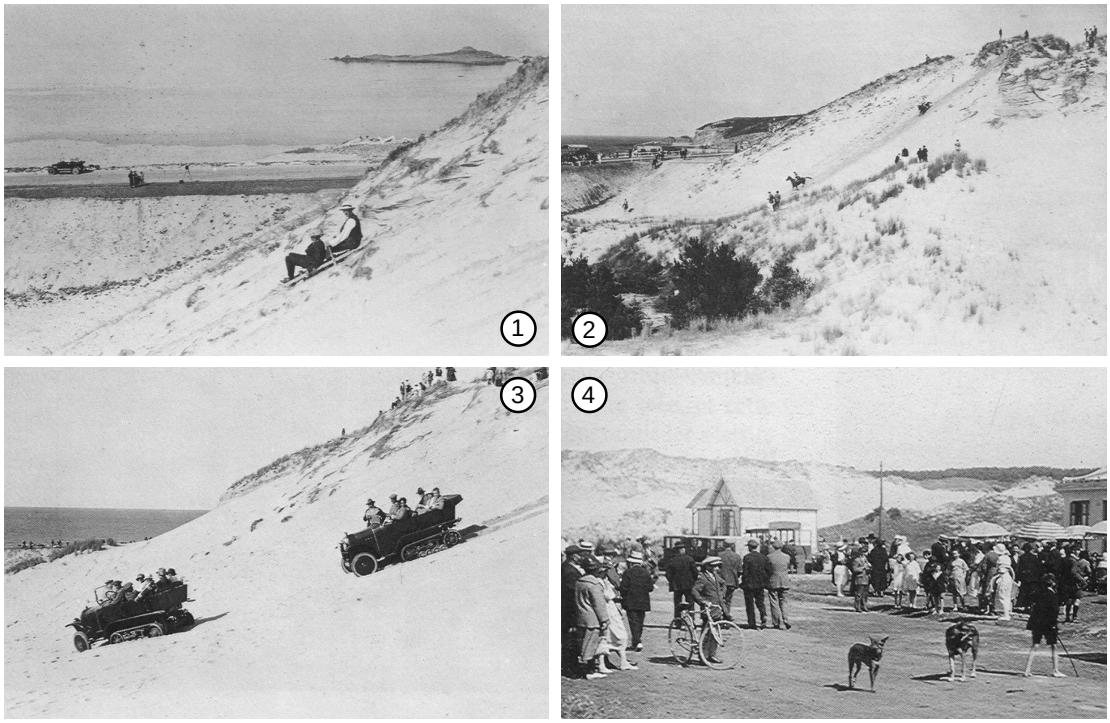
bruyères en fleurs : j'y rêvais de la grande bataille qu'un jour je devrai déclencher contre les dunes, mes ennemies […]». [1]

En employant, en 1934, un langage aussi belliqueux pour parler des dunes, Roland Brouard n'imaginait sans doute pas qu'il allait nourrir une polémique récurrente qui se développerait à son encontre plus de quarante ans après sa mort, et qui dure encore aujourd'hui. En effet, si dans les articles publiés avant-guerre, comme dans les registres municipaux, l'arasement des dunes n'est jamais critiqué, il l'est systématiquement dans les diverses publications parues depuis 1980 et il l'est encore très souvent dans les témoignages des habitants de Sables-d'Or.

Ces témoignages sont souvent emprunts d'une nostalgie dans laquelle se mêlent les souvenirs de choses vécues avec d'autres souvenirs, recomposés à partir de choses vues dans les publications : ainsi cet habitant de Sables-d'Or qui affirme *«je m'en souviens très bien de ces dunes, j'allais y faire des pâtés de sable quand j'étais môme»*. Aussi vénérable que soit son âge, ce témoin à la mémoire incertaine n'était qu'un nourrisson l'hiver où Brouard fit araser les dunes.

Se mêlent ainsi dans ses souvenirs les dunes qu'il a réellement connues, et qui ont été détruites bien après Brouard, et celles arasées durant l'hiver 1925-1926 et qui avaient été maintes fois montrées dans la *Bretagne Touristique* ainsi que sur les premiers dépliants publicitaires de Sables-d'Or et les cartes postales.

1 - Texte écrit par Roland Brouard en 1933 et publié dans *Dinard-Côte d'Émeraude*, le 23 mars 1934.



1, 2, 3 : En traîneau, à cheval ou en autochenilles, les images de la Grande Dune dans la *Bretagne Touristique* (1924-25).

4 : Les dunes situées sur la flèche littorale (en arrière-plan) ont, elles aussi, été largement aplanies (carte postale, vers 1924, archives Bibliothèque municipale de Dinan).

Ce que ne rapportent ni les souvenirs des habitants, ni les publications récentes, c'est le peu d'importance que l'on accordait en 1925 aux cordons dunaires littoraux. Ils étaient à l'époque beaucoup moins menacés qu'aujourd'hui, et ne présentaient que très peu d'intérêt (voir page 79)… en dehors du sable que l'on y prélevait parfois, sans aucun contrôle, ni aucun souci pour l'avenir écologique et paysager de la dune.

Aussi, lorsque Brouard aplanit les dunes de Sables-d'Or, la presse locale remarque surtout l'ampleur phénoménale du travail accompli. Quant aux registres municipaux, ils ne comportent aucune plainte à ce sujet. Il est même fort probable que les habitants ont dû voir d'un bon œil la disparition des zones marécageuses que Brouard avait, du coup, remblayées avec le sable des dunes. Le travail entrepris, d'ailleurs, ne se limitait pas à la simple destruction d'une belle dune blanche. Il s'agissait, en fait, de compléter l'entreprise de stabilisation laissée inachevée par les précédents propriétaires. Car aplanies ou non, les dunes vives de Sables-d'Or ont toutes été plantées, ce qui allait dans le sens de la vaste campagne de stabilisation du littoral engagée au XIXe siècle.

D'une certaine manière, les dunes de Sables-d'Or sont toujours là. Elles ont simplement changé de forme, parfois d'altitude, et ont été recouvertes de végétation, avec des habitations, certes, mais en beaucoup moins grand nombre que dans n'importe quelle autre station balnéaire.

On peut également se demander ce que seraient devenues ces dunes vives si Brouard n'y avait pas touché. La plus grande d'entre elles, qu'on appelait «la Dune Blanche», celle qui est représentée sur les photos, était située à proximité de la voie ferrée. Il est donc facile d'imaginer que la compagnie de chemin de fer, après quelques mauvaises expériences dues à l'ensablement des rails, se serait chargée de la faire disparaître à la place de Brouard. Quant aux autres, il est fort probable qu'elles n'auraient pas résisté longtemps à la fréquentation touristique.

Il apparaît donc comme une erreur, en plus d'un anachronisme, d'imaginer que sans le geste de Brouard la station de Sables-d'Or serait aujourd'hui dotée d'une Grande Dune, comparable à celle du Pilat, si séduisante que puisse paraître une telle ressource touristique imaginaire.

Mais ce qui, du point de vue des qualités paysagères de Sables-d'Or, est bien plus important, c'est que le remodelage des dunes, en autorisant des percées visuelles, contribue à reconstruire la relation entre le coteau, donc l'arrière-pays, et la mer.

Le projet de Brouard transforme un territoire intermédiaire, fait de sable et de marécages, en territoire paysager. D'un espace fonctionnel, tout juste bon à être traversé pour rejoindre la grève,

il fait un espace esthétisé. Et cette transformation, cette mise en scène, que l'on peut selon les termes d'Alain Roger, qualifier d'«artialisation *in situ*»[1], ne fait qu'anticiper l'évolution du regard des habitants, puisque leur usage fonctionnel du littoral a progressivement évolué en un usage contemplatif. Bien sûr, l'action de Brouard, aidé de ses camions récupérés de l'armée américaine, peut sembler un peu violente à nos yeux sensibilisés à la raréfaction des espaces dunaires. Mais au moins a-t-il, en détruisant ce que l'on appellerait aujourd'hui un *patrimoine naturel*, créé à la place une station balnéaire originale que l'on peut considérer comme un *patrimoine culturel*. On ne peut pas en dire autant des autres acteurs qui, après lui, ont continué à détruire les dunes qu'il avait laissées en place. On sait, par exemple, que l'activité touristique «consomme», au sens propre[2], les espaces dunaires qui constituent pour elle une attractivité d'exception. D'ailleurs, les quelques dunes vives restant à Sables-d'Or ont été rachetées par le Conservatoire du Littoral, et sont aujourd'hui entourées de clôtures. On sait aussi, comme nous l'explique Jean-Pierre Pinot[3], que les prélèvements opérés par les sabliers sur l'avant-plage empêchent la dune de se reconstituer. Ces facteurs qui mettent aujourd'hui les dunes en péril inquiètent à juste titre les habitants, et sont à l'origine de cette confusion qui les conduit à en faire porter la responsabilité sur Roland Brouard.

1 - Alain Roger : «Histoire d'une passion théorique», *in Cinq propositions… op. cit.* 1994, pages 108-123.

2 - Consommer : *«amener (une chose) à destruction en utilisant sa substance, en faire un usage qui la rend ensuite inutilisable»* (Petit Robert).

3 - Voir à ce sujet Jean-Pierre Pinot *La gestion du littoral*. Paris : Institut océanographique, 1998.

Vue sur la mer depuis Plurien

Le projet de Sables-d'Or n'a pas seulement respecté et complété les chemins existants, il a aussi ouvert des percées visuelles qui n'existaient pas, ou en tout cas qui n'étaient pas mises en scène de la sorte. L'Allée des Mouettes, que l'on voit sur la photo, donne un cadre esthétique à la mer, en même temps qu'elle s'offre comme une invitation.

Ni le cordon dunaire qui existait auparavant, et qui était impraticable, ni le front de mer, construit et d'apparence privatisée, de la plupart des autre stations balnéaires, ne se présentent comme une telle invitation…

Le détournement du ruisseau Saint-Symphorien

La question de la limite entre les communes de Plurien et de Pléhérel, et de son rapport avec le ruisseau Saint-Symphorien, révèle, comme nous l'avons vu au chapitre IV (page 79), l'évolution de l'intérêt porté par les habitants sur les dunes littorales. S'il est intéressant d'y revenir maintenant, c'est que le procès d'intention fait à Roland Brouard, de son vivant mais surtout après sa mort, est lui aussi révélateur du fait que les qualités propres de son projet n'ont pas toujours été bien comprises.

On accuse en effet Brouard, encore aujourd'hui, d'avoir sciemment détourné le ruisseau de sorte que l'ensemble des terrains de Sables-d'Or appartienne à la même commune et que, ainsi, il n'ait qu'un seul interlocuteur municipal. On comprend mal alors pourquoi, dans le même temps, il envisageait d'étendre largement le territoire de la station de l'autre côté de la limite communale, comme on peut le voir sur le plan qu'il offrait à chacun des acheteurs à partir de 1926 (voir p. 199). On comprend mal également pourquoi il tenait tant à obtenir la concession d'une partie du marais de Plurien pour y installer, après remblaiement, 14 000 m^2 de terrains supplémentaires. Cette concession lui fut refusée [1] et les extensions visibles sur le plan n'ont pas toutes été réalisées, mais il reste que 10% de la surface de la station sont néanmoins sur la commune de Plurien.

Les raisons pour lesquelles Brouard a détourné le Saint-Symphorien étaient certainement d'une autre nature, nous y reviendrons. Mais il importe tout d'abord de resituer dans son contexte historique ce que fut cette limite communale et sa relation avec le ruisseau, afin de relativiser ce qui, aujourd'hui, pourrait sembler être un acte grave, voire totalement illégal.

L'histoire des limites communales, telles qu'on les connaît aujourd'hui, remonte à 1790. Jusqu'à cette date, les limites n'étaient connues et attestées que dans la mesure où il y avait des ressources, économiques ou autres, à attribuer à telle ou telle paroisse [2]. Là où les terres étaient sans valeur, les limites restaient imprécises. Avec le découpage départemental, qui respecte les anciennes limites paroissiales, ces dernières sont définies avec plus de précision, rarement sur des cartes, le plus souvent sous la forme de «portulans», c'est-à-dire de listes d'éléments descriptifs [3]. Plurien et Pléhérel appartenant à deux arrondissements différents, leur séparation a fait à l'époque l'objet d'une description complète. Et dans cette description, le Saint-Symphorien fut pris en référence pour la partie littorale de la limite.

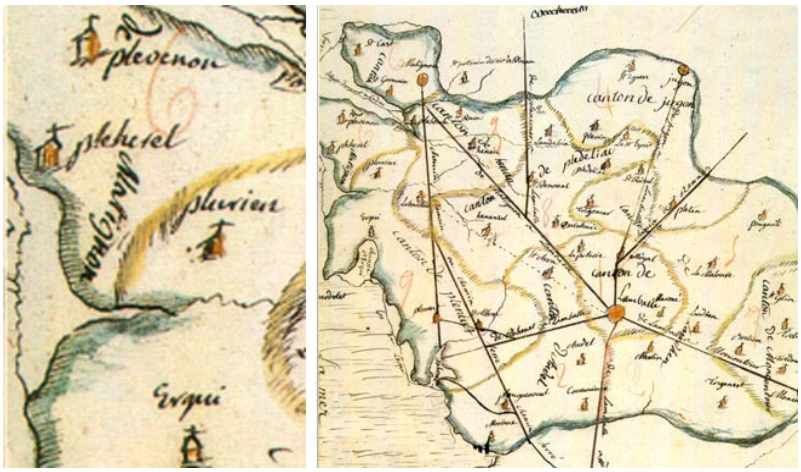
Le problème, c'est qu'à cette époque, les dunes du futur Sables-d'Or n'appartenant pas encore aux communes, il n'y avait pas lieu d'en définir le partage.

1 - Ce refus est explicité dans le rapport de l'enquête de *commodo et incommodo*, rendu public en 1925. Parmi les raisons évoquées, il est stipulé que *«les commerçants de Plurien ne voulaient être soumis à aucune des servitudes imposées aux propriétaires privés par le plan des lotissement de la station balnéaire»*. (Cité par Eric Rondel dans *Sables-d'Or-les-Pins, la grande aventure du XXe siècle*. Fréhel : Editions Astoure, 2000).

2 - Voir à ce sujet l'article de Bernard Guenée «Des limites féodales aux limites politiques», *in* Pierre Nora (dir.) : *Les lieux de mémoires*. Paris : Gallimard, 1997, tome 1, pages 1105-1124.

3 - Voir l'ouvrage d'Alain Pennec : *De la Bretagne aux départements, histoire d'un découpage*. Morlaix : Skol-Vreizh, 1989.

Une carte datée de 1790, document rare pour cette époque, illustre bien l'imprécision de ces limites communales aux abords du littoral :

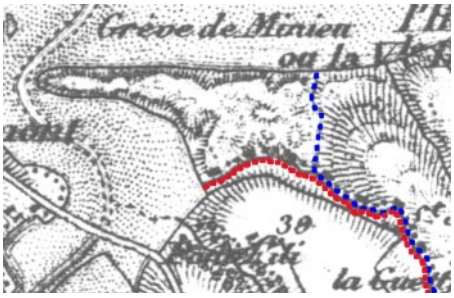


Sur cette carte, orientée à l'Est et datée de 1790, la flèche littorale n'apparaît même pas. La limite entre les deux communes, très imprécise, s'arrête aux frontières du domaine maritime, auquel appartenaient les dunes littorales.

Archives départementales des Côtes-d'Armor (1 L 390).

La Carte de Cassini, plus ancienne (1758), n'apporte aucune information supplémentaire puisqu'elle ne mentionne pas les limites communales, pas plus que la carte des Ingénieurs Géographes Militaires. La première carte qui mentionne clairement ces limites est la carte d'état-major de 1887.

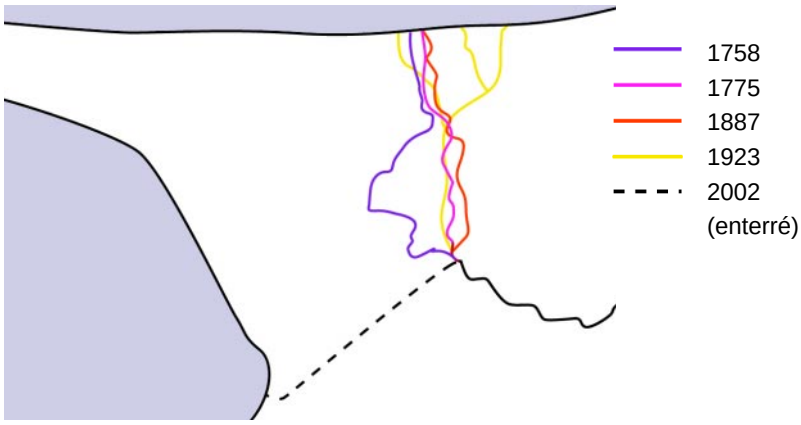
Or, sur cette carte, la limite entre les deux communes diverge du tracé du cours d'eau, dès que celui-ci entre dans les dunes, pour adopter le tracé que l'on attribue aujourd'hui à Brouard…



Carte d'état-major de 1887

Le tracé du ruisseau est surligné de pointillés bleus, celui de la limite communale de pointillés rouges.

Ce qu'entérine cette carte, c'est le fait que lorsque les terrains littoraux «vacants» ont été rétrocédés aux communes, en 1792, le massif dunaire du Miniou l'a été entièrement à la commune de Pléhérel, ce qui, à l'époque, n'a en rien choqué les habitants de Plurien [1]. Quant aux cadastres, après avoir ignoré ce type de territoire, ils sont devenus différents d'une commune à l'autre, selon les intérêts de chacune.



Les divagations du Saint-Symphorien

D'après la carte de Cassini (1758), la carte des Ingénieurs Militaires (1775), la carte d'état-major (1887) et le relevé du géomètre Larieux (1923).

1 - La première revendication émise par la municipalité apparaît sous la forme d'une lettre adressée au Sous-Préfet en 1899, soit plus de cent ans après…

Il eût été difficile, de toutes manières, de porter précisément sur une carte le tracé d'un cours d'eau qui, avant l'intervention de Brouard, divaguait d'une année sur l'autre au gré des tempêtes et des pluies, quand il ne s'étalait pas en un petit estuaire à plusieurs confluents.

D'ailleurs, l'appellation «Les Roseaux» qui figure sur les cartes à l'emplacement où le ruisseau se jetait dans la mer, laisse supposer que son «embouchure» devait s'étaler dans une zone marécageuse imprécise.

En n'obéissant pas à l'injonction du maire de Plurien qui lui demandait «*de vouloir bien ne pas commencer immédiatement les travaux qui feraient changer le cours de ce ruisseau*» [1], Roland Brouard n'a donc fait qu'ajouter une variante de plus à un tracé particulièrement mobile au cours du temps. Bien sûr, la déviation est importante puisque désormais le ruisseau ne se jette plus directement dans la mer, mais dans la lagune, après avoir été canalisé et enterré sur une partie de son parcours. Mais au moins a-t-il acquis ce qu'il n'avait pas auparavant, un tracé stable, ce qui n'est pas sans importance pour une limite administrative…

La municipalité de Plurien multipliera les démarches, jusqu'en 1961 [2], pour obtenir une révision de la limite inter-communale, mais n'obtiendra jamais gain de cause. Il en reste encore aujourd'hui le sentiment, partagé par beaucoup de Pluriennais, d'avoir été lésés par l'action de Roland Brouard. Pourtant, il semble évident que celui-ci ne se souciait guère des limites administratives, mais plutôt d'un autre problème dont, par contre, les Pluriennais ne se soucient pas beaucoup : que pouvait-on faire, dans une station balnéaire, d'un ruisseau comme le Saint-Symphorien ?

Le Saint-Symphorien dans la vallée de Diane, été 2001.

On peut le voir encore aujourd'hui, ce Saint-Symphorien, coulant paisiblement dans la vallée de Diane en friche : c'est un petit ruisseau qui atteint rarement un mètre de large, le plus souvent cinquante centimètres. Enfoui comme il est dans les herbes folles, on l'entend d'ailleurs bien avant de le voir, et

1 - Lettre adressée à Roland Brouard par Jean Lemercier, Maire de Plurien, le 9 février 1923, et transcrite dans le registre du Conseil municipal.

2 - De nombreux courriers seront ainsi adressés au préfet des Côtes-du-Nord, au préfet maritime et au maire de Pléherel, en 1923, 1935, 1952, 1953 et 1958. Tous ces courriers sont retranscrits dans les registres du conseil municipal.

seuls quelques petits ponts permettent de deviner qu'il a dû être, autrefois, au centre d'une vallée soigneusement jardinée. Car dans le plan d'aménagement de Sables-d'Or, les ruisseaux, en général, sont loin d'être ignorés ou dissimulés dans des buses.

Ils sont, au contraire, toujours intégrés dans des espaces aménagés en jardins ou, pour reprendre l'expression de Brouard, en «vallées boisées et fleuries».

Mais un ruisseau intéressant à exploiter à l'échelle d'un jardin n'est pas forcément adapté à une échelle urbaine, comme celle des lotissements qui s'étendent entre la lagune et la mer. On imagine mal la place qu'aurait pu y tenir un mince filet d'eau, qu'il aurait fallu canaliser pour qu'il ne s'infiltre pas dans le sable des dunes remaniées, et qui aurait davantage ressemblé à un caniveau qu'à un ruisseau. D'autant que ce «caniveau» aurait rejoint la mer en coupant en deux la plage de Sables-d'Or, qu'il aurait mouillée d'une eau aux qualités hygiéniques incertaines, ce qui aurait été mal perçu dans une station qui allait être classée «climatique». [1]

Sables-d'Or se devait d'être une ville-parc balnéaire, c'est-à-dire avec des caractéristiques de parc, là où il devait y en avoir, mais aussi avec des caractéristiques de ville, là où l'aspect urbain devait être plus affirmé. Et c'était le cas des quartiers de la station proches de la lagune et de la mer, où le passage d'un ruisseau, trop petit pour être un élément urbain intéressant, aurait nuit à la cohérence de l'ensemble.

Ce furent, sans doute, les seules préoccupations de Roland Brouard et de ses collaborateurs qui, par ailleurs, ont su utiliser les ruisseaux existant pour les intégrer à des espaces jardinés chaque fois que c'était possible.

1 - Sables-d'Or-les-Pins fut classée «station climatique» en 1927.

- X -

Sables-d'Or-les-Pins : ville-parc balnéaire

Un simple regard sur une photographie aérienne de Sables-d'Or suffit pour constater l'importance de la végétation dans la station ; mais ce que l'on remarque aussi, et qui est beaucoup plus rare, c'est que cette végétation est tout aussi présente dans les quartiers de bord de mer. Il ne s'agit pas simplement de quartiers «paysagers» développés en arrière-station, comme au Touquet-Paris-Plage, mais d'une station qui est *entièrement* une ville-parc balnéaire.

Nous verrons, dans ce chapitre, que cet aspect ne tient pas seulement à une dimension quantitative : certes, il y a beaucoup d'arbres à Sables-d'Or, mais ils ne sont pas plantés n'importe où.

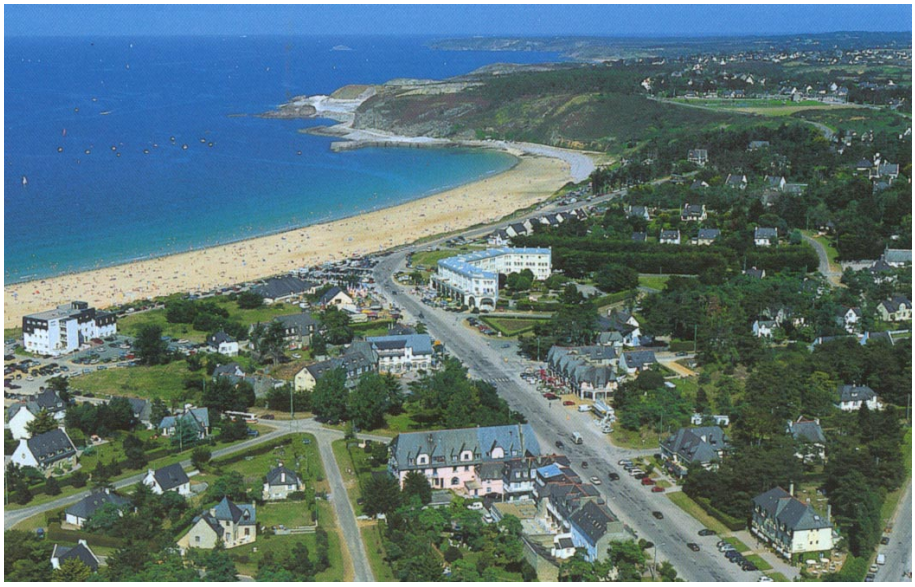
Tout comme l'avait fait le comte de Choulot au Vésinet, les frères Treyve ont organisé la place du végétal à Sables-d'Or selon deux échelles distinctes : celle de la ville, avec des «vallées boisées» qui jouent un rôle comparable aux «coulées» du Vésinet, et celle de la transition entre espaces publics et privés. Cette transition est réglementée par un cahier des charges, dont nous avons déjà montré l'inspiration vésigondine, et dont nous observerons maintenant la matérialisation dans les allées de la station.

Quelle que soit leur échelle, les espaces verts de Sables-d'Or ne sont pas des espaces vacants tout juste disponibles pour une décoration végétale. Ils sont pensés dès l'origine comme une composante du plan d'ensemble et contribuent donc pleinement à la singularité et à la qualité paysagère de la station.

Sables-d'Or, photo aérienne

© Institut Géographique National, 1998

Les vallées boisées de Sables-d'Or [1]



Sables-d'Or-les-Pins, vue d'avion.

Carte postale 2001, © Editions d'Art Jack, Louannec.

Lorsqu'on regarde une vue aérienne de Sables-d'Or, l'impression que l'on ressent est très différente de celle que l'on a en arrivant par le chemin départemental. L'allée centrale est toujours aussi large, mais l'ensemble apparaît davantage comme une petite ville laissant une place importante à la végétation, que comme une station balnéaire inachevée. D'ailleurs, dans la vue présentée ci-dessus, presque toutes les parcelles destinées à être loties l'ont été, et l'apparence de la station correspond donc, à peu de choses près, à ce que voulaient les concepteurs : une ville où les espaces verts devaient occuper une place dominante.

Cette importance de la végétation, qui donne cet aspect de ville-parc à Sables-d'Or, tient, tout comme au Vésinet, à deux caractéristiques essentielles du projet :

- A l'échelle de la ville, le nombre et l'importance des espaces non construits et affectés aux parcs, jardins, coulées vertes, vallées boisées…

- A l'échelle de la propriété privée, l'impact d'un cahier des charges qui fixe des limites strictes au «droit à construire» mais n'en fixe aucune au «droit à planter».

Cette deuxième caractéristique sera abordée plus loin, mais on remarquera tout de suite qu'un article du cahier des charges protège spécifiquement les plantations effectuées avant la vente des lots :

> *«Il est en outre convenu : 1° Que les lots situés dans les bois ne pourront jamais être morcelés en fractions inférieures à 8 ares ni être déboisés sur plus d'un tiers de leur surface. 2° Que l'acquéreur sera tenu d'entretenir et de renouveler les plantations sur les deux autres tiers».* [2]

1 - Brouard parle, nous l'avons vu, de *«ces vallées boisées et fleuries comme en Normandie»* que son intention était de mettre en valeur à Sables-d'Or (*Dinard-Côte-d'Emeraude*, 1934, *op. cit.*). Octave-Louis Aubert, dans ses nombreux écrits sur la station, parle de «vallées boisées». C'est l'expression que nous retiendrons pour désigner les trois vallées aménagées en parc qui vont être décrites ici.

2 - Cahier des charges de Sables-d'Or-les-Pins, article 25.

Car la première entreprise menée par Roland Brouard et les frères Treyve fut de transformer le massif dunaire du Miniou en une vaste forêt. C'est du moins ce que laisse entendre la première plaquette publicitaire éditée pour Sables-d'Or :

> *L'ensemble boisé depuis vingt-cinq à trente ans couvre environ quarante-cinq hectares. En dehors de cette surface, plus de 400.000 pins, mimosas, eucalyptus, et arbres et arbustes de toutes essences, plantés au cours de l'hiver 1923-1924, ont déjà donné d'excellents résultats, permettant d'envisager la bonne venue à Sables d'Or de la plupart des variétés qui poussent dans le Midi. 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]

Par la suite, Brouard et ses associés veilleront à ce que leurs plantations soient le plus possible respectées, en s'appuyant sur la règle fixée par le cahier des charges, mais aussi en gardant le contrôle sur toutes les constructions, puisque aucune d'entre elles ne pourra se faire sans avoir obtenu leur accord préalable. [2]

«A Sables-d'Or, c'étaient les arbres qui commandaient aux maisons», aimaient à rappeler les frères Treyve [3]. Ces arbres, en effet, avaient été plantés bien avant la construction de la plupart des habitations. Et c'est sans doute ce qui donne encore à Sables-d'Or, malgré les tempêtes répétées, cette apparence de grande continuité végétale.

Mais ce rapport entre le végétal et le bâti ne se résume pas à la domination du premier sur le second. Sables-d'Or comporte un certain nombre d'espaces verts aménagés qui jouent un rôle important dans l'organisation du plan d'urbanisme, un peu à la manière des «coulées» que le comte de Choulot avait inventées pour Le Vésinet.

La principale différence, c'est qu'à l'inverse de Choulot qui travaillait sur un terrain plat, les concepteurs de Sables-d'Or ont accommodé leur plan à un relief un peu plus tourmenté. L'idée dominante, donc, en dehors des quelques jardins de dimensions modestes et de l'esplanade du Casino, est de transformer en parc les vallées qui traversent la station.

Ces vallées sont au nombre de trois : la Vallée du Pont-Phily, au Sud, la Vallée des Nymphes, à l'Est, et la Vallée de Diane, la plus importante, au centre (voir localisation page suivante). Très abîmées par les tempêtes et aussi assez mal entretenues, ces vallées ont aujourd'hui une allure qui va du jardin abandonné à la forêt vierge, parfois impraticable, ce qui ne permet pas facilement de savoir quelle pouvait être leur apparence initiale. Mais ce que leur simple localisation sur le plan permet de comprendre, c'est le rôle qu'elles pouvaient jouer dans

1 - Plaquette de présentation de Sables-d'Or, éditée par La Bretagne Touristique pour la saison 1924.

2 - L'article 10 du cahier des charges stipule que *«Tous les plans avant d'être exécutés, devront être soumis à l'approbation des vendeurs»*.

3 - Propos rapportés par Philippe Treyve, Yzeure (Allier), mai 2000.

l'organisation spatiale de Sables-d'Or : elles sont toutes des promenades plantées reliant, pour les piétons, le coteau à la mer ou à la lagune.

La Vallée du Pont-Phily

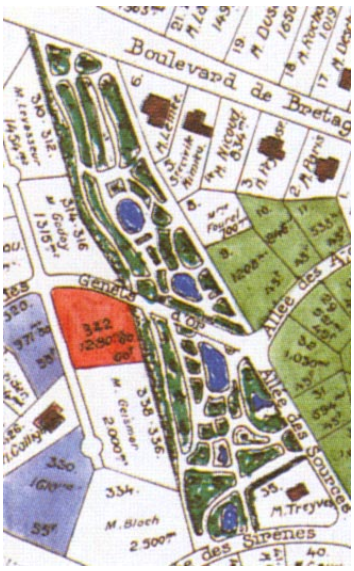
Entrée de la Vallée du Pont-Phily

Malgré les quelques efforts de restauration récemment entrepris (premier plan), la vallée est aujourd'hui impraticable.

Elle constitue la limite Sud de la station et ne figurait pas sur le plan initial. Elle est aujourd'hui totalement impraticable du fait d'un important chablis, mais elle a constitué en son temps une promenade aménagée reliant le bourg de Plurien à la lagune. Le fait qu'elle aboutisse à proximité de la gare a dû lui conférer une importance particulière jusqu'à la fermeture de la ligne (1949).

Elle fait partie, comme d'autres points que nous avons déjà vus, des efforts faits par Brouard et ses collaborateurs pour que l'aménagement de Sables-d'Or s'accompagne d'améliorations d'intérêt local, et qu'il soit de ce fait mieux accepté par les habitants. Elle est aussi, pour les villégiateurs, une invitation à se rendre à pied au bourg de Plurien, ce que nombre d'entre eux faisaient régulièrement, pour aller à la messe par exemple.

La Vallée des Nymphes



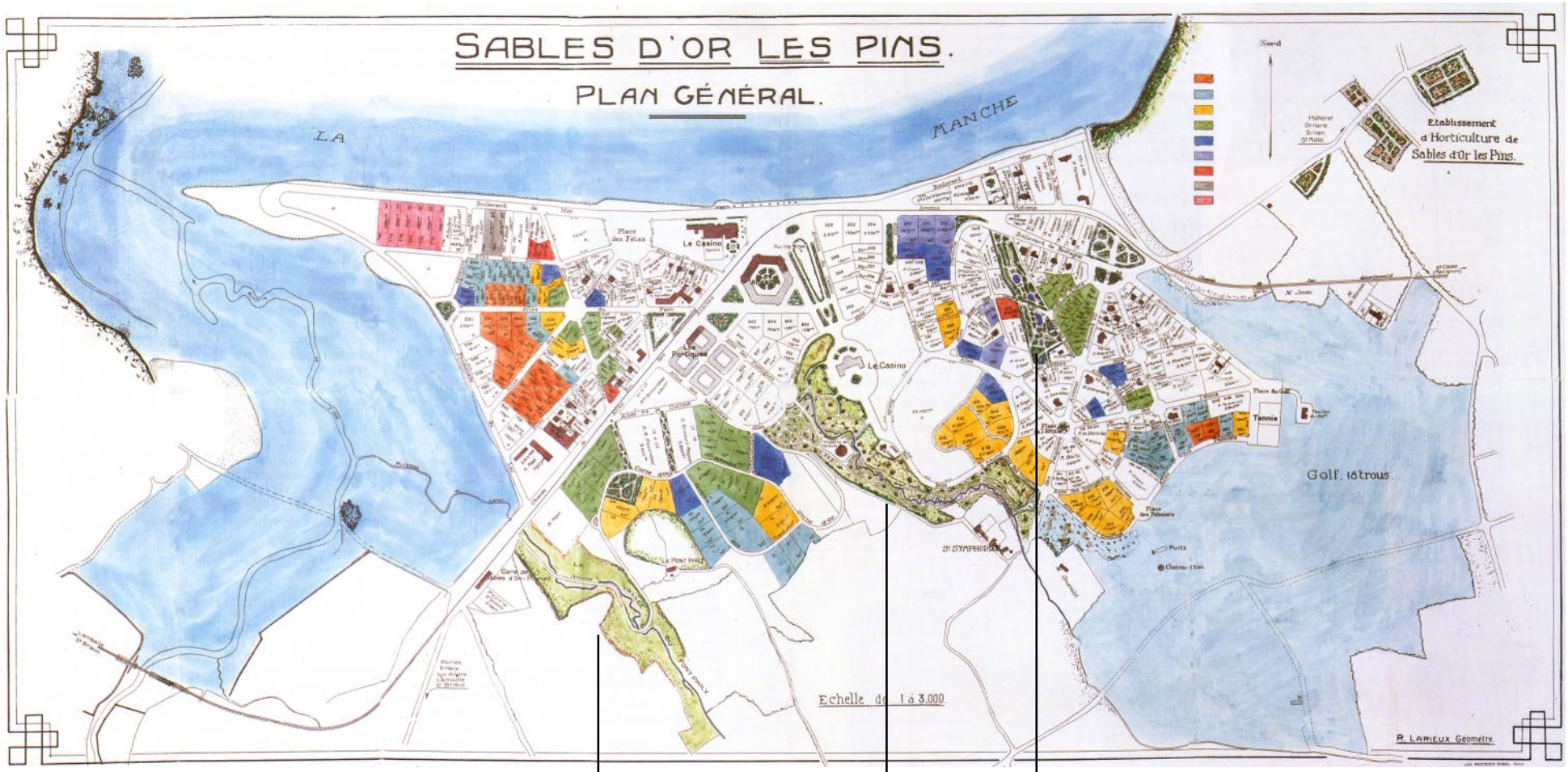
Elle a dû être l'espace jardiné le plus agréable de Sables-d'Or. Le ruisseau, qui prend sa source quelques mètres plus haut, s'écoule le long de la vallée en alimentant une série de pièces d'eau successives. Beaucoup plus intime que la Vallée de Diane, elle ne comporte pas de place suffisamment grande pour recevoir des manifestations publiques. Elle constitue à la fois une promenade allant du quartier de la Californie (sur le plateau) vers la mer, et un jardin de proximité pour les villas voisines. Certaines de celles-ci comptent d'ailleurs parmi les plus anciennes de Sables-d'Or, et on remarquera (en bas à droite sur le plan) une villa dont le terrain est encastré dans la vallée : celle de Monsieur Treyve…

Page de droite :

Plan de Sables-d'Or-les-Pins

imprimé sur toile cirée et offert à tous les acquéreurs de lots à partir de l'hiver 1925-1926.

Archives de la Bibliothèque Municipale de Dinan.



500 m

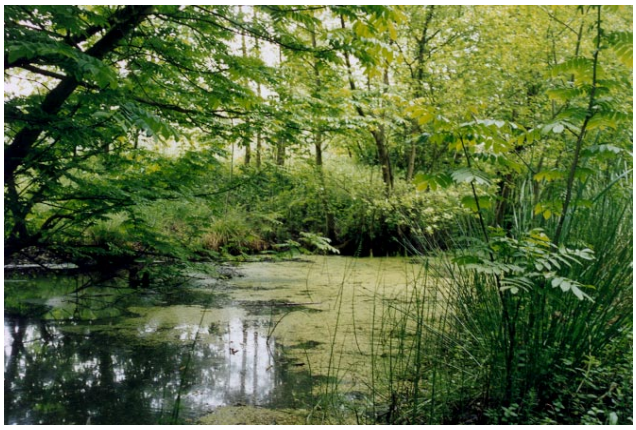
Vallée du Pont-Phily

Vallée de Diane

Vallée des Nymphes

Pour conforter l'intimité de la vallée, l'Allée des Sources, qui en longe le côté Est, est engazonnée sur la majeure partie de sa longueur, ce qui limite la fréquentation des voitures.

La Vallée des Nymphes n'est plus entretenue depuis plusieurs années, mais la présence de nombreuses espèces ornementales y est encore très perceptible et les pièces d'eau, quelque peu ensevelies sous les feuillages et recouvertes de lentilles d'eau, ne manquent pas d'un certain charme.



Deux des pièces d'eau de la Vallée des Nymphes

Du côté de la mer, l'entrée de la vallée est quelque peu obstruée par deux cyprès de grande taille qui devaient, initialement, encadrer la vue sur le jardin depuis la mer, et la vue sur la mer depuis le jardin.

A gauche : les premières villas construites à Sables-d'Or.

Sycomores, hêtres pourpres, lauriers, pyracanthas, iris… de nombreuses plantes ornementales donnent encore à la Vallée des Nymphes un air de jardin. Celui-ci, d'ailleurs, n'est pas complètement abandonné, comme en témoignent les pelouses, qui sont devenues des prairies, mais qui sont fauchées au moins une fois par an.

La Vallée de Diane

La Vallée de Diane occupe une place à part dans la composition comme dans l'histoire de Sables-d'Or. En position centrale, plus vaste que la Vallée des Nymphes, elle est davantage dessinée et raccordée au plan d'ensemble que la Vallée du Pont-Phily. Elle est surtout dotée d'un théâtre de plein air, qui s'est d'abord appelé «Théâtre de la Nature», puis «Théâtre de Verdure», et qui fut le centre culturel de la station durant les premières années. Octave-Louis Aubert le présente ainsi :

> *«Dans la Vallée de Diane, enclavée dans un site des plus pittoresques, s'élève le Théâtre de la Nature où se donne rendez-vous l'élite de la station et des plages environnantes, pour y goûter les joies de l'art et de la danse, aux sons du jazz et au milieu des féeries lumineuses».* [1]

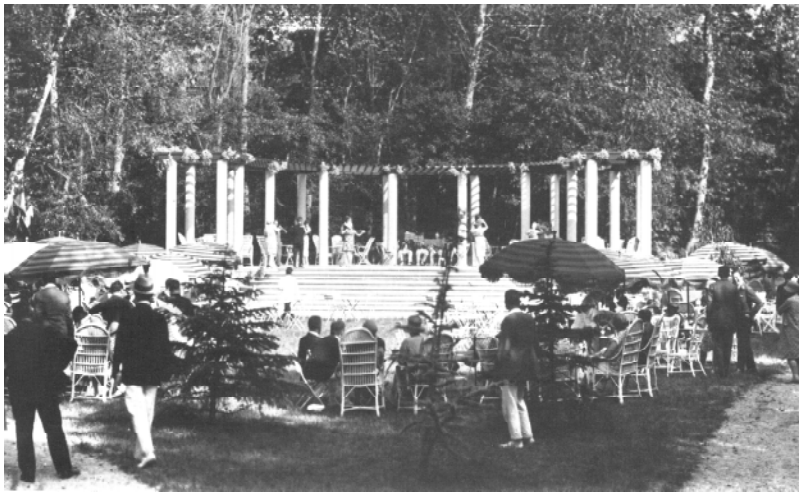
Pour un autre journaliste, la Vallée de Diane est présentée comme la destination finale de toute la région :

> *«La Côte d'Emeraude, dans son repos, presque obstinée, semble s'étonner de l'affluence qui se précipite vers une anse hier encore ignorée, aujourd'hui sollicitée par tant de con-*

1 - Plaquette de présentation de Sables-d'Or, 1926.

voitises. Les autos ronflent, les routes et les boulevards s'ouvrent, des pancartes surgissent, vous conduisant aux Sables d'Or, à la Vallée de Diane». [1]

Il faut dire que le théâtre a reçu, dès 1925, des artistes de grande renommée, dont des acteurs de la Comédie Française. L'intention de Roland Brouard et de ses collaborateurs était bien de faire de la Vallée de Diane l'un des points d'attrait principaux de Sables-d'Or. Le défrichage et l'aménagement de la vallée avaient d'ailleurs été l'un des premiers chantiers engagés à Sables-d'Or.



Le Théâtre de Verdure, été 1925

Carte postale, Archives Municipales de Dinan.

Le Théâtre de Verdure, été 2001

Aujourd'hui, le théâtre est le plus souvent désert, et seuls quelques nostalgiques fréquentent encore la Vallée de Diane. Les tempêtes, ici aussi, ont fait quelques dégâts. Mais elle n'a plus, surtout, la fonction qu'elle avait dans les années 1920. Il faut dire que le casino, pour lequel elle aurait été un parc de proximité, n'a jamais été construit.

La crise économique et les ennuis financiers de Roland Brouard sont venus trop tôt, et ce qui aurait dû constituer le centre d'activité de l'arrière-station n'a jamais été complètement réalisé.

1 - Article signé M. Korrigan, *L'Union Malouine et Dinannaise*, 25 août 1925.

Il y avait pourtant là une intention très intéressante : comme le montre le plan, la vallée se raccorde d'un côté à ce qui aurait dû être les jardins du casino, et de l'autre au hameau de Saint-Symphorien, où ses allées rejoignent la route de Plurien. Elle constitue donc, elle aussi, une promenade pédestre destinée à relier Sables-d'Or à son arrière-pays. Et lorsque l'on sait que les habitants du Plurien, à l'inverse des villégiateurs, se déplaçaient principalement à pied, on peut penser que le soin avec lequel étaient aménagées ces promenades est assez significatif.

En résumé

On peut dire que les trois vallées boisées de Sables-d'Or-les-Pins accompagnent les intentions générales du plan d'ensemble :

- en contribuant pour une bonne part à l'aspect de «ville-parc balnéaire» ;

- en favorisant les liaisons physiques entre la station et son arrière-pays, du fait qu'elles transforment des voies de communication piétonnes en promenades aménagées en parcs ;

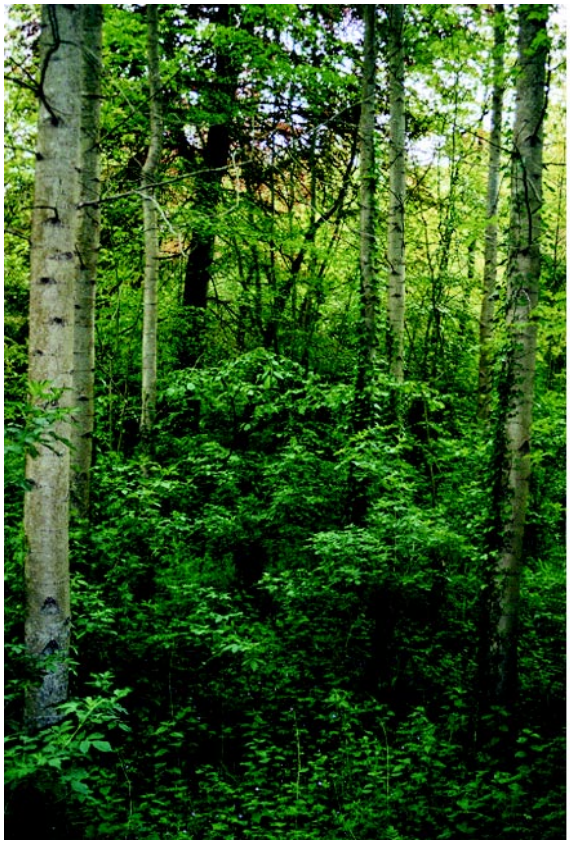
- en agrémentant les points d'attrait situés dans l'arrière-station, et donc en contribuant à contre-balancer l'attractivité de la plage.

A l'inverse de l'esplanade du casino, et à l'exception de la partie nord de la Vallée des Nymphes où devait être ménagée une vue sur la mer, ces trois vallées sont, par la nature de leur relief mais aussi par le parti pris de leur aménagement, des espaces plutôt fermés et intimes. Elles sont des cheminements aménagés, mais elles sont aussi destinées au repos et à la rêverie de ceux qui désirent fuir l'intense activité du bord de mer, pour s'adonner à des promenades *«où l'on s'attend à toute minute à rencontrer les fées et les korrigans»*. [1]

1 - Octave-Louis Aubert, *op. cit.*, 1926.

Entrée de la Vallée de Diane, côté Nord-Ouest

Un double alignement de pins noirs, aujourd'hui majestueux bien que légèrement vacillants, marque l'entrée de ce qui devait être le parc le plus important de Sables-d'Or. Les pelouses et l'allée principale sont actuellement entretenues par la municipalité de Fréhel, mais uniquement jusqu'aux abords du théâtre…



Sous-bois dans la Vallée de Diane

… par contre, lorsqu'on s'éloigne du théâtre ou qu'on emprunte les allées secondaires, on s'aperçoit que l'entretien n'est plus assuré. Mais comme dans la vallée des Nymphes, on remarque la présence de nombreuses plantes ornementales, dont certaines sont soigneusement taillées : c'est l'œuvre d'un habitant de Sables-d'Or, qui tenait autrefois une épicerie sur l'Allée des Acacias.

Les effets du cahier des charges

L'apparence de ville au bâti diffus dans la végétation, que l'on observait sur la photo aérienne (page 195), n'est pas seulement due au nombre et à l'étendue des espaces verts, même si de nombreuses placettes jardinées complètent les trois vallées que nous venons de voir. Elle est due aussi en grande partie à l'importance de la végétation dans les allées, dans les jardins privés, ainsi que dans les zones de transition entre espace privé et espace public. Et cette importance est voulue et réglementée par le cahier des charges.

Une ville-parc conçue sur le modèle du Vésinet n'est pas seulement une ville dans laquelle il y a beaucoup d'arbres. Nous l'avons vu au chapitre VIII, l'idée du comte de Choulot était aussi de faire en sorte que les constructions privées n'obstruent pas la continuité visuelle de l'ensemble de la ville. C'est pour cela que les murs opaques et ininterrompus en bordure de parcelle sont interdits, au Vésinet comme à Sables-d'Or. Le respect de cette réglementation est à l'origine d'un certain nombre de traits communs entre les deux villes, avec des variations dues à des nuances apportées au cahier des charges de Sables-d'Or, et aussi au fait que les techniques de construction ont évolué entre le milieu du XIXe siècle et les années 1920.

Par exemple, l'une des solutions fréquemment choisies par les propriétaires est la construction d'une clôture à claire-voie posée sur un mur d'appui. Mais les clôtures-types du Vésinet sont en fer, alors que celles de Sables-d'Or sont en béton armé.

Le Vésinet : grille en fer sur mur d'appui

Sables-d'Or : grille en béton armé sur mur d'appui

Dans les deux cas, l'application de l'une des solutions permises par le cahier des charges entraîne une homogénéité de style dans les rues des deux villes. Elle leur confère un certain «cachet», qui contribue à affirmer leur identité en les différenciant des villes voisines. On remarquera que la clôture-type de Sables-d'Or respecte rigoureusement une prescription du cahier des charges qui précise que *«dans ce type de clôture, les vides devront être au moins égaux aux pleins»*. [1]

L'usage par un grand nombre d'habitants d'un modèle strictement semblable était dû à la présence sur place de l'entreprise «Macé» qui le fabriquait.

1 - Cahier des charges de sables-d'Or-les-Pins, article 2.

Malheureusement, l'entreprise Macé n'existe plus aujourd'hui et les clôtures de ce type sont introuvables. A mesure qu'elles se dégradent avec le temps, elles ne sont plus remplacées à l'identique et tendent à disparaître.

On remarquera aussi que, au Vésinet comme à Sables-d'Or, les clôtures à claire-voie peuvent très bien être doublées d'une haie végétale. Celle-ci peut alors entièrement dissimuler la clôture, bien qu'elle soit obligatoire : l'opacité est interdite, sauf si elle est de nature végétale.

Haie opaque au Vésinet…

…et à Sables-d'Or

A l'inverse, certains propriétaires font le choix de la transparence en adoptant une clôture réelle, puisqu'elle est obligatoire, mais à peu près imperceptible : grillage léger ou barrière basse, plus symbolique que contraignante. Dans ce type de fermeture, la limite de la propriété privée est davantage marquée par le portail que par la clôture elle-même. Celle-ci laisse passer le regard et, parfois même, se laisse aisément enjamber.

Cette forme de clôture «filtrante», assez conforme à l'esprit de ce que souhaitait le comte de Choulot, n'existe encore que là où la fréquentation du public est faible. Il n'y en a presque plus au Vésinet, tandis qu'à Sables-d'Or on en rencontre surtout dans les parties de la station éloignées de la plage.

Clôture transparente au Vésinet…

…et à Sables-d'Or

Sur les deux photos ci-dessus, on remarquera que le jardin privé se prolonge au-delà de la clôture. Au Vésinet, il s'agit d'une initiative individuelle assez peu représentative. A Sables-d'Or, par contre, cette pratique est beaucoup plus répandue. Il faut dire que l'espace sur lequel s'étend le jardin n'appartient pas au domaine public : il fait encore partie de la propriété privée, mais son usage y est très précisément réglementé.

Le cahier des charges de Sables-d'Or comporte en effet une clause très particulière, qui n'existe pas dans celui du Vésinet ni, d'ailleurs, dans celui de la plupart des autres lotissements.

Cette clause stipule que :

> *«Sur les voies mesurant vingt mètres de largeur au moins, aucune construction de quelque nature que ce soit ne pourra s'élever à moins de cinq mètres de l'alignement de ces voies. Le recul sera de dix mètres sur le boulevard de la mer. Ce recul sera réduit à quatre mètres sur les voies larges de moins de vingt mètres.* […] *Dans toutes les parties boisées, le recul sera toujours d'au moins cinq mètres».* [1]

Qu'il soit de quatre, cinq ou dix mètres, ce qui est significatif et original, c'est que le recul imposé ne concerne pas seulement les habitations mais toute *«construction de quelque nature que ce soit»*. Les clôtures sont des constructions et comme, par ailleurs, elles sont obligatoires, les propriétaires n'ont pas d'autre alternative que de laisser une partie de leur propriété accessible au public. Certains d'entre eux ont tenté, à plusieurs reprises, de récupérer et d'enclore dans son intégralité ce qu'ils considèrent comme «leur» terrain. Mais il leur aurait fallu, pour cela, faire invalider le cahier des charges, ce qui, nous l'avons vu, est très difficile. [2]

Ce cahier des charges ne porte aucune indication quant à l'effet que sont censées produire les réglementations qu'il contient. Mais, en ce qui concerne le retrait imposé aux clôtures, les conséquences sont faciles à observer : elles vont dans le sens d'une plus grande continuité entre les espaces publics et privés. Elles permettent de dire que les règles adoptées pour Sables-d'Or reprennent, en le complétant, l'esprit de ce que le comte de Choulot souhaitait pour Le Vésinet, lorsqu'il travaillait pour ceux qui veulent…

> *«[…] ajouter au sentiment de la propriété les jouissances d'un petit jardin qui tend, chaque jour davantage, à se relier avec les jardins de ses voisins, pour composer un ensemble qui devient, pour les yeux, la propriété de chacun».* [3]

Choulot, il l'écrivait lui-même, a eu beaucoup de mal à faire accepter ses idées par les propriétaires du Vésinet, qui cherchaient toujours à se protéger derrière des murs opaques. Brouard et les frères Treyve ont dû pressentir qu'ils rencontreraient les mêmes difficultés, et s'en sont protégés par un cahier des charges plus efficace.

Encore faut-il nuancer cette efficacité, qui n'est pas toujours probante chez les propriétaires dont la villa est proche des zones à forte fréquentation, comme la plage ou le nord de l'Allée des Acacias. Dans ces endroits-là, nombre d'entre eux préfèrent abandonner une partie de leur terrain pour s'enfermer derrière des haies ou des clôtures opaques, en respectant le retrait réglementaire.

L'effet obtenu n'est alors pas la continuité de l'espace mais le surdimensionnement des allées :

1 - Cahier des charges de sables-d'Or-les-Pins, article 7.

2 - Ils n'y sont d'ailleurs jamais parvenus malgré plusieurs procédures judiciaires qui aboutirent, le 3 avril 1990, à un arrêt de la Cour de Cassation confirmant la validité du cahier des charges.

3 - Comte de Choulot : *L'art des jardins*, *op. cit.* chapitre consacré au Vésinet, page 43.

Allées surdimensionnées

La bande de cinq mètres est «abandonnée» et simplement marquée par des piquets en bois ou des plots en béton.

Lorsqu'une allée de vingt mètres de large est bordée de chaque côté par un espace libre de cinq mètres, l'effet obtenu est celui d'un espace ouvert de trente mètres de large…

Le statut privé de la bande de terrain bordant l'avenue est simplement rappelé par des piquets de bois, des cailloux ou des bornes en béton, destinés à entraver le stationnement, pour les raisons qu'évoque l'un des habitants de ces quartiers :

> *«Les problèmes viennent de ceux qui s'installent sur notre bande de cinq mètres, les camping-cars ou les nomades. Ils font comme chez eux, et ils manquent d'un minimum de savoir-vivre. Ils font du bruit le soir, ils font des barbecues, et puis le linge qui sèche, c'est moche. Et ça se passe tout près des maisons. Les piquets ont été plantés par les habitants eux-mêmes, pour repousser le stationnement».* [1]

Continuité de l'espace assurée par les plantations de pins

Mais cette attitude de repli n'est pas la règle à Sables-d'Or. La pression touristique ne s'exerce qu'aux abords de la plage, alors que la station s'étend largement vers l'arrière-pays. Sur le plateau, ou parfois du côté de la lagune, l'application du cahier des charges donne assez souvent l'effet de continuité recherché.

Dans les parties boisées, par exemple, et même dans le bas de Sables-d'Or, ce sont les arbres eux-mêmes, antérieurs aux constructions et protégés par la réglementation, qui assurent cet effet de continuité, et ce, que le mode de clôture choisi soit opaque ou transparent.

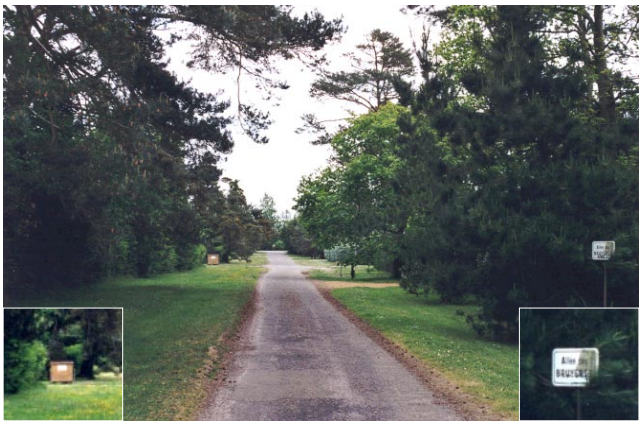
1 - Propos recueillis en avril 2000. La plupart des habitants interrogés dans la partie de Sables-d'Or proche de la plage évoquent les mêmes problèmes.

Bordures jardinées

Ailleurs, c'est souvent en jardinant la partie de leur terrain interdite à la construction que les habitants établissent une continuité visuelle entre leur propriété et l'espace public. Cette attitude, qui est sans doute la plus conforme à l'esprit du cahier des charges, a aussi pour effet, bien évidemment, de renforcer l'aspect de ville-parc de Sables-d'Or.

Mais c'est surtout dans le haut de la station, dans ce «quartier de la Californie» que les villégiateurs sont les seuls à fréquenter, que les allées ont pris toute l'apparence que devaient en attendre les concepteurs. Ce quartier est bâti, aujourd'hui, presque autant que les quartiers proches de la mer. Pourtant, en parcourant certaines de ses allées, on se croirait facilement à l'intérieur d'un grand parc, et l'on est parfois surpris de découvrir des indices d'urbanité, comme une poubelle municipale ou une plaque indicatrice de rue (photo ci-dessous à droite).

Effet de ville-parc dans le quartier de la Californie



Comme on le voit sur les quatre photos de la page précédente, les allées du haut de Sables-d'Or sont toutes largement arborées. On ne distingue plus, aujourd'hui, les arbres qui ont été plantés avant la construction des maisons de ceux qui l'ont été après, donc par les propriétaires. Dans ce quartier, quelque peu soustrait aux regards des visiteurs, il n'y a ni camping-car, ni barbecue, ni linge qui sèche : la propriété privée peut sans problème se fondre dans un ensemble collectif.

Des habitants plus ou moins «paysagistes» [1]

C'est sans doute dans ces hauteurs de Sables-d'Or que s'illustrent le mieux les effets du cahier des charges ; pourtant, lorsque les habitants des villas plus proches de la mer font des efforts d'imagination pour marquer symboliquement les limites de leur territoire, le résultat peut être fort intéressant, comme on peut le voir sur les deux exemples ci-dessous.

Marquage symbolique du territoire

Les habitants de la villa de gauche, située à 300 mètres de la plage, près de l'entrée de la Vallée de Diane, n'ont pas jugé utile d'entraver le stationnement, mais ils ont tout de même clairement marqué au sol le statut privé de la bande de cinq mètres longeant leur propriété. Ce marquage est fait en aménageant le trottoir avec un revêtement en stabilisé, qui s'arrête aux limites des parcelles voisines et se prolonge, par contre, dans les allées de la propriété. Il montre bien qu'il ne s'agit pas d'une initiative municipale et dénote ainsi la «continuité territoriale» entre le trottoir et le jardin privé. Pourtant, l'espace est largement offert à la circulation du public, d'autant qu'il contribue au confort du promeneur. Il est même loin de marquer un quelconque repli identitaire puisque, assez subtilement, il offre un sol qui évoque du «sable d'or» le long d'un jardin planté de pins de part et d'autre de la clôture.

La villa de la photo de droite est située entre la lagune et la Place des Fêtes, à 200 mètres de la plage. On y observera la présence de cailloux de couleur claire, à l'intérieur du jardin et de l'autre côté de la clôture.

1 - Allusion au travail de Bernard Lassus publié en 1974 : «Les habitants paysagistes» in *L'art de masse n'existe pas*, n° 3-4 de la *Revue d'Esthétique*. Paris : Union Générale d'Édition (10-18). Pages 227-249.

Ces cailloux, à l'inverse de ce que l'on a observé précédemment, ne sont guère contraignants et ne sont même pas de nature à empêcher le stationnement. Ils ont par contre une fonction symbolique très forte. Ceux qui sont disposés du côté extérieur marquent la limite des cinq mètres par un vague alignement ; et cette approximation ne semble pas involontaire, puisque les cailloux sont bien ancrés dans le sol et n'ont pas été déplacés depuis longtemps. Mais ce qui est intéressant, c'est que l'on retrouve les mêmes cailloux, disposés avec la même irrégularité à l'intérieur du jardin, dont ils apparaissent comme des éléments de la composition. Leur signification est claire : puisque les espaces sont traités dans le même style, c'est qu'ils appartiennent au même propriétaire.

Extérieur

Intérieur

Ici, et contrairement au cas précédent, l'effet désiré n'aurait pas été possible si la clôture avait été doublée d'une haie opaque. Mais dans les deux exemples, l'attitude des propriétaires, qui conforte un effet visuel déjà amorcé par la présence de pins de part et d'autre de la clôture, résulte d'une même logique :

L'impossibilité réglementaire qui est faite aux habitants de clôturer matériellement la limite de leur propriété, telle qu'elle est définie sur le cadastre, les amène, lorsqu'ils ne veulent pas perdre une partie de leur terrain, à doubler la frontière matérielle de l'espace privatif d'une autre frontière, beaucoup plus imprécise et d'ordre symbolique. Au contraste entre espace privé et espace public se superpose une continuité qui atténue cet effet de frontière. La limite entre public et privé ne se superpose pas à la limite entre franchissable et infranchissable, ni à celle entre visible et invisible. Le contraste, dirait Bernard Lassus, n'est pas simultané, il est «retardé». [1]

La manière dont sont exprimées les règles du cahier des charges, de ce point de vue, est importante : elles ne définissent pas la forme que doivent prendre les limites de propriétés, mais les principes qu'elles doivent respecter. C'est ce qui permet aux allées de Sables-d'Or de conserver l'esprit initial de la ville-parc tout en s'adaptant à l'évolution des pratiques sociales…

Pour peu que les habitants fassent l'effort d'être un peu «paysagistes».

1 - La notion de «contraste retardé» fut développée par Bernard Lassus dans les années 1970 et présentée notamment dans le cadre de son enseignement au DEA «Jardins, Paysages, Territoires» (EHESS, EAPV Paris-La Villette). Elle est esquissée dans l'article «A propos de la démarche paysagère», paru dans le n° 165/166 de la revue *Urbanisme*, 1978 (pages 90-93).

- XI -

L'architecture à Sables-d'Or-les-Pins

entre régionalisme breton et style balnéaire

Lorsqu'on demande aux habitants de Sables-d'Or, comme à ceux de Plurien ou de Fréhel, ce qu'ils pensent de l'architecture de la station, ils répondent le plus souvent, en parlant des hôtels et villas des années 1920, et tout en gardant un certain scepticisme à l'égard du Palais des Arcades, qu'elle est appréciable parce que *«respectueuse du style régional»*. Il est vrai que l'architecte Yves Hémar, qui y construisit la plupart des villas et hôtels, est souvent décrit comme l'un des principaux adeptes de ce que l'on appelle le «néo-régionalisme breton». Mais ce style se caractérise beaucoup plus par sa nouveauté que par son appartenance à un régionalisme préexistant.

Qu'en était-il du style architectural breton à l'époque où se construisait Sables-d'Or-les-Pins ?

Dans un article intitulé «L'oracle de la princesse Narischkine» [1], Daniel Le Couédic explique comment la dite princesse, ayant commandé à son architecte un «édifice breton», s'est vu livrer le Château du Keriolet, qui rassemble tout simplement une accumulation des références les plus diverses (photo ci-dessous).

Le Château du Keriolet

Concarneau, architecte Joseph Bigot

Photo Daniel Le Couédic

En cette fin de XIXe siècle, les idées régionalistes proliféraient pourtant en Bretagne, mais elles tendaient à réduire l'architecture dite «régionale» à une sorte de déterminisme environnemental : le climat breton est rude, le Breton a donc l'âme rude, et les maisons bretonnes doivent refléter cette rudesse [2]. Si cette définition rudimentaire pouvait convenir partiellement à la description de certains bâtiments de ferme, reprenant ainsi ce stéréotype, décrit par Catherine Bertho, qui voudrait que ce soit *«la culture rurale qui porte la personnalité de la province»* [3], elle ne correspondait en rien à l'architecture qui s'était développée dans les villes bretonnes.

1 - D. Le Couédic : «L'oracle de la princesse Narischkine», *in* Gérard Prémel : *Architecture et identité régionale, le paradoxe breton*, Rennes : Institut Culturel de Bretagne, 1995, pages 29-43.

2 - *«La Bretagne, au sol "granitique", est volontiers comparée à un "roc", un "caillou accroché au bout de la mer", ou un "rocher". Il en résulte des caractéristiques attribuées aux Bretons : "fierté", "vigilence", "rudesse" ou même "dureté"»*. Ronan Le Coadic : *L'identité bretonne*. Presses Universitaires de Rennes, 1998, page 59.

3 - Catherine Bertho : «L'invention de la Bretagne, genèse sociale d'un stéréotype», in *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, n° 35, 1980, page 62.

Elle ne correspond pas davantage à celle qui se développe ensuite dans les stations balnéaires, tant il est évident que les bâtiments destinés aux villégiateurs doivent beaucoup plus évoquer le confort que la rudesse.

En fait, le néo-régionalisme qui apparaît sur le littoral n'a de breton que le fait qu'il se soit particulièrement répandu en Bretagne : ses influences, en dehors de l'usage fréquent du granit, sont plutôt normandes et anglaises.

Ce qui s'élabore, à Sables-d'Or comme dans les autres stations, c'est surtout un «style balnéaire», même s'il est vrai, comme le montre Bernard Toulier, que les villégiateurs venus des grandes villes sont *«attirés par les cultures rurales autochtones, et contribuent à la création et à la diffusion des styles régionaux»*. (1)

Ces influences régionalistes ne sont que l'un des aspects de cette architecture balnéaire qui, par ailleurs, est assez complexe. D'un côté, elle reproduit des modèles, d'abord le chalet montagnard, dont on s'apercevra vite qu'il est peu adapté aux embruns marins, puis la villa «anglo-normande» ; de l'autre, elle s'enrichit régulièrement d'apports les plus divers, des tourelles ou mâchicoulis d'inspiration médiévale aux constructions de type oriental voire extrême-oriental. Dans le même temps, elle intègre aussi, avec plus ou moins de difficultés, des aspects de l'architecture moderne, pour le confort bien sûr, mais aussi, comme l'écrit Dominique Rouillard, parce qu'à des *«lieux nouveaux»* il faut une *«architecture nouvelle»*. (2)

Par rapport à cet éclectisme qui touche parfois à l'exubérance, Sables-d'Or a plutôt fait l'objet d'une certaine retenue. Non pas que les constructions soient d'un style plus breton qu'ailleurs, mais les villas et les hôtels semblent y être quelque peu en retrait.

Cette discrétion, on le verra, est due au plan d'ensemble qui ne privilégie pas un front de mer bâti, comme on en voit dans les autres stations, et qui ne permet guère aux villas d'être placées en position d'apparat.

Cela aussi contribue à la singularité de Sables-d'Or.

1 - Bernard Toulier : «L'assimilation du régionalisme dans l'architecture balnéaire (1830-1940)». In François Loyer et Bernard Toulier (dir.) : *Régionalisme, architecture et identité*, Paris : Ed. du patrimoine, 2001.

2 - *«A condition de vie et mœurs nouvelles doit immanquablement correspondre une architecture autre, dont l'adaptation aux nouvelles exigences lui donne un caractère de modernité. En bord de mer, l'architecture à construire le sera principalement au titre de la nouveauté du lieu, qui impose des contraintes, réelles ou imaginaires, inconnues des architectes.* […] *L'architecte face aux nouvelles conditions, trouvera à mettre à l'épreuve sa propre capacité d'invention et de créativité jusque dans les menus détails». Le site balnéaire, op. cit.* pages 229-230.

Note :

Ce chapitre, qui propose une esquisse de ce qui pourrait faire l'objet d'un travail de recherche à part entière, s'attache surtout à situer le rôle, modeste, de l'architecture dans la singularité de Sables-d'Or. Plus généralement, et en ce qui concerne l'architecture et la Bretagne, on se réfèrera à l'important ouvrage de Daniel Le Couédic : *Les architectes et l'idée bretonne* (1995). Pour l'architecture balnéaire, on se reportera à l'ouvrage fondateur de Dominique Rouillard, *Le site balnéaire* (1984), dont la seconde partie est consacrée aux «Villas de bord de mer» (pages 210 à 339). On se réfèrera aussi aux travaux que l'UMR 22 (CNRS/Inventaire) consacre à l'architecture de la villégiature depuis 1989, sous la direction de Claude Mignot et de Bernard Toulier. Ce dernier, dans son article «L'assimilation du régionalisme dans l'architecture balnéaire» (*op. cit.* 2001) offre un bilan détaillé des recherches et publications sur le sujet.

Des habitations dans un parc paysager

Une ville-parc, même si la végétation y occupe une place privilégiée, est destinée principalement à servir de cadre à des habitations. Celles-ci, cependant, devront être conçues dans le respect des règles fixées par le cahier des charges, de sorte à ne pas contredire l'ambiance paysagère générale. Ces règles concernent leur position dans l'espace, mais aussi l'esthétique de leur apparence extérieure, aspect qui, évidemment, est beaucoup plus difficile à réglementer.

Cette difficulté n'est pas propre à Sables-d'Or. Des expressions comme *«façade décorative»* [1], *«construction de belle apparence»* [2], *«bâtiment élégant susceptible d'embellir la propriété et l'aspect général»* [3], qui figurent dans les cahiers des charges, restent d'une totale imprécision quant à la manière dont devront être jugés des caractères aussi subjectifs. L'élégance d'une construction ne se mesure pas aussi facilement que la distance séparant une clôture ou une façade de la limite de propriété.

La question s'était déjà posée bien avant Sables-d'Or, y compris chez des promoteurs de stations qui, sans avoir forcément rédigé un cahier des charges, avait néanmoins tenté d'en réglementer l'architecture. La solution généralement adoptée consistait à nommer un architecte qui, érigé en juge, accordait ou non le droit de construire, ce qui fut souvent interprété comme un privilège. Il en fut ainsi à Morgat [4], où une clause imposant l'accord de Gaston Chabal *«fut généralement interprétée comme une obligation déguisée de recourir à ses services d'architecte»* [5].

Le cahier des charges de Sables-d'Or n'impose pas nommément l'avis d'un architecte mais stipule que les plans, avant d'être exécutés, *«devront être soumis à l'approbation des vendeurs»*, ce qui revient un peu au même. Contrairement au Vésinet, où il est simplement spécifié que le recours à un architecte est obligatoire [6], les principes adoptés à Morgat comme à Sables-d'Or présentent l'inconvénient de laisser un vide après la disparition de ceux, architectes ou vendeurs, qui avaient été désignés comme juges.

Ainsi, si une certaine homogénéité de style caractérise les constructions faites à Sables-d'Or dans les années 1920, pratiquement aucune des règles concernant l'apparence des bâtiments n'est restée opérationnelle par la suite, et nombre des propriétaires de villa «de belle apparence» se plaignent de la «médiocrité» des constructions d'après-guerre.

Des clauses stipulant, par exemple, que :

> *«toutes les constructions et leurs dépendances devront être érigées en maçonnerie et couvertes en tuiles ou ardoises, à*

1 et 2 - Expressions employées dans le cahier des charges de Sables-d'Or-les-Pins, article 7.

3 - Expresion employée dans le cahier des charges du Vésinet, article 6.

4 - Morgat est une station balnéaire implantée sur la presqu'île du Crozon (Finistère). Elle fut lancée par Armand Peugeot peu avant la guerre de 1914. Voir Daniel Le Couédic : *Les architectes et l'idée bretonne*, Rennes : SHAB-AMAB, 1995, pages 310-318.

5 - Daniel Le Couédic : «Le sulfureux laboratoire de la création architecturale», *in Cent ans de tourisme en bretagne, op. cit.*, page 51

6 - *«Dans l'intérêt général, aucune construction ne pourra être élevée sans que les travaux soient dirigés par un architecte et que préalablement les plans en aient été signés par lui»*. Article 6 du cahier des charges.

moins qu'il ne soit présenté d'autres matériaux agréables à l'œil et qui pourront être acceptés par les vendeurs», [1]

n'ont plus d'effet aujourd'hui, puisque les «vendeurs» des années 1920 ne sont plus là pour imposer leurs goûts. Quant à l'alinéa précisant que :

«aucune construction nuisant à l'esthétique de la rue ne pourra être érigée de façade», [2]

il est sans objet puisque la notion de «nuisance à l'esthétique» n'est pas plus objectivement mesurable que celle de «belle apparence». Ces clauses n'ont donc pas empêché la construction de quelques pavillons abondamment critiqués par des habitants plus «anciens», sans que ceux-ci ne puissent se prévaloir d'une règle établie pour argumenter leur jugement.

Mais ces «ordinaires pavillons de banlieue» ne sont pas très nombreux, en comparaison de bien d'autres stations balnéaires, et il reste aujourd'hui à Sables-d'Or un ensemble architectural intéressant, même si le style néo-régionaliste qui y domine, largement répandu sur toute la côte Nord de la Bretagne, n'en fait pas une station d'exception.

Un premier architecte pour Sables-d'Or : Yves Hémar

Si Roland Brouard n'a pas fait inscrire dans le cahier des charges les noms des architectes habilités à donner leur avis, comme Armand Peugeot l'avait fait à Morgat, il ne s'est pas moins réservé le droit de décider qui aurait, ou non, le droit de construire à Sables-d'Or.

Son choix s'est porté tout d'abord sur un architecte malouin, Yves Hémar, puis sur un Nantais installé à Paris, Pol Abraham.

Selon Daniel Le Couédic, le choix d'Yves Hémar était surtout guidé par sa volonté de «plaire aux Anglais» en développant un style anglo-breton susceptible de leur convenir :

«Brouard pensait qu'il ne fallait guère les bousculer dans les habitudes qu'on leur prêtait, et confia à Yves Hémar la réalisation des hôtels et des commerces qui constituaient le cœur de la station». [3]

En fait, si les Anglais ont effectivement fréquenté Sables-d'Or, ils n'y ont jamais acheté de parcelle et, donc, n'ont jamais eu

1 - Cahier des charges de Sables-d'Or, article 9.

2 - *Idem.*

3 - Daniel Le Couédic : «Le charme discret du mouvement moderne» *in* Institut Français d'Architecture : *Modernité et régionalisme en Bretagne, 1918-1945*. Liège : Mardaga, 1984, page 57.

directement recours aux services d'un architecte : les encarts publicitaires que Brouard s'offrit sur les bus londoniens ne furent pas suffisants pour celà. Et malgré une anglophilie certaine, qui lui fit baptiser une avenue «Victoria» et une autre «Georges V», et qui lui valut le sobriquet de «Brouard londonien», les véritables raisons pour lesquelles il fit appel à Hémar furent sans doute différentes. Selon Martine Abraham, c'est surtout la renommée de l'architecte dans les milieux mondains qui l'intéressait :

> *«Il le choisit parce qu'il l'éblouissait à Saint-Malo et sur toute la côte où il édifiait d'énormes villas pour de très riches clients, à Saint-Lunaire notamment. Hémar amenait, en somme, par ses relations, les personnes qu'il fallait à Brouard».* [(1)]

Cette renommée, elle était déjà, dans les années 1920, véhiculée par la presse qui faisait aisément de la personnalité de cet architecte «fort distingué» la garantie que les constructions de Sables-d'Or seront de bon goût. On le voit ainsi qualifié *«d'homme d'esprit, d'érudition et de talent»* [(2)], capable de *«réaliser le prodige d'un ensemble artistique exquis»* [(3)].

Si la renommée et la distinction constituaient la garantie de ses compétences artistiques, sa passion pour le patrimoine breton allait garantir son attitude respectueuse vis-à-vis de la *tradition*, car comme le résume Daniel Le Couédic, *«ce Malouin quelque peu mondain […] nourrissait une passion paradoxale pour la Bretagne paysanne dont il était un remarquable connaisseur».* [(4)]

Cette passion l'avait amené à constituer, à Saint-Malo, un musée privé qui devait, initialement, être transféré à Sables-d'Or. Ce «Musée breton» était présenté ainsi dans la plaquette publicitaire de 1925 :

> *«Monsieur Hémar, architecte D.P.L.G., membre de la Société des Arts Décoratifs Bretons, qui a réuni depuis vingt ans une incomparable collection de vieux meubles bretons, de vieilles faïences bretonnes, souvenirs de toutes sortes, costumes, etc., va créer à Sables d'Or un musée qui sera le plus important musée artistique de la Bretagne».*

Le musée ne sera jamais réalisé, mais le projet, lui, sera présenté à maintes reprises dans les dépliants et dans les colonnes de *La Bretagne Touristique*, définissant ainsi le profil du premier architecte de Sables-d'Or comme un défenseur du style régional.

Pourtant, ce style n'existait pas vraiment, ou plus exactement, il était encore en train de se créer, précisément par le biais de l'architecture balnéaire :

> *«Paradoxalement, c'était donc dans des territoires considérés comme indûment occupés par des étrangers* [i. e. les stations balnéaires] *qu'était née et s'était développée l'archi-*

1 - Propos recueillis en mai 2002.

2 - *Le Réveil Breton*, 27 juillet 1924.

3 - *La Gazette de Sables-d'Or,* août 1928.

4 - «Le sulfureux laboratoire…» in *Cent ans de tourisme en Bretagne, op. cit.* page 50.

tecture censée renouer avec l'essence même de la Bretagne». [1]

Car la Bretagne, comme le montre Daniel Le Couédic, n'avait jamais véritablement connu de style régional, tant elle intégrait avec une grande facilité les influences les plus diverses. Max Jacob expliquait ainsi cet éclectisme breton :

«La Bretagne est un miracle. Elle absorbe les autos, les maisons à la Corbusier, le rouge aux lèvres sans cesser d'être la Bretagne[…]. Ici, on ne se soucie d'aucune tradition mais en six mois les immeubles deviennent bretons». [2]

Ce paradoxe apparaît clairement à Sables-d'Or avec l'architecture d'Yves Hémar, considérée un peu hâtivement comme «traditionnelle» alors qu'elle s'inscrit dans un style «néo-régionaliste» naissant, et d'ailleurs fort créatif. L'un des tout premiers bâtiments construit par Hémar est, en effet, ce Palais des Arcades dont il est difficile de trouver le moindre point commun avec l'architecture bretonne, toute diversifiée qu'elle soit.

Inauguration du Palais des Arcades, 1925

Carte postale ancienne, Bibliothèque Municipale de Dinan.

Ce palais, qui fut le haut lieu des rassemblements mondains des débuts de Sables-d'Or, ne passait pas inaperçu. Il devait être *«l'édifice monumental»* destiné à *«ponctuer l'achèvement de la perspective principale de la station»* [3]. Son plan hexagonal, son rez-de-chaussée doté *«d'arcades soutenues par de frêles piles de granit galbées»*, étaient d'un genre encore inconnu en France, selon Le Couédic, mais largement répandu dans les villes nouvelles marocaines :

«A le voir, hélas inachevé, on songe immédiatement au Palais de Justice de Casablanca, construit par Joseph Marrast (1881-1971) et, plus encore, à l'Hôtel des Postes de Rabat, bâti par Adrien Laforgue». [4]

Le palais qui, comme on l'a vu page 170, n'a rien perdu

1 - Daniel Le Couédic, chapitre : «Le laboratoire balnéaire», *in Les architectes et l'idée bretonne, op. cit.* page 320.

2 - Lettre de Max Jacob à Marcel Béalu, 1937, in *Dernier visage de Max Jacob*, Quimper, Calligrammes, 1974, p. 55. Cité par Le Couédic dans «L'architecture, instrument présumé de l'identité nationale» *in* Gilbert Nicolas (dir.) : *La construction de l'identité régionale : les exemples de la Saxe et de la Bretagne, XVIIIe-XXe siècles*. Presses Universitaires de Rennes, 2001, pages 79-89.

3 - D. Le Couédic, *Les architectes et l'idée bretonne, op. cit.* page 330.

4 - *Idem*, page 331. Les deux bâtiments cités datent de 1920.

aujourd'hui de son étrangeté, est resté un cas unique à Sables-d'Or, tout comme dans l'œuvre de son concepteur.

Mais ce qui est très significatif, c'est qu'il n'a en rien entaché l'image d'un Yves Hémar spécialiste du «style breton».

Yves Hémar : villa à Sables-d'Or, vers 1930

Photo extraite de *Cent ans de tourisme en Bretagne*, page 53

Le reste de son œuvre architecturale, plus discrète que les Arcades, ne rappelle guère la Bretagne que par l'emploi systématique du grès et du granit extraits des carrières locales. Les villas et hôtels qu'il construisit en grand nombre à Sables-d'Or tiennent plutôt du style anglo-normand, très en vogue sur le littoral et qu'il avait lui-même expérimenté dans d'autres stations balnéaires. Les fenêtres, quand ce ne sont pas des bow-windows, sont évidemment beaucoup plus larges que dans les constructions traditionnelles de bord de mer. Dans ces habitations de villégiature, utilisées principalement à la belle saison, on se soucie moins de se protéger des intempéries que de se ménager des vues sur la mer et sur le paysage.

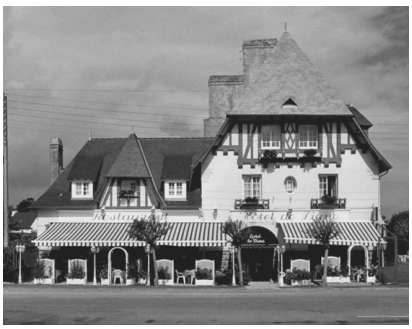
Mais Brouard n'attendait pas seulement d'Yves Hémar qu'il mette au point *«une écriture architecturale capable de donner une griffe à Sables-d'Or»* [1]. Il lui confiat également la construction des hôtels, restaurants et commerces qui devaient donner à l'Allée des Acacias une allure digne de l'artère principale d'une petite ville.

Yves Hémar : Hôtel Les Goélands et Hôtel Le Bon Accueil, sur l'Allée des Acacias.

En face des Arcades et des Portiques [2], tous deux inachevés, Hémar réalisa donc une série de bâtiments, sans grande originalité, certes, mais qui donne au moins une certaine homogénéité de style à ce qui commence à ressembler au front bâti d'une voie urbaine.

1 - D. Le Couédic : *Les architectes et l'idée bretonne, op. cit. page 331.*

2 - Egalement construits par Yves Hémar.



Yves Hémar : Hôtel de Diane, Hôtel des Ajoncs d'Or, Hôtel des Dunes

Mais les hôtels d'Hémar, malgré une certaine subtilité (photos ci-dessus) ne s'éloignent pas plus que ses villas de ce style anglo-normand, déjà quelque peu convenu tant il est répandu dans presque toutes les stations balnéaires [1]. L'originalité, Brouard est allé la chercher auprès d'un autre architecte…

L'œuvre de Pol Abraham à Sables-d'Or

A côté d'Yves Hémar le «régionaliste», Brouard voulut aussi pour Sables-d'Or un architecte résolument moderne, Pol Abraham. Ce dernier, dont il fit fortuitement la rencontre dans un train, avait déjà construit plusieurs immeubles à Paris et s'était fait remarquer à l'*Exposition Internationale des Arts Décoratifs et Industriels Modernes* de 1925. Ce qu'attendait de lui Roland Brouard, c'est qu'il montre l'image d'une *«plage de l'automobile et des sports modernes»*, à travers des villas *«dont les porte-à-faux des grands balcons et les multiples horizontales évoquent le souvenir de quelque avion géant posé au sommet du côteau»* [2].

Pol Abraham, qui a marqué l'histoire de l'architecture de l'entre-deux guerres beaucoup plus qu'Yves Hémar, n'a malheureusement pas marqué beaucoup Sables-d'Or-les-Pins. Il y construisit pourtant quelques villas remarquables, dont la sienne, qui serait peut-être classée aujourd'hui si elle n'avait subi quelques modifications, ou, pour reprendre les termes de Martine Abraham, si elle n'avait été défigurée (voir photos page suivante)…

L'attitude des nouveaux acquéreurs de cette maison a de quoi choquer les amateurs d'architecture, quand on sait qu'une autre maison, proche de celle-ci et construite par Pol Abraham à la même époque, est aujourd'hui inscrite à l'inventaire (voir plus loin). Mais elle est révélatrice des conditions dans lesquelles la modernité est acceptée ou non par les habitants de Sables-d'Or, aussi bien dans les années 1920 que dans les années 1960, époque où les modifications ont été faites.

Lorsque Harel de la Noë construit des ponts et viaducs en béton armé, ses ouvrages sont immédiatement acceptés et même intégrés au «pittoresque breton» (voir page 125).

1 - Sur l'architecture balnéaire d'Yves Hémar, voir la thèse de Gaëlle Delignon : *Saint-Malo-Paramé, urbanisme et architecture balnéaire, 1840-1940*, publiée aux Presses Universitaires de Rennes, 1999.

2 - «La création d'une ville d'eau : Sables-d'Or-les-Pins». Article non signé, attribué par Le Couédic à Brouard lui-même, paru dans *La vie technique et industrielle, op. cit.*, 1926.

La maison de Pol Abraham, en 1926 et aujourd'hui

La photo de gauche est extraite de l'ouvage dirigé par Gérard Prémel : *Architecture et identité régionale* (1995), *op. cit.*, page 35.

Mais lorsqu'il s'agit de villas, sans doute parce que l'esthétique doit l'emporter sur le fonctionnel, on attend des architectes qu'ils respectent le «bon goût» et la tradition, c'est-à-dire qu'ils adoptent un style «régional». Ainsi, en modifiant leur maison pour lui donner une tourelle et un toit pentu avec chiens assis, les nouveaux propriétaires ne doutaient pas un instant, selon les souvenirs de Martine Abraham, de la pertinence esthétique de leur choix :

> *«Les acheteurs de la maison, après avoir opéré les transformations, montraient à qui le leur demandait les photos* avant *et* après, *avec un commentaire du genre "vous voyez, c'est quand même beaucoup mieux maintenant"».* [1]

A ces arguments de l'ordre du bon goût s'en ajoutait un autre : les toits-terrasses de Pol Abraham furent injustement accusés de défauts d'étanchéité. Derrière cette accusation, démentie par Martine Abraham [2], se cachait un nouvel indice de déterminisme environnemental : *«les toits-terrasses, ça ne convient pas au climat breton»*, disait-on.

Chacun le sait, il pleut en Bretagne. Mais sur la côte nord, entre les caps Fréhel et d'Erquy, la pluviométrie est comparable à celle de la Région Parisienne, dont le climat convenait très bien aux constructions de Pol Abraham…

Toujours est-il que des œuvres marquantes de ce grand architecte, il ne reste aujourd'hui à Sables-d'Or qu'une seule villa, inscrite à l'inventaire des monuments historiques [3] : la Villa Collignon.

L'effort qu'avait fait ce spécialiste du béton pour adapter son style architectural à l'usage du grès rose local n'avait donc pas suffit à convaincre. Les autres villas qu'il construisit plus tard

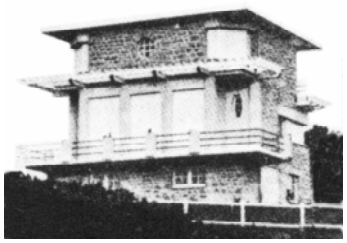
1 - Entretien avec Martine Abraham, mai 2002.

2 - Martine Abraham est formelle : *«Les toits-terrasses de mon père n'ont jamais posé plus de problème d'étanchéité que les toits pentus d'Yves Hémar»*.

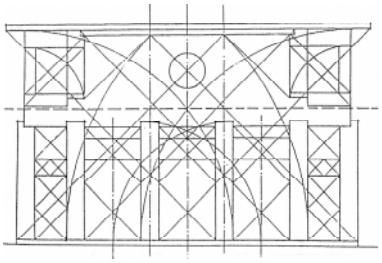
3 - La Villa Collignon a été inscrite en même temps que la Villa Les Pommiers, au Val-André (arrêtés de protection du 8 août 1995).

à Sables-d'Or, dans un style plus régionaliste correspondant à l'attente de ses clients, ont été beaucoup mieux acceptées, bien qu'il fut loin d'y mettre autant de talent et de créativité…

1



2



3

Pol Abraham : Villa Collignon, 1926

1 : Vue de l'arrière de la maison.

2 : La façade, photo parue dans la Bretagne Touristique (n° 64, 1926). A l'époque, la villa était appelée «Chantecler».

3 : La façade et ses «tracés régulateurs» (d'après Julien Chouzenoux, Ecole d'Architecture de Rennes, 1993-94).

Si la villa dispose toujours d'une vue sur la mer, sa façade n'est plus visible aujourd'hui depuis le sol.

Le «style architectural» de Sables-d'Or

Le rejet dont furent l'objet certaines des constructions modernes de Pol Abraham, et qui contraste avec le succès que celui-ci connut par ailleurs, n'était pas propre à Sables-d'Or. Il s'inscrit dans une opposition qui se développait, dès le début du siècle, entre les tenants du régionalisme et ceux du modernisme, dans le cadre conflictuel de l'émergence d'un nationalisme breton parfois teinté de relents xénophobes. Ainsi, écrit Daniel Le Couédic :

> *«[…] ils étaient légion, au Parti autonomiste breton, à applaudir au régionalisme architectural, il est vrai très subtil, que le Malouin Yves Hémar (1886-1955) distillait tout au long de la Côte d'Emeraude.* [Tandis que] *«les réalisations authentiquement modernes de Pol Abraham (1891-1966) s'attiraient les quolibets, quand ce n'était pas l'insinuation fielleuse d'être filles du judaïsme et du bolchevisme».* [1]

Mais on peut s'étonner que ce conflit ait pu avoir des échos jusqu'à Sables-d'Or, alors que l'architecture balnéaire avait, depuis le milieu du XIXe siècle, montré une grande liberté créatrice allant, sans complexe, jusqu'à l'exubérance.

1 - D. Le Couédic : «L'oracle de la princesse Narischkine», *op. cit.*, pages 33-34.

En fait, et en dehors du Palais des Arcades et des rares chef-d'œuvres de Pol Abraham, l'architecture de Sables-d'Or est restée, dans l'ensemble, bien plus discrète que dans les autres stations balnéaires. Le plan d'ensemble de la station en est sans doute à l'origine.

Cette exubérance architecturale s'exprime en effet en premier lieu sur les fronts de mer où les villas, plus originales les unes que les autres, s'alignent comme dans ces expositions internationales très en vogue à l'époque.

La relative mise à l'écart du front de mer dans le plan d'urbanisme de Sables-d'Or, et surtout le retrait obligatoire de dix mètres, n'ont pas favorisé le développement de cette diversité stylistique, en grande partie guidée, comme l'écrit Dominique Rouillard, par un souci de «concurrence» :

> *«Relativement à d'autres lieux, le bord de mer, caractérisé par sa linéarité et l'opposition mer/terre favorisant l'exposition et la réexposition sur la digue, recrée les conditions urbaines des Parcs d'Exposition parisiens (alignement, contiguïté, alternance des styles, concurrence)…»* [1]

Le front de mer d'Houlgate au début du XXe siècle

et celui de Sables-d'Or en 1925

Photo du haut : carte postale extraite de D. Rouillard, *Le site balnéaire*, *op. cit.* page 334.

Phot du bas : archives de Martine Abraham.

Quant à l'arrière de la station, et à l'exception des bâtiments commerciaux de l'Allée des Acacias, les règles mises en place par les concepteurs tendent à éloigner les villas les unes des autres et à les maintenir en retrait des voies de circulation. La dimension des parcelles, entre 800 et 10000 m^2, alliée à l'obligation de construire une villa et une seule par parcelle [2], limite évidemment la densité du bâti. A cette obligation s'ajoute l'engagement pris par Brouard selon lequel 80 % des villas devront disposer d'une vue sur la mer.

1 - D. Rouillard : *Le site balnéaire*, *op. cit.* page 238. La comparaison est d'autant plus fondée que ce ne sont pas seulement les styles qui furent transposés mais parfois même les bâtiments eux-mêmes, comme ce Pavillon indien, transplanté à Paramé après avoir figuré à l'Exposition Universelle de 1878.

2 - L'article 7 du cahier des charges stipule que *«tous les acquéreurs s'engagent à ne construire qu'une seule villa par lot»*. Il est précisé néanmoins que *«des dérogations à ces obligations pourront être apportées par les vendeurs sur présentation de plans de constructions jumelées de belle apparence»*.

Cette règle, qui incite aux dispositions en quinconce, ne favorise pas non plus la juxtaposition des constructions.

Les villas de Sables-d'Or, lorsqu'elles ne sont pas enfouies sous la végétation, ont une vue sur la mer mais rarement sur les autres villas. Et c'est ce qui explique cette absence d'effet d'émulation, si répandu dans les autres stations où les constructeurs recherchaient le plus souvent à placer les villas en position d'apparat.

Le style architectural de Sables-d'Or, s'il s'apparente bien au néo-régionalisme en vogue dans les stations balnéaires de l'époque, s'en distingue donc par sa relative discrétion. Et celle-ci résulte d'une volonté délibérée, qui va tout à fait dans le sens de l'idée d'une ville-parc où la végétation doit dominer le paysage urbain.

Mais il est vrai qu'il en fut autrement durant les toutes premières années de la station : les maisons poussant plus vite que les arbres, l'image de Sables-d'Or-les-Pins ne fut pas immédiatement ce qu'elle est aujourd'hui.

Elle fut d'abord celle d'une entreprise efficace, illustrée par des constructions bien visibles, et destinée, comme on va le voir au chapitre suivant, à convaincre les investisseurs.

Modestes ou somptueuses, les villas de Sables-d'Or ont souvent l'air d'être isolées dans un grand parc.

- XII -

Sables-d'Or-les-Pins au fil du vingtième siècle

de la construction d'une image à l'adaptation aux évolutions des pratiques balnéaires

Discrète dans la végétation qui l'entoure aujourd'hui, l'architecture de Sables-d'Or a d'abord été l'ingrédient principal de l'image d'une station dynamique que ses promoteurs se sont appliqués à communiquer dès les premières années.

Mais cette image est rapidement devenue plus complexe, plus fragmentaire aussi, associant des idées de nature préservée et d'autres de modernité. L'intention des promoteurs était de donner à deviner ce qui n'était pas encore visible : l'image d'une «ville-parc» qui n'allait se construire qu'avec le temps.

Dès lors, si le lancement de Sables-d'Or a ressemblé en bien des points à celui des autres stations balnéaires, sa singularité s'est néanmoins révélée dès le début, à travers un certain décalage entre d'imposants chantiers de construction symbolisant la réussite d'une entreprise, et l'image suggérée d'une ville en devenir.

Ce décalage qui caractérise Sables-d'Or-les-Pins s'accompagne d'une relative mise à l'écart de sa vocation balnéaire au profit de la mise en œuvre d'un projet de paysage destiné à contribuer durablement à l'organisation d'un territoire. En ce sens, Sables-d'Or n'a pas seulement été une station «à la mode» destinée à répondre à une demande sociale en vogue à un moment donné de l'histoire.

Elle fut, et est encore, une ville de bord de mer avec ses qualités paysagères propres, et un plan d'ensemble qui privilégie ses relations avec les bourgs et villages des alentours. De ce fait, elle est susceptible de s'adapter à de nouvelles vocations, bien plus facilement que la plupart des stations balnéaires d'Europe du Nord qui, à des degrés divers, subissent toutes une désaffection due à l'attractivité grandissante des pays au climat plus chaud.

L'architecture, image de la réussite

Si l'architecture apparaît maintenant discrète dans les rues de Sables-d'Or, elle ne l'a pas été dans les premiers dépliants et articles que Roland Brouard diffusait avec l'aide de son allié Octave-Louis Aubert.

Les villas et hôtels y furent en effet largement représentés, tandis que l'élégance de leur style architectural et le confort moderne dont ils étaient dotés y furent régulièrement vantés.

Il est vrai que dans les premières années d'une station balnéaire, la rapidité de construction est un atout majeur pour ses promoteurs. Il s'agit de rassurer les villégiateurs en quête de confort dans une station «à la mode», mais aussi les investisseurs en quête de bonnes affaires financières. Entre 1923 et 1929, la réussite de Sables-d'Or se mesure donc au nombre de ses villas et hôtels.

«Sables-d'Or-les-Pins - Trois hôtels ouverts» annonce ainsi le titre d'une pleine page parue dans la Bretagne touristique de 1925, qui précise :

> *«En 1923 : des dunes, des bois ; en 1924 : une Potinière ; en 1925 : une station à la mode, six hôtels, seize magasins, vingt villas, 140 terrains vendus en 8 mois (avec obligation de construire en deux ans), huit millions de travaux traités dont six millions en cours. Situation exceptionnelle pour création de commerces prospères».*

L'obligation de construire en deux ans, qui figure dans le cahier des charges [1], n'y est pas présentée comme une contrainte susceptible d'inquiéter les acheteurs potentiels mais comme un indice de la réussite de la station. Le message publicitaire joue sur un effet d'émulation ; il revient à dire : «si vous construisez à Sables-d'Or, vous ne serez pas les seuls, puisque 140 propriétaires se sont déjà engagés à le faire».

Par contre, la même page de «publicité» résume en deux lignes les qualités purement touristiques de la station : *«Parc, bois, tennis, golf, allée cavalière. Tous les sports d'une grande station moderne»*. Seule, accompagnant le texte, la reproduction de l'affiche de Le Monnier (voir page 234), avec son inscription *«Plage fleurie de Bretagne, paradis des sports»* rappelle l'existence d'une plage.

L'année suivante, en 1926, une page entière de la Bretagne touristique est à nouveau consacrée à Sables-d'Or. Elle est, cette fois, illustrée de treize photographies, la plupart représentant des villas ou hôtels, tous œuvres d'Yves Hémar, à l'exception de la «Villa Chantecler», devenue «Collignon», construite par Pol Abraham. Ces photos ne sont pas de simples illustrations destinées à attirer l'œil, elles constituent, en elles-mêmes, l'essentiel du message.

Image de droite :

Présentation de Sables-d'Or-les-Pins dans La Bretagne Touristique en 1926.

1 - Article 5 du cahier de charges.

sables d'or les pins
(côtes-du-nord)

Une bonne photo vaut mieux que toutes les affirmations. L'ensemble de vues que nous donnons ci-dessus démontre cette vérité : Si *Sables d'Or les Pins* n'était, en 1924, que dunes, bois, sources, rochers en bordure de la plus magnifique des plages ; c'est, maintenant une cité merveilleuse avec sept grands hôtels modernes, 60 villas dont l'aspect original s'adapte à toutes les exigences du confort ; un golf pittoresque et fréquenté, des pistes cavalières, des courts de tennis, un théâtre de verdure, un casino. Le soir de la Coupe Florio, *Sables d'Or les Pins* sera le rendez-vous de tous les sportifs, de tous ceux qui aiment la beauté, la vie élégante et mondaine.

A ceux qui ne l'auraient pas compris, le texte d'accompagnement le précise clairement :

> *«Une bonne photo vaut mieux que toutes les affirmations. L'ensemble de vues que nous donnons ci-dessus démontre cette vérité : si Sables-d'Or-les-Pins n'était, en 1924, que dunes, bois, sources, rochers en bordure de la plus magnifique des plages ; c'est maintenant une cité merveilleuse avec sept grands hôtels modernes, 60 villas dont l'aspect original s'adapte à toutes les exigences du confort ; un golf pittoresque et fréquenté, des courts de tennis, un théâtre de verdure, un casino. Le soir de la Coupe Florio* [1]*, Sables-d'Or-les-Pins sera le rendez-vous de tous les sportifs, de tous ceux qui aiment la beauté, la vie élégante et mondaine».*

La présentation de Sables-d'Or se veut une «démonstration». Il ne s'agit pas d'une «réclame» mais d'une information objective dans laquelle la photographie joue le rôle de preuve. Et ce qu'il s'agit de prouver, c'est l'efficacité et la rapidité avec laquelle se construit la station, car en cette année 1926 on s'adresse encore davantage aux investisseurs qu'aux touristes et villégiateurs. Etonnamment, «la plus magnifique des plages» n'est visible sur aucune des photographies.

Ce qui se construit alors, c'est ce que Dominique Rouillard appelle «l'image minimale» [2] de la station, une image où l'architecture est surtout utilisée pour porter le message de la réussite d'une entreprise en cours et la garantie de sa crédibilité.

Cette image minimale occupe une position centrale dans le processus que décrit Dominique Rouillard, entre l'*image de départ* et l'*image de la ville*, même si cette dernière, à Sables-d'Or-les-Pins, se différenciera nettement à mesure qu'elle s'affirmera avec le temps.

De l'image de départ à l'image de la ville

Dans le processus de construction de l'image d'une ville de bain, Dominique Rouillard distingue trois niveaux : l'image de départ, l'image minimale et l'image de la ville.

• *L'image de départ* n'est pas seulement constituée de la *«découverte du lieu»*, mais aussi du *«rassemblement des représentations des référents»* [3]. Ces référents sont aussi bien les stations thermales, les premiers établissements de bain ou le Paris haussmannien, c'est-à-dire *«des représentations antérieures déjà construites»*, que *«des systèmes d'idées non spatialisées»* [4], comme les idées en vogue en matière d'urbanisme ou, bien sûr, de «modernité». Cette image de départ ne correspond pas à une réalité mais plutôt à un ensemble d'intentions, d'ailleurs davantage sous-entendues que clairement énoncées.

1 - La Coupe Florio est une épreuve automobile créée en Sicile en 1905. Elle fut disputée à Saint-Brieuc en 1927, mais ne passa pas à Sables-d'Or…

2 - Dominique Rouillard : *Le site balnéaire, op. cit.* page 29.

3 - *Idem*, page 37.

4 - *Idem*, page 15.

• *L'image minimale* correspond à une actualisation de l'image de départ. Son but est essentiellement de prouver la crédibilité de l'entreprise en cours en montrant, cette fois, des images bien réelles d'objets construits. Mais ces réalités construites ont valeur de messages, il s'agit de *«réaliser un minimum de voies, d'équipements et d'habitations privées pour un maximum de signes»* [1]. Il ne s'agit pas tant d'engager la construction de la «vraie» ville que de rendre crédible l'anticipation de son existence. Il s'agit, surtout, de convaincre les investisseurs.

• *L'image de la ville* est celle de l'aboutissement, de la complétude du projet. Elle s'appuie, bien sûr, sur des réalités construites, mais elle n'est pas pour autant l'image de la «vraie» ville. Elle est elle-même une construction, une interprétation de la réalité, communiquée par des textes et des illustrations et destinée à montrer que cette réalité correspond bien à ce que l'on avait anticipé. Si l'image minimale est la *«représentation construite de l'image de départ»*, l'image de la ville est faite de *«représentations figuratives et discursives de la représentation construite»* [2].

Dans ce jeu qui prend souvent la forme d'un va-et-vient entre une réalité matérielle – le construit – et le discours sur cette réalité – la représentation du construit –, les deux s'entremêlent étroitement puisque la ville telle qu'on la réalise n'est souvent que l'actualisation de l'anticipation formulée par le discours : *«le réel est support de la représentation comme celle-ci engendre le premier»* [3].

Ces trois «niveaux» de la construction de l'image d'une ville de bain constituent le canevas que propose Dominique Rouillard pour son analyse des premières stations balnéaires de la Côte Normande, lancées dans les années 1850-1860 [4]. Soixante-cinq ans plus tard, Sables-d'Or-les-Pins est nécessairement conçue dans un contexte économique, technologique et culturel différent, mais la manière dont se construit son image au cours du XXe siècle peut être analysée selon le même canevas.

L'image de Sables-d'Or

A Sables-d'Or, l'image de départ se construit, bien évidemment, sur le mythe du découvreur-entrepreneur, Roland Brouard, le visionnaire, l'anticipateur. Les références à la modernité, y compris à travers les compétences d'urbaniste qui lui sont attribuées, sont évidentes. Les modèles évoqués sont légèrement différents, puisqu'il s'agit surtout d'autres stations balnéaires (Deauville, Arcachon, La Baule…), références que ne pouvaient avoir les concepteurs des premières stations. Mais la manière dont ces modèles sont mis en œuvre dans la construction de l'image est semblable. Il s'agit, sans jamais les énoncer explicitement, de laisser entrevoir un ensemble de références visant à asseoir la crédibilité de l'entreprise, à la fois novatrice et «dans l'air du

1 - *Idem*, page 29.

2 - *Idem*, page 37.

3 - *Idem*, page 36.

4 - Le travail de Dominique Rouillard porte principalement sur Houlgate et Beuzeval, mais concerne également les autres stations de la Côte Normande à la même époque (Deauville, Cabourg…).

temps». L'image de départ n'est pas l'histoire «vraie» du lancement de la station. Elle a pour but de relier le projet à une certaine *«idéologie de la villégiature et de la vie urbaine»* [1], elle n'a pas pour but de raconter la véritable genèse de ce projet. D'ailleurs à Sables-d'Or, les influences les plus marquantes, Vichy ou Le Vésinet, ne sont jamais évoquées, de même que le rôle de ceux qui les ont importées, les frères Treyve, est toujours minimisé.

Là où Roland Brouard, avec la complicité active d'Octave-Louis Aubert, apporte un élément relativement nouveau, c'est lorsqu'il s'intéresse aux «beautés de la nature» et annonce que le projet en sera respectueux, voire qu'il les mettra en valeur. Il marque ainsi une différence très nette entre Sables-d'Or et les stations normandes du siècle précédent et donne ainsi le ton d'une image de départ qui sera ensuite relayée par le projet «paysager» des frères Treyve.

L'image minimale, quant à elle, correspond à ce que l'on a vu au chapitre précédent, c'est-à-dire une architecture bien visible, même si elle n'est pas destinée à le rester, est dont la disposition est soigneusement étudiée pour «signifier» la réussite technique et économique de la station. Elle répond en tout point à la description qu'en donne Dominique Rouillard pour les stations normandes, mais avec une différence importante, c'est qu'elle ne préfigure pas du tout ce que sera l'*image de la ville*.

La raison en est que Sables-d'Or est une ville-parc, qu'elle comporte à ce titre des caractéristiques de projet de paysage [2], et que l'aboutissement de ce projet demande nécessairement du temps. Or les premières images de la station, construites par la mise en scène de l'image minimale et relayées par la *Bretagne touristique*, ne pouvaient pas évoquer directement cette idée d'un projet qui ne connaîtrait son accomplissement que vingt ou trente ans plus tard. Les investisseurs n'auraient pas eu la patience nécessaire : ils attendaient une station balnéaire dont le fonctionnement fut immédiat.

Hésitations entre nature et modernité

Ce décalage a pour conséquence que l'image de la station apparaît comme incertaine alors que le projet dont elle résulte est pourtant cohérent, même si, comme tout projet de paysage, il est destiné à n'atteindre sa véritable maturité que lorsque les arbres qui participent à sa composition atteindront la leur.

En attendant, les promoteurs de Sables-d'Or construisent ce que l'on peut considérer comme une image fragmentaire de la future ville-parc, en s'appuyant sur ces «beautés de la nature» qu'ils associent implicitement au projet.

En effet, et parallèlement aux images montrant la station en construction, la *Bretagne touristique* publie également de nom-

1 - Dominique Rouillard : *Le site balnéaire*, *op. cit.* page 14.

2 - Ces caractéristiques ont été implicitement évoquées dans les chapitres précédents et seront résumées dans la conclusion, pages 245 à 248.

breuses photographies montrant l'état du site initial, rochers de bords de mer, chemins dans les bois de pins ou dans les dunes. Ces images de «nature» peuvent à première vue sembler contradictoires avec les premières, d'autant que bon nombre des sites représentés sont appelés à être remaniés, voire à disparaître, du fait précisément des travaux en cours.

L'objectif de ces images-là n'est pas de montrer «l'image minimale», mais d'évoquer cette idée de nature qui sera l'une des composantes de la station. Les photos ne figurent pas dans des pleines pages de «réclame» pour Sables-d'Or, mais dans des articles qui sont présentés comme des reportages, même s'ils n'en sont pas moins des publicités déguisées.

A côté de ces reportages, dont le texte, qui raconte surtout le lancement «prodigieux» de la station, correspond assez mal aux illustrations, quelques photographies s'efforcent de montrer des maisons dans les pins. Certains de ces clichés, rares parce que les points de vue sont sans doute difficiles à trouver, montrent des constructions visibles à travers les pins plantés par les propriétaires précédents. D'autres, tout aussi rares, illustrent des plantations récemment effectuées par les frères Treyve.

La Vallée de Diane, après quelques travaux d'aménagement, est également montrée, mais dans tous les cas, les images sont loin d'être représentatives de ce que la station est destinée à devenir.

A gauche : aménagements légers dans la Vallée de Diane.

A droite : plantations récentes autour de la Vallée des Nymphes.

(*Bretagne touristique*, 1925)

Images du site initial

dans la *Bretagne touristique* :

à gauche, plantations de pins dans les dunes,

à droite, un rocher sur la plage (baptisé «le Sphinx»), avec l'îlot Saint-Michel en arière-plan.

Une station discrètement balnéaire

A côté de ces hésitations montrant une station oscillant entre une idée de nature soigneusement préservée et un chantier de grande envergure, l'image de Sables-d'Or semble également hésiter à affirmer sa nature balnéaire. Si la plage est très tôt mise en avant, puisqu'elle fait partie, on l'a vu, des «découvertes» de Roland Brouard, elle est presque toujours présentée déserte ou comme cadre à des activités autres que la baignade. Seul le «Programme de la saison théâtrale du Casino» pour la saison 1927 comporte, parmi quatorze photographies, deux clichés de baigneurs sous forme de vignettes de quatre centimètres de large (voir encadré ci-dessous).

Analyse des images de Sables-d'Or-les-Pins

1924-1935

Sur 165 images analysées, issues des revues, cartes postales, dépliants publicitaires, datant de 1924 à 1935, la plage apparaît 29 fois. Elle est représentée déserte sur 11 des illustrations, fréquentée sur les 18 autres, dont deux fois par des baigneurs.

A titre de comparaison, les autres espaces «naturels», bois, dunes, rochers ou landes, sont représentés sur 35 images, les hôtels et villas sur 42. Les autres thèmes les plus fréquemment rencontrés sont les activités sportives (27), l'automobile (27) et les différentes formes de mondanité (29).

Les textes qui décrivent la station, qu'il s'agisse de ceux de la *Bretagne touristique*, des dépliants publicitaires, ou des articles dans les journaux ou revues, n'accordent pas davantage de place à la baignade [1]. Etonnamment, la pêche et les diverses activités de collecteurs de grèves sont bien mieux évoquées, sans que l'on sache d'ailleurs très bien s'il s'agit d'une activité ludique proposée aux villégiateurs, ou plutôt d'un aspect de l'économie locale qu'ils sont invités à observer.

Ainsi, sur les treize pages de la première plaquette, diffusée pour la saison 1924, les activités balnéaires ne sont évoquées que par une courte phrase indiquant simplement que les plages

1 - Sur un corpus analysé d'environ 8 000 mots significatifs, la plage est mentionnée 68 fois, dont 5 fois seulement pour ses qualités propres à la baignade. A titre de comparaison, les autres activités sportives sont mentionnées 31 fois, la qualité des hôtels 45, les bois et forêts 50.

«permettent les bains sans danger à toute heure de la marée». Comparativement, le chapitre intitulé «Pêche» est beaucoup plus détaillé :

> *«La baie de Sables d'Or est une des plus poissonneuses de la côte bretonne ; aussi chaque jour des bateaux de toutes provenances y viennent pêcher.*
>
> *Sur la plage, enfants et grandes personnes peuvent prendre de grosses quantités d'équilles ou lançons.*
>
> *En outre, sur les rochers bordant la plage, notamment aux abords de la Roche Saint-Michel, on pêche abondamment homards, crabes, crevettes roses et coquillages de toutes sortes»* [1].

Photographie illustrant les activités de pêche dans la première plaquette sur Sables-d'Or.

(Photo R. Hinet, *la Bretagne touristique*)

Le choix des illustrations va dans le même sens que le texte, puisque aucune des vingt-quatre photographies de la plaquette ne montre de baigneurs, alors que l'une d'entre elles, reproduite ci-dessus, montre des pêcheurs sur la plage [2].

Les trois principales affiches réalisées pour Sables-d'Or entre 1925 et 1935, même si elles accordent une place importante à la plage, n'illustrent pas davantage la pratique du bain de mer (voir page suivante).

Cette mise à l'écart des pratiques balnéaires dans la présentation et la promotion de Sables-d'Or-les-Pins a de quoi surprendre quand on sait la place croissante que les bains de mer prennent dans le tourisme littoral des années 1920-1930.

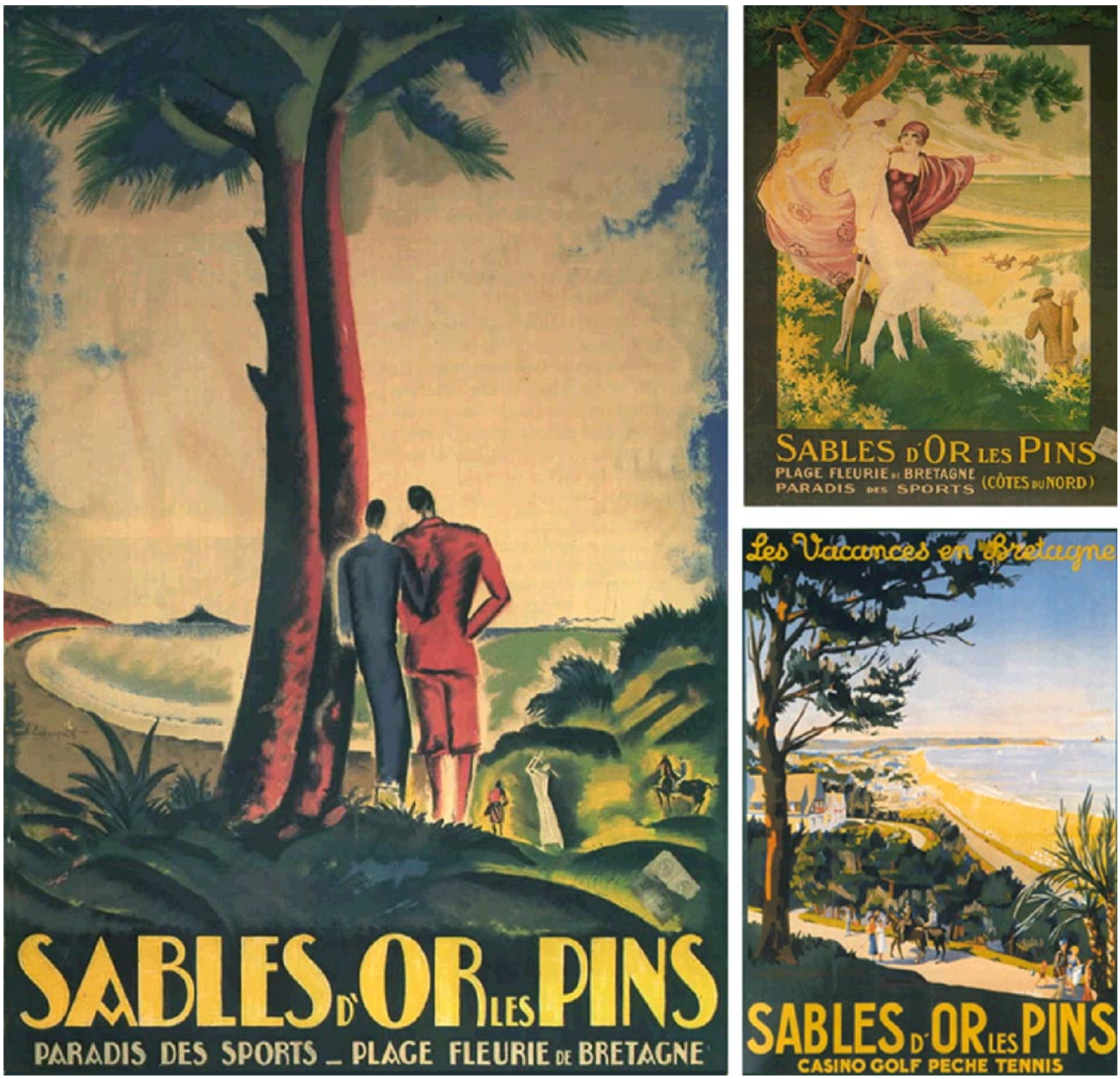
Image et identité

S'il est important de s'attarder un peu sur les hésitations avec lesquelles s'est construite l'image de Sables-d'Or, et en particulier sur la place étrangement marginale qu'a occupé la pratique du bain dans une station pourtant déclarée «balnéaire» [3], c'est que ce qui apparaît comme contradictoire dans le discours des promoteurs est en fait révélateur de l'identité même du lieu qu'ils ont créé.

1 - Article paru dans la *Bretagne touristique* de juillet 1924, et repris la même année sous forme de plaquette de présentation de la station.

2 - Ces pêcheurs, d'ailleurs, ne sont visiblement pas des villégiateurs. Ils pratiquent la «pêche à la senne», qui consiste à entourer le poisson par un long filet disposé en demi-cercle, et qui nécessite la participation de nombreux habitants. La photo sera reprise sous forme de carte postale avec ce titre : «Bretagne – Sables-d'Or-les-Pins – Pêche à la Senne».

3 - Encore faut-il préciser que si les conseils municipaux comme la presse locale parlent couramment de «station balnéaire», l'expression n'est pas utilisée par Brouard dans ses écrits ou interviews, et elle ne l'est qu'à deux reprises par Octave-Louis Aubert, qui a pourtant publié des dizaines de pages sur Sables-d'Or.



Trois affiches pour Sables-d'Or-les-Pins

A gauche : Charles Loupot, 1925 ; en haut à droite : Henri Le Monnier, 1925 ; en bas à droite : Suz Hulot, 1935

Ces trois lithographies ont contribué plus que tout autre image à la renommée de Sables-d'Or, puisqu'elles furent très largement diffusées, du métro parisien aux autobus londoniens. Celles de 1925 furent commanditées par Brouard lui-même qui fit alors appel à deux affichistes renommés, Charles Loupot (1892 - 1962), d'inspiration cubiste et considéré comme un précurseur de la publicité moderne, et Henri Le Monnier (1893 - 1978), plus classique mais tout autant impliqué dans le monde de la publicité. La troisième affiche, réalisée dix ans plus tard, est l'œuvre d'un artiste beaucoup moins connu.

Ces trois affiches semblent avoir été dessinées à partir du même point de vue. Elles mettent en scène la plage de Sables-d'Or de façon très similaire, avec l'Ilot Saint-Michel en arrière-plan et, en avant-plan, des arbres et des personnages qui pratiquent des activités sportives ou plus ou moins mondaines, mais qui ne se baignent pas.

On remarquera, sur celle de Loupot, que les pins se métamorphosent subtilement en palmiers, préfigurant les références à la Côte d'Azur, encore rares à l'époque, mais qui seront très courantes dans les images de stations balnéaires bretonnes qui seront diffusées quelques décennies plus tard.

Quelques exemples d'affiches, antérieures ou contemporaines à Sables-d'Or, représentatives de la manière dont l'image des stations balnéaires était diffusée au début du XXe siècle.

Sables-d'Or, à l'inverse de beaucoup d'autres stations, n'a pas été conçue pour remplir une fonction unique de station balnéaire. En tant que ville-parc, elle constitue un projet d'aménagement sur un territoire qu'elle contribue à organiser et auquel elle donne une nouvelle impulsion identitaire, en relation avec les projets précédents et, potentiellement, avec les projets à venir.

L'impression d'inachèvement, qui persiste encore aujourd'hui comme nous l'avons vu au cours du chapitre IX, peut être rapprochée de cette hésitation qui semble avoir accompagné l'image de la station à ses débuts. L'une et l'autre sont liées au fait que Sables-d'Or est destinée à se construire avec le temps.

Il n'a donc pas été possible à ses promoteurs de mettre en avant une image aussi forte et aussi simple que celles que l'on peut voir ci-dessus et qui sont toujours composées des mêmes ingrédients : le bain de mer, la plage, le casino, le grand hôtel.

L'image de Sables-d'Or était nécessairement plus complexe à élaborer. Il ne pouvait s'agir d'une image arrêtée, répondant à une demande sociale précise, à un moment donné de l'histoire. Il s'agissait plutôt de laisser entrevoir l'avenir d'une ville, alors que ce que l'on pouvait en voir à l'époque était un chantier, un processus tout juste initié. En d'autres termes, Sables-d'Or ne fut pas, même si certains articles de presse l'ont laissé entendre, une «station à la mode» – donc susceptible d'être ultérieurement «démodée» –, mais bien un projet de paysage destiné à construire durablement l'identité d'un territoire.

Cette particularité de Sables-d'Or lui vaut, trois quarts de siècle après sa création, d'être confrontée d'une façon différente aux problèmes que rencontrent les stations balnéaires d'Europe du Nord : face à ce qui ressemble de plus en plus à une «crise», les qualités propres du projet mis en œuvre par Brouard et les frères Treyve pourraient bien avoir conservé toute leur pertinence…

L'évolution des pratiques balnéaires au XXe siècle

La crise économique de 1929, qui marque un coup d'arrêt à l'évolution de Sables-d'Or, ralentit globalement l'expansion des stations balnéaires sur le littoral européen. La loi de 1936 instaurant les congés payés [1] leur donne un nouvel élan tout en démocratisant leur clientèle, mais cet élan est vite stoppé par la guerre. Ce n'est que dans les années cinquante, avec la reprise de la croissance économique, que le tourisme balnéaire connaît véritablement son deuxième essor. Cette fois, le bain de mer n'est plus réservé à une élite, mais concerne des dizaines de millions de personnes.

Les constructions que l'on réalise alors pour héberger ce «tourisme de masse» ne sont plus des villas et des hôtels de dimensions moyennes, mais des barres d'immeubles atteignant souvent huit à dix étages et qui s'étendent tout au long du front de mer. Celui-ci, d'ailleurs, est de plus en plus long du fait que la généralisation de l'automobile dispense les villégiateurs de l'obligation d'habiter à une distance raisonnable de la gare.

Dans le même temps, l'héliotropisme des flux touristiques amorcé dans les années trente, et qui a vu le développement des stations balnéaires de la côte méditerranéenne, se renforce considérablement. Le bain «à la lame» dans les vagues fraîches et vivifiantes de la Manche n'est plus à la mode. On y préfère les eaux plus chaudes, les saisons estivales plus longues et plus marquées, donc plus propices aux bains de soleil et au farniente sur la plage.

Les stations du nord de l'Europe commencent à souffrir d'une concurrence qu'elles ne connaissaient pas à leurs débuts. Celle-ci s'accentue avec l'accélération des moyens de transport : la plus grande rapidité des trains et l'extension du réseau autoroutier mettent, dès les années cinquante, les stations de la Méditerranée à portée des habitants de la Région Parisienne. Elle s'accentue encore avec la baisse du prix des transports aériens qui amène sur le marché du tourisme balnéaire des pays de plus en plus éloignés et dont l'ensoleillement est plus sûr et plus durable.

Des stations en état de déshérence

La conséquence, pour les stations de l'Atlantique-Nord ou de la Manche, n'est pas la désertion, puisqu'elles connaissent toujours une forte affluence en période de pointe, mais le raccourcissement de la saison touristique. Cette concentration de l'activité, qui nécessite des investissements lourds, en termes de voirie ou d'équipements divers, donne aujourd'hui aux stations une apparence de surdimensionnement durant les neuf ou dix mois où elles ne sont plus fréquentées. Cet aspect de ville fantôme, avec ces larges avenues bordées de commerces fermés, entraîne les stations dans un cercle vicieux : l'impression qu'el-

1 - En 1936, les congés payés sont de deux semaines par an. Il passent à trois semaines en 1956, quatre en 1969 et cinq en 1982.

les donnent d'être des lieux désertés fait fuir à leur tour les quelques touristes atypiques qui pourraient avoir envie de s'y arrêter en dehors des périodes d'affluence. Quelques-unes de ces stations se trouvent ainsi, comme le dit Hubert Macé, en état de déshérence [1].

Pour autant, cette déshérence n'est pas une fatalité. Certaines stations parviennent à y échapper, et elles le font en s'appuyant sur deux types de ressources, qui ne sont d'ailleurs pas incompatibles.

La première consiste à diversifier les secteurs d'activités : l'ostréiculture à Arcachon, le cinéma ou les courses hippiques à Deauville, les congrès internationaux à Brighton. La seconde consiste à compléter la saison estivale par un tourisme de week-end, ce qui ne peut se faire que pour les stations proches (ou les moins éloignées) d'une grande ville : Bordeaux pour Arcachon, Nantes pour La Baule, Paris pour Deauville…

Pour les stations isolées et sans autre ressource économique que le tourisme, les solutions sont plus difficiles à mettre en œuvre. Elles doivent nécessairement passer par une diversification de l'offre touristique elle-même, en développant des activités moins dépendantes du soleil et de la chaleur.

«Hors saison, la Bretagne c'est aussi de saison» [2]

Les Bretons le savent bien : c'est entre deux averses, lorsque l'humidité ravive les couleurs de la lande et celles des rochers, que la Bretagne est la plus belle, c'est sous la brume, ou quand les tempêtes d'équinoxe recouvrent la mer d'écume, que le Cap Fréhel ou la Pointe du Raz sont les plus féeriques. Mais si les touristes sensibles à cet aspect de la Bretagne sont de plus en plus nombreux, cela ne suffit pas à faire vivre économiquement les stations balnéaires. Pour que les visiteurs y viennent hors saison, et y restent quelques jours, il faut qu'ils y trouvent des activités spécifiques. Les promenades dans la nature, le long de parcours balisés, en font partie, mais elles doivent être complétées par des équipements plus lourds, adaptés par exemple à la thalassothérapie, version moderne du bain thérapeutique, ou aux sports nautiques.

Or ces équipements coûteux ne sont pas à l'échelle d'une petite station isolée, comme Sables-d'Or-les-Pins. Pour elle, la concurrence est beaucoup plus rude, car elle n'est que l'une des nombreuses stations de cette dimension situées à une distance comparable d'un centre urbain comme Saint-Brieuc.

A Sables-d'Or, les atouts pour un développement futur doivent plutôt être recherchés dans ce qui fait sa qualité propre, à savoir sa nature de ville-parc de bord de mer non exclusivement conçue pour l'activité balnéaire.

1 - Hubert Macé : «Principes d'aménagement et de gestion des stations littorales. Stations balnéaires : ce qui ne va pas», revue *Espaces* n° 64, 1983, page 13.

2 - Slogan choisi par un ensemble de stations bretonnes regroupées sous le nom de «stations nouvelle vague». Voir William Vogel : «Stations Nouvelle Vague, un réseau homogène de stations littorales en Bretagne». *Les Cahiers Espaces*, n° 47, «Gestion des stations», 1996, page 177.

Un nouveau modèle pour Sables-d'Or : Scheveningen ?

Aussi surprenante que puisse sembler la comparaison, cette recherche pourrait peut-être s'inspirer de l'exemple de Scheveningen.

Celle qui fut l'une des premières stations balnéaires d'Europe, et l'une des plus nordiques, fut aussi l'une des premières à connaître de graves difficultés du fait de la concurrence des stations au climat plus chaud. Ces difficultés, selon Hans Van de Weg, sont principalement dues au fait que les gestionnaires de la station, trop confiant dans son prestige, n'ont pas pris suffisamment conscience de l'évolution de la demande touristique [1]. Les premières baisses de fréquentation ont entraîné une diminution des ressources et donc de l'entretien et de la modernisation des équipements, cette diminution entraînant à son tour une désaffection encore plus grande. Scheveningen, comme d'ailleurs beaucoup d'autres stations traditionnelles de l'Europe du Nord, entrait alors dans un processus de dégradation qu'il devenait difficile d'inverser.

Pour sortir de ce processus, alors que Brighton ou Deauville misaient sur un renouveau de leur renommée internationale, la station hollandaise fit l'objet, tout au contraire, d'un ambitieux plan de restructuration tourné vers la population locale. Lancé en 1978, ce plan visait, tout en conservant autant que possible le charme originel de la station, à l'éloigner de sa vocation balnéaire initiale pour en faire une ville orientée davantage vers le loisir et la villégiature à l'année. Le résultat en fut spectaculaire puisque la fréquentation de la station à plus que doublé en moins de trois ans, avec des visiteurs à 80 % Hollandais, dont plus de la moitié étaient des habitants de La Haye, la grande ville voisine [2].

C'est donc en abandonnant la vocation balnéaire qui l'avait fait naître que Scheveningen a trouvé son second souffle…

L'avenir de Sables-d'Or

A Sables-d'Or, les conditions ne sont évidemment pas les mêmes. La station est beaucoup plus petite et, surtout, elle n'est pas la banlieue d'une grande ville. Néanmoins, elle a bien autant de charme que Scheveningen et elle a, d'une certaine manière, l'avantage de n'avoir jamais été tout à fait une station balnéaire.

De plus, s'il n'y a pas de ville aussi importante que La Haye dans les Côtes-d'Armor, le département n'est pas dans une période de déclin, et des pôles économiques comme Lamballe et Saint-Brieuc, qui ne sont qu'à trois quarts d'heure d'automobile de Sables-d'Or, connaissent un accroissement démographique notoire.

1 - *«Implicit confidence in the growth potentials and fortunes of a resort instead of identifying the trends in recreation and tourism is one of the main reasons for the process of deterioration of traditional resorts»* Hans Van de Weg : «Revitalization of traditional resorts». *Tourism Management, Research, Policies, Planning,* vol. 3, n° 4. 1982, page 303.

2 - Données issues de l'article de Hans Van de Weg, cité ci-dessus, page 306.

Alors, puisque l'extension de la saison touristique, si elle est possible, sera toujours limitée, l'avenir de Sables-d'Or pourrait bien être dans une reconversion qui, pour elle, serait une sorte de redécouverte et de reconstruction de son identité.

Tout en continuant à offrir aux touristes de passage la plus belle «plage fleurie de Bretagne», Sables-d'Or, ville-jardin autrefois balnéaire, deviendrait pour Saint-Brieuc et Lamballe ce que Le Vésinet fut pour Paris au XIXe siècle : un lieu de résidence éloigné de la grande ville mais agréable à vivre.

A la différence de Scheveningen, cette réorientation de Sables-d'Or ne nécessiterait pas un plan de restructuration ambitieux. Il s'agirait simplement d'utiliser les ressources mises en place, il y a soixante-quinze ans, par Roland Brouard et les frères Treyve. On éviterait ainsi une douloureuse crise identitaire, comme eux-mêmes ont su l'éviter à leur époque.

Et on montrerait que leur projet a bien contribué, en son temps, à la construction paysagère d'une identité territoriale.

CONCLUSION

L'identité de Sables-d'Or : une question d'actualité

Lorsqu'en 1998, les mairies de Fréhel et de Plurien, assistées par la Direction départementale de l'équipement, ont commandité une étude de définition pour la «requalification de la traversée de Sables-d'Or-les-Pins», leur attente était claire : il s'agissait d'obtenir, par un nouvel aménagement paysager, un allongement de la saison touristique, afin d'utiliser au mieux les potentialités de la station. Cette attente était partagée par les commerçants et prestataires de services qui comptaient sur les retombées économiques qu'entraînerait une augmentation de la fréquentation.

Bien sûr, le fait d'avoir eu recours à une étude de définition [1], plutôt qu'à un marché de maîtrise d'œuvre, dénote sans doute, de la part des commanditaires, un désir de mieux connaître la particularité de Sables-d'Or avant d'engager un projet de réaménagement. Mais à l'issue des entretiens effectués avec les divers acteurs concernés, il est apparu évident que l'idée dominante était bien de relancer le projet de Roland Brouard, en l'actualisant, certes, mais toujours dans le but de réaliser une station balnéaire performante et capable d'occuper une place concurrentielle sur le marché du tourisme du Nord de la Bretagne.

Cette attente traduisait à mes yeux une certaine méconnaissance du projet original dont résulte la station, et il m'a semblé important de reconstituer la genèse de ce projet qui, dès 1924, a toujours été relégué au second plan, dans l'ombre des campagnes médiatiques orchestrées par Brouard lui-même et largement reprises dans les publications récentes.

Pour cela, je me suis tout d'abord attaché à re-situer le projet de Sables-d'Or dans son contexte historique et géographique, pour mieux comprendre ensuite quelle en a été l'originalité. Je me suis alors efforcé de montrer quelles étaient les particularités de ce territoire, et de quelle manière les concepteurs de la station ont su en tirer parti pour que leur projet contribue à en construire durablement l'identité.

Les conditions de l'émergence d'une singularité

L'apparition en grand nombre de stations balnéaires sur le littoral français correspond à une singulière convergence entre plusieurs facteurs historiques : stabilisation du littoral, redécouverte des vertus du bain et de la villégiature, évolution rapide des transports… L'étude de ces différents aspects historiques met en évidence le fait que Sables-d'Or apparaît à la fin d'une

1 - L'étude de définition est une *«procédure définie par le Code des marchés publics et permettant, à la différence du concours, l'établissement d'un dialogue prolongé (pouvant aller jusqu'à la redéfinition du programme) entre le commanditaire (le futur maître d'ouvrage) et les maîtres d'œuvre pressentis»*. Roland Vidal, *in* Pierre Donadieu et Elisabeth Mazas : *Des mots de paysage et de jardin*. Dijon : Educagri, 2002, page 109.
Voir la plaquette de la MIQCP (Mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques) : *La méthode des marchés de définition simultanés*. Paris, juin 2001.
Voir aussi le *Nouveau code des marchés publics*, titre III, chapitre V, articles 73 (pour les marchés de définition) et 74 (pour les marchés de maîtrise d'œuvre) (http://www.legifrance.gouv.fr).

première vogue du balnéaire qui commence, en France, avec Deauville, et se termine, ou en tout cas ralentit fortement, avec la crise économique de 1929.

Durant cette période, des centaines de stations sont construites sur des cordons dunaires utilisés comme des terrains vierges avec, pour seules relations au territoire, la mer, d'un côté, et la nécessaire présence du chemin de fer, de l'autre. Conçues dans le simple but d'optimiser la pratique du bain de mer en relation avec celle de la villégiature, elles adoptent des formes urbaines qui tendent à reproduire, avec peu de variantes, l'orthogonalité qui caractérise par ailleurs de nombreuses villes coloniales. Dans cette monotone répétition d'une forme unique, quelques stations apparaissent comme des exceptions. Sables-d'Or-les-Pins en fait partie et la simple observation de son plan d'ensemble suffit à le constater : c'est ce qu'a voulu mettre en évidence l'essai de typologie développé au chapitre III.

Mais cette singularité n'est pas mise en avant par Roland Brouard et ses collaborateurs. Soucieux avant tout d'assurer la promotion d'une station «à la mode», ils laissent aux journalistes de l'époque le soin de construire pour Sables-d'Or un «mythe» comparable à celui des stations concurrentes, et notamment de celles de la Côte Normande. L'image de Brouard devient alors celle d'un découvreur de plage déserte précédant celle d'un entrepreneur de génie qui sait, sous le sable de cette plage, déceler une ressource économique insoupçonnée avant lui.

Pourtant, et bien qu'il contribue à sa manière à l'identité de la station, ce mythe du découvreur-entrepreneur contredit et dissimule en partie la réalité du projet. Car celui-ci se singularise avant tout par le fait que Sables-d'Or, à l'inverse de beaucoup d'autres stations, n'est pas posé sur une *tabula rasa* qui effacerait aussi bien le relief existant que l'histoire vécue du territoire. Le respect porté aux réseaux de voiries locales témoigne au contraire de l'attention portée par Brouard envers les pratiques sociales qui préexistaient à l'implantation de la station, et de sa volonté de faire, au mieux, accepter son projet par les habitants [1].

La relation entre ce projet et son territoire ne se limite d'ailleurs pas au respect envers les habitants et leurs pratiques. D'autres «ingrédients», qui existaient avant Sables-d'Or, avaient déjà donné un caractère singulier au lieu de son implantation.

- L'estuaire de l'Islet, refermé par une flèche littorale, constituait une configuration géomorphologique exceptionnelle.

- Un ingénieur des Ponts et Chaussées avait ensuite donné à une ligne de chemin de fer secondaire un tracé original qui allait jouer un rôle prépondérant dans l'avènement et la forme de Sables-d'Or-les-Pins.

1 - Selon Claude Jacquier, le propre de la *tabula rasa* est de faire disparaître *«ce qui traditionnellement offrait une plus grande résistance aux mutations, à savoir le parcellaire et surtout le tracé des réseaux de voirie»*. Claude Jacquier : «La ville, d'un temps à l'autre», *op. cit.*

- Enfin, la première loi d'urbanisme française, dite «loi Cornudet», était votée peu de temps avant le projet de Brouard, et rendait obligatoire le dépôt et l'approbation d'un plan d'ensemble avant toute création d'une station balnéaire.

L'art des concepteurs de Sables-d'Or allait être de faire en sorte que ces particularités n'apparaissent pas comme des contraintes dont le projet aurait dû s'accommoder tant bien que mal, mais comme des éléments constructeurs de ce projet.

La construction d'une ville-parc de bord de mer

Pour mener à bien ce qui allait de plus en plus s'affirmer comme le projet paysager d'une ville-parc de bord de mer, Roland Brouard s'adjoint, dès le début de son entreprise, les compétences de deux architectes-paysagistes vichyssois : les frères Treyve.

Par leur intermédiaire, le projet de Sables-d'Or bénéficie, d'une part, d'un savoir-faire acquis à Vichy par la famille Treyve depuis trois générations, et d'autre part, d'un art que connaissent bien les architectes-paysagistes, celui de la transposition de références. Celles-ci proviennent en partie de la station thermale, dont les Treyve reprendront quelques principes d'aménagement, mais aussi d'une autre ville de villégiature, contemporaine de Deauville : Le Vésinet. Ce ne sont pas les formes réalisées par le comte de Choulot qui seront transposées à Sables-d'Or, mais les principes dictés par un cahier des charges très précis. A défaut de traces écrites laissées par les Treyve et qui indiqueraient quelles furent leurs sources d'inspiration, cette transposition est mise en évidence de façon probante par la comparaison entre les deux cahiers des charges. Ce sont donc des textes à valeur réglementaire qui sont passés du Vésinet à Sables-d'Or et la conséquence en est une similitude de formes dans le détail des transitions entre les espaces publics et les espaces privés.

Cette prédominance de l'espace public est une caractéristique dominante de Sables-d'Or que l'on retrouve aussi en observant les grandes lignes du projet. Celles-ci transparaissent à travers l'observation de quelques documents d'archives, et notamment d'une esquisse, attribuée à Joseph Treyve, sur laquelle on peut lire une volonté affirmée de construire le projet sur l'ensemble de son territoire, et non dans une simple relation à la plage. L'autre point important déjà perceptible sur cette esquisse est le fait que l'accès à la mer soit éminemment public. On peut même dire que c'est l'ensemble du projet qui se construit autour de cet accès, alors que dans les stations dont le plan est de type orthogonal, les habitants de l'arrière-pays sont amenés à traverser un territoire d'apparence privatisée pour accéder à une plage dont ils peuvent légitimement se sentir dépossédés. L'aspect «ouvert» de Sables-d'Or est fortement affirmé par la lar-

geur de l'avenue centrale qui non seulement accueille un chemin de fer d'intérêt régional, mais se trouve encore élargie par le retrait imposé aux façades.

C'est encore la prédominance de l'espace public qui préside à la disposition des «espaces verts» de Sables-d'Or ainsi que, d'une manière générale, à l'importance du végétal dans la ville. Le cahier des charges y contribue fortement, par une clause qui protège les arbres plantés, comme par les obligations de retrait des constructions et de transparence des clôtures. Mais l'effet général est également renforcé par la présence de trois «vallées boisées» qui traversent la station, du coteau vers la mer, en offrant à la fois des jardins de proximité pour les villégiateurs et des promenades aménagées utiles à tous les habitants. L'effet général obtenu est bien celui d'une «ville-parc» qui respecte, tout en adoptant une forme très différente du Vésinet, les principes évoqués par le comte de Choulot qui voulait, grâce à une *«liaison intime d'une partie avec le tout»* [1] *«composer un ensemble qui devienne, pour les yeux, la propriété de chacun»*. [2]

Dans ce plan d'ensemble, dont les concepteurs principaux semblent bien avoir été les paysagistes de l'équipe de Roland Brouard, l'architecture occupe une place un peu particulière. Destinées à être, à terme, dissimulées dans la végétation, les constructions de Sables-d'Or n'ont pas joué un rôle aussi important que dans la plupart des autres stations balnéaires. Cette relative discrétion est renforcée par l'absence d'un front de mer bâti qui, ailleurs, est essentiellement un lieu d'exposition et d'émulation pour les propriétaires qui y font construire des villas destinées à être vues et à se distinguer le mieux possible des autres. Pourtant, Sables-d'Or n'a pas échappé au débat plus ou moins polémique qui opposait les tenants d'un régionalisme, par ailleurs mal défini, à ceux qui considéraient que les stations balnéaires, en tant que villes nouvelles, devaient plutôt être le lieu d'épanouissement d'une architecture résolument moderne. Mais ce débat, alimenté surtout par la notoriété des deux architectes de la station, Yves Hémar le néo-régionaliste et Pol Abraham le moderniste, est resté relativement vain en regard de la spécificité de Sables-d'Or qui tient plus à son plan paysager qu'à son architecture.

En revanche, l'image construite et diffusée par Brouard et ses alliés, dans les premières années de la station, a donné aux constructions une place bien plus importante que celle qu'elles étaient destinées à avoir par la suite. Il ne s'agissait pas de montrer l'apparence, le «style», de ce qu'allait devenir Sables-d'Or-les-Pins, mais de témoigner de la réussite de l'entreprise, qui se mesurait à l'ampleur des travaux accomplis. Le véritable «style» de la ville-parc ne pouvait, quant à lui, être évoqué que de façon fragmentaire et hésitante. Ces hésitations se sont traduites par un étrange voisinage entre des images de nature et celles de chantiers en cours, et par la façon étonnante dont la vocation

1 - Comte de Choulot : *L'art des jardins… op. cit.* page 8.

2 - Idem, page 42.

balnéaire de la station a été éclipsée. En fait, la diffusion de l'image de Sables-d'Or a été, dès le début, révélatrice de sa véritable identité : celle d'un projet de paysage entrelacé avec l'histoire de son territoire, et qui était, par nature, destiné à se construire avec le temps.

Et c'est bien parce que Sables-d'Or n'a pas été une simple réponse à une demande sociale «à la mode», arrêtée à un moment donné de l'histoire, qu'elle est aujourd'hui une ville de bord de mer dont la construction identitaire n'est pas achevée, et dont la vocation peut encore s'orienter vers d'autres fonctions qu'une pratique balnéaire dont l'avenir est incertain tant il semble qu'elle soit en «déshérence» dans tout le nord de l'Europe.

L'évolution de l'image de Sables-d'Or, au fil du XXe siècle, rassemble ainsi tous les éléments de sa singularité et montre que le projet mené par Roland Brouard et les frères Treyve était bien de nature à contribuer à la construction paysagère d'une identité territoriale.

Les grands traits d'un «projet de paysage»

Cette construction identitaire repose donc sur la mise en œuvre d'un projet dont nous avons vu que les qualités propres pouvaient être rapprochées de sa dimension «paysagère». Pour autant, si je m'autorise à parler ici d'un «projet de paysage», c'est essentiellement parce que ceux qui en furent les principaux maîtres d'œuvre, les frères Treyve, sont des *architectes-paysagistes*.

La définition de ce qu'est un «projet de paysage» n'était pas l'objet de mon travail. Elle pourra être celui d'une autre recherche à entreprendre, en regard de laquelle mon analyse de Sables-d'Or ne se veut qu'une monographie, une étude de cas. Ce que j'ai proposé, c'est l'étude d'UN projet, dont je me suis efforcé d'expliciter les mécanismes, ce n'est pas l'étude DU projet de paysage, et encore moins sa définition.

Pour autant, et en observant toutes les réserves qu'imposent les conclusions résultant de l'étude d'un cas particulier, il peut être utile d'essayer d'énoncer les grands traits qui se dégagent de ce projet-là, et qui peuvent avoir valeur de principes… sans préjuger, bien sûr, de leur transposabilité.

Pour cela, il faut tout d'abord préciser que le projet dont je parle ne se caractérise pas seulement par un parti pris d'esthétisation ou de mise en scène – plus ou moins orchestré par un savoir-faire issu de l'art des jardins –, mais aussi et surtout par une volonté d'organiser spatialement et durablement un territoire habité. Cette volonté transparaît principalement par deux points : la nature du plan d'ensemble et l'inscription du projet dans l'histoire du territoire.

Un plan d'ensemble résultant d'une transposition de principes et non de formes

L'orientation générale du plan de Sables-d'Or privilégie un domaine public – ou tout au moins collectif – où sont tracées les grandes lignes de la station et où les initiatives privées sont cadrées et réglementées de sorte qu'elles ne puissent pas aller à l'encontre de l'aspect général du projet.

Ce principe avait été clairement énoncé par le comte de Choulot, quelque soixante ans plus tôt, et pourtant le plan général du Vésinet (voir page 161) ne ressemble guère à celui de Sables-d'Or. Choulot avait choisi de tracer des allées systématiquement courbes, pour briser la monotonie des cheminements en renouvelant les points de vue, et surtout pour éviter que le soleil ne crée *«à certaines heures de la journée, et pour certains aspects, des ténèbres éblouissantes de lumière qui dérobent aux yeux les tableaux qu'on a devant soi»* [1]. Sur le terrain de Sables-d'Or, avec un relief beaucoup plus prononcé et une orientation générale au nord, il n'aurait pas été opportun de reproduire le tracé des allées du Vésinet. Une telle reproduction aurait correspondu à une *transposition de forme* et n'aurait pas permis de respecter les *principes* qui ont amené Choulot à choisir ces formes-là plutôt que d'autres. Ces principes, Choulot en donne une idée générale dans les premières pages de son ouvrage :

> *«C'est donc le caractère du pays tout entier que le dessinateur doit d'abord rechercher. Il le trouvera dans la forme du terrain, qui dépend de sa nature géologique; dans l'aspect des arbres […] dans le cours des eaux, dans l'aridité ou la fécondité des plaines et dans les pentes des collines, nues ou boisées. […] Il y trouvera aussi, en partie, la courbe de ses routes, la direction de ses coulées et le contour de ses massifs; rien ne sera abandonné au hasard ou au caprice»* [2].

A l'inverse de Sables-d'Or, les stations balnéaires conçues sur un plan hippodamien semblent beaucoup plus résulter d'une transposition formelle [3]. Et l'on peut constater, rétrospectivement, qu'elles ont évolué d'une manière qui contredit les principes énoncés, selon Aristote, par Hippodamos de Millet lui-même [4]. En effet, l'idée générale des philosophes-urbanistes ioniens était de donner la primeur à une organisation publique de l'espace sur les initiatives privées. Elle préfigurait ainsi celle du comte de Choulot, et fut d'une certaine manière mise en œuvre au Vésinet et à Sables-d'Or, deux villes-parcs qui n'ont en rien reproduit la *forme* du quadrillage. A contrario, les stations de type deauvillois qui ont favorisé *«l'exposition et la réexposition sur la digue»* [5] de villas au style exubérant, ont donné à l'expression de l'initiative privée une place prépondérante qui a largement dominé l'espace public, limité le plus souvent à la promenade de front de mer.

1 - Comte de Choulot : *L'art des jardins… op. cit.* pages 45-46.

2 - *Idem* page 6.

3 - Même si, comme on l'a vu au chapitre III, cette transposition n'est pas nécessairement volontaire.

4 - D'après Pierre Lavedan : *Histoire de l'urbanisme*. Tome 1 : *Antiquité, Moyen-Age. Op. cit.* page 124.

5 - Dominique Rouillard : *Le site balnéaire, op. cit.* page 238. Voir chapitre précédent, page 223.

Ce qu'illustre le travail des frères Treyve à Sables-d'Or, c'est que la transposition paysagère de *principes* d'aménagement, inspirés d'un modèle, peut amener à la conception de *formes* qui diffèrent totalement de ce modèle [1]. Cette attitude, qui tranche avec l'arbitraire du quadrillage et sa nature coloniale, est une condition à la réalisation de ce que l'on peut considérer comme l'autre caractéristique importante du projet de Sables-d'Or, son inscription dans l'histoire de son territoire.

Un projet qui s'inscrit dans l'histoire de son territoire

De Deauville à Sables-d'Or, la première époque de l'expansion du balnéaire, qui va du milieu du XIXe siècle au premier quart du XXe, correspond à une période où les autres pratiques sociales en œuvre sur le littoral déclinent progressivement. L'industrialisation de la pêche s'accompagne de sa concentration dans les grands ports et donc de la disparition progressive de sa dimension artisanale ; dans le même temps, le développement phénoménal des transports ferroviaires affaiblit l'intérêt économique de la récolte des engrais marins. Les promoteurs de stations balnéaires peuvent donc aménager comme ils l'entendent les portions de littoral qu'ils ont acquises, sans risquer d'affecter gravement l'économie locale. Celle-ci ne les intéresse que très moyennement, et presque exclusivement lorsqu'elle est susceptible de fournir le pittoresque dont ils ont besoin pour composer la teinte de régionalisme qu'ils veulent donner à leurs stations. L'*industrie* balnéaire qu'ils apportent au pays étant pourvoyeuse de nouvelles ressources économiques, leurs entreprises ne rencontrent d'ailleurs pas beaucoup de résistances locales. Pourtant, et Daniel Le Couédic l'a exposé pour Morgat [2], la manière dont s'implantent les stations est souvent vécue avec amertume par les habitants. Le balnéaire impose une nouvelle organisation du territoire, notamment dans sa relation à la mer, avec de nouveaux besoins de circulation qui s'installent sans grand souci des pratiques antérieures.

Ce que l'on pourrait appeler «l'urbanisme balnéaire colonial» se caractérise par une certaine indifférence au lieu, une «a-topie», dont Yannis Tsiomis nous rappelle qu'elle signifiait, en grec ancien, l'*inconvenance* [3]. Et c'est bien d'une forme d'impolitesse vis-à-vis d'un territoire et de ses occupants dont il s'agit car si, d'un point de vue purement économique, les ressources nouvelles qu'apporte l'arrivée des stations compensent largement les diverses gênes occasionnées, les habitants ne se sentent pas moins dépossédés de leur territoire. C'est un usage inscrit dans le temps qui est ignoré par les promoteurs, et plus qu'une atteinte à leur mémoire collective, c'est la négation de leur propre pratique du territoire, avec ce qu'elle recèle de potentialités pour l'avenir, que les habitants acceptent difficilement.

1 - *«Transposer des principes et non des formules»* est un précepte qui fut longuement développé par Roberto Burle-Marx, notamment lors d'une conférence tenu à l'école du paysage de Versailles en décembre 1992. Voir aussi William Howards Adams : *Roberto Burle Marx. The unnatural art of garden.* New York : Museum of modern art, 1991.

2 - Daniel Le Couédic : *Les architectes et l'idée bretonne, op.cit.* pages 310-318.

3 - *«Le néologiqme* Utopia *[…] fait bien souvent oublier le mot d'origine et sa signification,* ἄτοπος*, c'est-à-dire l'inconvenance».* Yannis Tsiomis : «La Charte d'Athènes, Atopia ou Utopia», revue *Urbanisme*, n° 282, mai-juin 1995, page 46.

Le projet de Sables-d'Or – on l'a vu au chapitre V – se différencie nettement des autres par le fait que les voies de circulation nouvellement créées ne relient pas seulement les villas à la plage, elles se raccordent aussi au réseau préexistant sans le perturber. Mieux encore, certains travaux de voirie que les habitants attendaient depuis longtemps ont été réalisés grâce à l'arrivée de la station. Si la pratique du tourisme balnéaire disparaissait dans les Côtes-d'Armor, bien des allées tracées par les frères Treyve conserveraient une utilité dans le réseau local de circulation.

L'adéquation – la convenance – établie entre le plan d'ensemble de Sables-d'Or et le territoire de son implantation ne concerne d'ailleurs pas seulement les chemins, mais aussi une bonne partie des espaces publics. Ceux-ci, comme les voiries, ne sont pas affectés à des usages uniques. Ils sont ouverts à des fonctionnalités plurielles, y compris, par conséquent, à des usages qui n'existent pas encore. On peut l'observer à propos des vallées boisées qui sont à la fois des «espaces verts» de proximité pour les villas et des promenades aménagées destinées à relier l'arrière-pays à la mer (voir pages 196 et suivantes). Sous réserve d'une restauration adéquate, elles sont aujourd'hui disponibles pour d'autres usages.

L'art du projet de paysage se révèle ici comme un art de l'anticipation. Et *anticiper* ne signifie pas *prévoir l'avenir*, comme le ferait un extralucide – nul ne pouvait imaginer en 1924 les évènements qui allaient marquer le XXe siècle.

En matière de projet sur un territoire, anticiper signifie plutôt concevoir des espaces dont la destination reste ouverte, et non des espaces affectés définitivement à des pratiques qui sont susceptibles de disparaître, ou de changer fondamentalement, avec le temps.

Perspectives

Transposer des principes plutôt que des formes, et inscrire le projet dans l'histoire du territoire pour mieux anticiper son devenir, sont à mes yeux les traits principaux qui caractérisent le projet que j'ai étudié, et dont j'ai voulu montrer en quoi il était constructeur d'une identité territoriale.

Ces deux traits ne résument pas, à eux seuls, toute la complexité du travail de Roland Brouard et des frères Treyve, mais ils rassemblent les aspects essentiels qui peuvent éclairer la dimension «éthique» de leur projet.

Pour savoir si cette dimension est susceptible d'être généralisée, il faudrait multiplier les monographies de même nature, pour que se constitue un corpus à partir duquel la question du «projet de paysage» pourrait être abordée d'une façon plus générale.

De telles monographies pourraient être réalisées sur d'autres stations balnéaires, puisque les conditions particulières de leur émergence en font des observatoires intéressants, comme cela a déjà été remarqué à propos de leur architecture. Des stations comme Le Touquet-Paris-Plage ou Soulac-sur-Mer, qui font partie des exceptions mises en évidence dans mon essai de typologie, gagneraient, par exemple, à être étudiées du point de vue du ou des projets dont elles résultent.

Mais, évidemment, ce type d'étude pourrait être étendu à bien d'autres projets anciens ou récents qui, comme Le Vésinet, ont été menés avec une sensibilité et un savoir-faire de paysagiste.

BIBLIOGRAPHIE

Les références sans nom d'auteur sont classées dans l'ordre alphabétique de leur titre.

Alexis M. G. : *La France pittoresque de l'Ouest. Histoire et géographie des provinces et des départements qu'elles ont formés*. Ed. inc. 1896 (réédité en 1993 par les Éditions du Bastion).

Amiot Pierre, Histoire du Pays de Fréhel, édité par l'auteur à Fréhel, (1981) 1993.

Angelier Maryse : «Trains et bains de mer», *in* Nathalie Richard et Yvelines Pallier (dir.) : *Cent ans de tourisme en Bretagne*, Rennes : Apogée, 1996.

Arzel Pierre : «Les goémoniers du Léon», *Ar Men* n°7, février 1987.

Aubert Octave-Louis (alias Jean Sannier) : «Sables-d'Or-les-Pins». Titre donné à divers articles parus dans *La Bretagne Touristique*, entre 1923 et 1927.

Auclaire Paul : *Pornichet*. Collection «Mémoire en images». Rennes : Alain Sutton, 1995.

Audiffred Hyacinthe : *Un mois à Vichy. Guide pittoresque et médical, indispensable aux artistes et aux gens du monde*. Paris : Dauvin et Fontaine, 1849.

Aufan Robert : *La naissance d'Arcachon (1823-1857), de la forêt à la ville*. Société historique et archéologique d'Arcachon, 1994.

Badie Catherine : «Prévenir les friches balnéaires», dossier paru dans *Diagonal* n° 108-109. 1994. Pages : 74-81.

Barbedor Isabelle et Lemonier Gaëlle : *La Côte d'Emeraude. Villégiature balnéaire autour de Dinard et Saint-Malo*. Paris : Editions du Patrimoine, 2001.

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

Benevolo Leonardo : *Aux sources de l'urbanisme moderne [Le origini dell'urbanisitica moderna]*. S. l. : Horizons de France, 1972 [Bari, 1963].

Benevolo Leonardo : *Histoire de la ville [Storia delle cittá]*. Roquevaire : Parenthèses, 1983 [Roma, 1975].

Berque Augustin (dir.) : *Cinq propositions pour une théorie du paysage*. Seyssel : Champ Vallon, 1994.

Berque Augustin : *Etre humains sur le terre*. Paris : Gallimard, 1996.

Berque Augustin : *Le sauvage et l'artifice, les Japonais devant la nature*. Paris : Gallimard, 1986.

Berque Augustin : *Les raisons du paysage, de la Chine antique aux environnements de synthèse*. Paris : Hazan, 1995.

Berque Augustin : *Médiances, de milieux en paysages*. Collection «Géographiques». Montpellier : GIP Reclus, 1990.

Berque Augustin, Conan Michel, Donadieu Pierre, Lassus Bernard et Roger Alain : *Mouvance, cinquante mots pour le paysage*. Paris : Editions de La Villette, 1999.

Bertho Catherine : «L'invention de la Bretagne, genèse sociale d'un stéréotype», in *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, n° 35, 1980.

Bertho-Lavenir Catherine : *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*. Paris : Odile Jacob, 1999.

Bihr Jean-Pierre et Denis Jean : «Sables-d'Or-les-Pins, l'épopée des lanceurs de plage», revue *Ar Men*, n° 45, 1992.

Birrier Eric : *Petite histoire de Châtelaillon*, La Rochelle : Rupella, 1996.

Bonnemaison Joël, Cambrezy Luc et Quinty-Bourgeois Laurence (dir.) : *Le territoire, lien ou frontière ?* Tome 1 : *Les territoires de l'identité*. Tome 2 : *La nation et le territoire*. Collection : «Géographie et cultures». Paris : L'Harmattan, 1999.

Bonnin Jacques : *L'eau dans l'Antiquité : l'hydraulique avant notre ère*. Paris : Eyrolles-EDF, 1984.

Bretagne, encyclopédie régionale. Paris : Bonneton, 1991.

Brouard Roland : «L'avenir de la Côte d'Emeraude», *Dinard-Côte-d'Emeraude*, 23 mars, 30 mars et 6 avril 1934.

Brunet Roger (dir.) : *Les mots de la géographie*. Montpellier / Paris : Reclus / La Documentation Française, 1992.

Burnet Louis : *Villégiature et tourisme balnéaire sur les côtes de France*. Coll. «Bibliothèque des Guides Bleus». Paris : Hachette, 1963.

Cassou-Mounat Micheline : «Les centres-villes des stations balnéaires». *Recherches Urbaines*, n° 8, pages 31-42.

CAUE 17 : *Guide architectural et paysager du Pays Rochefortais*. Document édité pour la Communauté de Communes du Pays Rochefortais. La Rochelle, 2001.

Cazes Georges : *Le tourisme en France*. Collection «Que sais-je ?», Presses universitaires de France, 1993.

Cazes Georges et Lanquar Robert : *L'aménagement touristique et le développement durable*. Coll. «Que-sais-je ?». Presses Universitaires de France, (1980) 2000.

Charrié Jean-Paul : «Architecture et urbanisme dans une petite station balnéaire : l'exemple de Biscarrosse-Plage». *Recherches Urbaines*, n° 8.

Choay Françoise : *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*. Paris : Le Seuil, 1965.

Choulot Paul-Bernard de Lavenne (comte de) : *L'art des jardins, ou études théoriques et pratiques sur l'arrangement extérieur des habitations, suivi d'un essai sur l'architecture rurale, les cottages et la restauration pittoresque des anciennes constructions.* Paris : Dentu, Fontaine, 1863 (premiers chapitres publiés en 1846). Réédité en 1982 par le Syndicat d'initiative et de défense du site du Vésinet.

Chouzenoux Julien : «L'ambiguïté d'une architecture moderne en Bretagne. La villa Collignon - 1925» [Villa construite par Pol Abraham à Sables-d'Or-les-Pins]. *In* Midant Jean-Paul : *Histoire de la ville* (non paginé). Rennes : Ecole d'architecture de Bretagne, 1994, tome 1.

Clairay Philippe : «La naissance de l'industrie touristique sur la Côte d'Emeraude», *in* Claude Geslin (dir.) : *La vie industrielle en Bretagne, une mémoire à conserver*. Actes du colloque de Fougères, 2-4 décembre 1999. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2001, pages 163-175.

Clary Daniel : «Les formes d'urbanisme touristique et leur fonctionnement sur le littoral normand». *Bulletin d'Etudes Touristiques*, 1980/1, pages 19-29.

Clemens Jacques : *«Promotion impériale du balnéaire, de Biarritz à Arcachon en 1859 ?»*, in *Le littoral gascon et sa vocation balnéaire*, actes du colloque du Cap-Ferret, juin 1999. Publié par la *Société historique et archéologique d'Arcachon et du Pays de Buch*. Pages 9-11.

Clément Julien : «La conquête du temps libre», *in* Nathalie Richard et Yveline Pallier : *Cent ans de tourisme en Bretagne*, Rennes : Apogée, 1996.

Clérouc Paul (dir.) : *Sables d'Or Gazette*, n° 1 et 2, juillet et août 1926.

Cochon Pierre : *Chronique normande*, Rouen : A. Le Brument, 1870.

Conan Michel : «L'invention du paysage» in *Jardins et paysages*, revue *Urbanisme*, n° 168-169, Paris, 1978, pages 80-82.

Conan Michel : «René-Louis de Girardin» *in* Michel Racine (dir.) : *Créateurs de jardins et de paysages en France*. Tome 1 : *De la Renaissance au début du XIXe siècle*. Arles, Versailles : Actes-Sud, ENSP, 2001.

Corbin Alain : *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1750-1840*. Collection «Historique». Paris : Aubier, 1988.

Corbin Alain (dir.) : *L'avènement des loisirs, 1850-1960*. Paris : Aubier, 1995.

Côtes d'Armor, encyclopédie régionale. Paris : Bonneton, 1992.

Cueco Henri : «Approches du concept de paysage». Numéros 7/8 de la revue *Milieux*, 1982. Réédité dans l'anthologie d'Alain Roger : *La théorie du paysage en France*. Seyssel : Champ Vallon, 1995 (pages 168-181)

Cueille Sophie : *Maisons-Laffitte, Parc, paysage et villégiature, 1630-1930*. Cahiers du Patrimoine n° 53. Paris : DRAC, 1999.

Cullot Michel (dir.) : *La ville d'hiver d'Arcachon*. Liège : Mardaga - Institut Français d'Architecture, 1988.

Culot Maurice *et al.* : *Biarritz, villas et jardins*. Paris : Norma, 1992.

Culot Maurice et Mignot Claude (dir.) *: La côte normande des années trente. Trouville, Deauville. Société et architecture balnéaire*. Paris : Norma, 1992.

Culot Maurice et Pavlovsky Jacques (dir.) *: La côte basque des années trente*. Paris : Norma, 1991.

Danet Sophie et Bauduz Paul : *Le Pouliguen, La Baule ; l'épopée des bains de mer*, Nantes : Siloë, 1999.

Daudet Alphonse : «La moisson au bord de la mer» *in Les contes du lundi* Paris : Alphonse Lemerre, 1873.

De Courtois Stéphanie : *Créateurs de jardins et de paysages au début du XIXe siècle ; le jardin entre architecture et horticulture*. Rapport de recherche rédigé pour le Ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement. Versailles : ENSP, 1999.

De Gésincourt Aurore : «En souvenir d'un Parisien que la Bretagne conquit, Octave-Louis Aubert (1870-1950)» in Nathalie Richard et Yvelines Pallier (dir.) : *Cent ans de tourisme en Bretagne*. Rennes : Apogée, 1996. Pages 98-102.

De Régnier Pierre : *Deauville*. Collection «Portraits de la France». Paris : Emile Paul, 1927.

Delestre Pierre : *Perros-Guirec 1900, la naissance d'une grande plage*. Chatelaudren (éd. inc.), 1973.

Delignon Gaëlle : *Saint-Malo-Paramé, urbanisme et architecture balnéaire, 1840-1940*, thèse de doctorat, publiée aux Presses Universitaires de Rennes, 1999.

Denis Jean et Bihr Jean-Pierre : «L'épopée des lanceurs de plages», revue *Ar Men* n° 45, 1992, pages 28-39.

Desbiey Guillaune : *Trois mémoires d'un précurseur landais méconnu*. Réédition des mémoires originaux (1776) par la Société historique et archéologique d'Arcachon et du Pays de Buch, 1991.

Dewailly Jean-Michel et Flament Emile : *Le tourisme*. Collection «Campus-géographie». Paris : Sedes, 2000.

Divorne Françoise, Gendre Bernard, Lavergne Bruno et Panerai Philippe : *Les bastides d'Aquitaine, du Bas-Languedoc et du Béarn ; essai sur la régularité*. Bruxelles : Archives d'architecture moderne (AAM), 1985.

Dollé Claire : *Vers un programme de rénovation des Parcs de l'Allier à Vichy*. École Nationale Supérieure d'Agronomie de Montpellier, 1995.

Donadieu Pierre et Mazas Elisabeth : *Des mots de paysage et de jardin*. Dijon : Educagri, 2002.

Donadieu Pierre : «Pour une conservation inventive des paysages» *in* Berque (Dir.) : *Cinq propositions pour une théorie du paysage*. Seyssel : Champ Vallon, 1994.

Dupuy Gabriel et Knaebel Georges : *Assainir la ville hier et aujourd'hui*. Paris : Dunod, 1982.

Dutour Françoise et Bouvet Sylvain (dir.) : *Houlgate au fil des rues*. Numéro 16 des *Cahiers des Archives départementales du Calvados*. Caen, 2000.

Engels Friedrich : *La situation de la classe laborieuse en Angleterre [Die Lage des arbeitenden Klasse in England]*. Leipzig, 1845. Trad. française aux Éditions Sociales, Paris, 1960.

Farina Ferrucio : *Bagni dove, bagni quando [les bains, où et quand] cronologia sommaria dei principali avvenimenti della Riviera di Rimini, 1843-1993*. Centro studi Paolo Mantega, Rimini, 1993.

Faulkner Ralph H. : «A lesson from France». In *American Forestry Magazine*, n° 306, vol. XXV, juin 1919, pages 1155 - 1157.

Flaubert Gustave et Du Camp Maxime : *Voyage en Bretagne. Par les champs et par les grèves*. 1885. Réédition Bruxelles : éd. Complexe, 1989.

Fleury Robert : «La ville d'hiver d'Arcachon, grandeur et décadence», in Michel Cullot (dir.) : *La ville d'hiver d'Arcachon*. Liège : Mardaga - Institut Français d'Architecture, 1988.

Ford Georges B. : *L'urbanisme en pratique. Précis de l'urbanisme dans toute son extension. Pratique comparée en Amérique et en Europe*. Paris : Ed. Ernest Leroux, 1920.

Gallois Philippe : *Wissant, bref historique*, document publié par l'Office de Tourisme de Wissant (s. d.).

Gil de Arriba Carmen : «Les vacances du corps. Etablissements balnéaires et activités de loisir sur la côte nord de l'Espagne de 1868 à 1936». *In Annales de Géographie*, n° 589, 1996. Pages 257-278.

Givaudan Antoine et Merlin Pierre : «Planification urbaine en France», *in* Pierre Merlin et Françoise Choay : *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris : Presses universitaires de France, 2000. Pages 623-624.

Gombrich Ernst H. : *L'écologie des images*. Coll. *Idées et recherches*. Paris : Flammarion, 1983.

Grenier Lise et Duboy Philippe : «Les villes de santé» *in* Grenier Lise (dir.) : *Villes d'eau en France*. Paris : Institut Français d'Architecture, 1984.

Guenée Bernard : «Des limites féodales aux limites politiques», *in* Pierre Nora (dir.) : *Les lieux de mémoires*. Paris : Gallimard, 1997, tome 1, pages 1105-1124.

Guide Bleu de la Bretagne, Paris : Hachette, 1991-1995.

Guide du Routard des Côtes-d'Armor, Paris : Hachette, 2001.

Guide pittoresque du voyageur en France, par une société de gens de lettres, de géographes et d'artistes. Ed. inc. 1838 (réédité en 1993 par les Éditions du Bastion).

Guide Régional Michelin de la Bretagne. Clermont-Ferrand, 1e éd. 1926, 2e éd. 1928-1929, 3e éd. 1929-1930.

Guillerme André : *Le temps de l'eau ; la cité, l'eau et les techniques, Nord de la France, fin IIIe début XIXe siècle*, Coll. «Milieux», Seyssel : Champ Vallon, 1990.

Guthman Michel et Bouzemberg Léna : *Etude de planification urbaine sur la place du marché au Vésinet.* Mairie du Vésinet, août 2002.

Hallé Francis et Oldeman Roelof : *Essai sur l'architecture et la dynamique de croissance des arbres tropicaux*, Paris : Masson, 1970.

Hamon Adeline : «Paul-Bernard de Lavenne, comte de Choulot, 1794-1864», *in* Michel Racine (dir.) : *Créateurs de jardins et de paysages en France*. Tome 2, du XIXe siècle au XXIe siècle. Arles, Versailles : Actes-Sud, ENSP, 2002.

Hamon Adeline et Pinon Dominique : *Ville du Vésinet, étude historique et paysagère*. Non publié, décembre 1995.

Hamon Françoise : «L'architecture balnéaire sur la côte d'émeraude». *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*. Tome LVIII. Rennes, 1981.

Harouy M. : «Un constructeur : Harel de la Noë». *Chemins de fer régionaux et urbains*, n° 147, 1978.

Hervier Dominique (Dir.) : *Le Vésinet. Modèle français d'urbanisme paysager, 1858/1930*. Paris : Imprimerie Nationale, 1989.

Howards Adams William : *Roberto Burle Marx. The unnatural art of garden*. New York : Museum of modern art, 1991.

Jacquier Claude : *La ville, d'un temps à l'autre.* Revue *Temporalistes*, n° 32, mars 1996, pages 8-15.

Jacquin Philippe : «Images des collecteurs de grèves, de la sauvagerie à la nostalgie», *in* Nathalie Richard et Yveline Pallier : *Cent ans de tourisme en Bretagne, 1840-1940.* Rennes : Apogée, 1996, pages 137-142.

Jakovljevic Nada et Culot Maurice (dir) : *Trouville*. Liège : Mardaga, 1989.

Joanne Adolphe : *Atlas historique et statistique des chemins de fer français*. Paris : Hachette, 1859.

Joanne Adolphe : *Bains de mer de l'Etat : Pornic, les Sables-d'Olonne, Saint-Gilles-Croix-de-Vie, La Rochelle, Chatellaillon* [sic], *Fouras, Royan, etc : îles de Noirmoutier, d'Yeu, de Ré, d'Aix et d'Oléron*. Paris : Hachette, 1899.

Johanne Adolphe : *Géographie du Département des Côtes-du-Nord*, Hachette, 1878. Ont également été consultés les guides des départements suivants : Nord (1873), Pas-de-Calais (1873), Somme (1869), Seine-Inférieure (1875), Calvados (1885), Manche (1880), Ille-et-Vilaine (1878), Finistère (1878), Morbihan (1878), Loire-Inférieure (1874), Vendée (1879), Charente-Inférieure (1869), Gironde (1877), Landes (1869), Basses-Pyrénées (1887). Réédités par les éditions Hachette dans les années 1990.

Jolivet M. : *Les Côtes-du-Nord - Histoire et géographie de toutes les communes du département*. Ed. inc. 1859. Récemment réédité par les Éditions Lorisse (Autremencourt).

Justome Elisabeth : *L'espace balnéaire de la côte de granit rose (22) ; communes de Perros-Guirec, Tregastel, Trebeurden*. Document provisoire (thèse en cours), Université de Rennes II Haute-Bretagne, 2000.

Klein Dan et Klein Richard (dir.) : *La Côte d'Opale*. Paris : Norma, 1998.

«La création d'une ville d'eau : Sables-d'Or-les-Pins» (sans nom d'auteur), in *L'art urbain*, numéro spécial de *La vie technique et industrielle*, septembre 1926.

Labat Pierre : *Histoire de Taussat*. Société historique et archéologique d'Arcachon, 1996.

Labesse Paul : *Le quartier balnéaire de Mers-les-Bains*. Plaquette éditée par l'association *Les Amis de Mers*, Woincourt, 1997.

Laborde Pierre : «La composition urbaine des stations balnéaires côtières», *in Recherches Urbaines*, n° 8, 1993.

Lalos J. : *De la composition des parcs et jardins pittoresques, ouvrage utile et instructif pour les propriétaires et les amateurs*. Le Normant, Pélicier, Paris : 1817-1832.

Lambert Michel : *Les voies ferrées et les gares dans les villes*, Paris : Association pour l'histoire des chemins de fer en France (AHICF), 1992.

Laroche Claude et Dupavillon Christian : *La Côte landaise des années trente*. Paris : Norma, 1991.

Lassus Bernard : «A propos de la démarche paysagère». Revue *Urbanisme*, n° 165/166. 1978. Pages 90-93.

Lassus Bernard : «Les habitants paysagistes» in *L'art de masse n'existe pas*, n° 3-4 de la *Revue d'Esthétique*. Paris : Union Générale d'Édition (10-18), 1974. Pages 227-249.

Lassus Bernard : «L'obligation de l'invention. Du paysage aux ambiances successives», *in* Augustin Berque (dir.) : *Cinq propositions pour une théorie du paysage*. Seyssel : Champ Vallon, 1994.

Lauret Alain, Malebranche Raymond et Séraphin Gilles : *Bastides, villes nouvelles du Moyen-Age*. Toulouse : Milan, 1988.

Lavedan Pierre : *Histoire de l'urbanisme*. Tome 1 : *Antiquité, Moyen-Age*, Paris : Henri Laurens, 1926.

Lavedan Pierre : *Histoire de l'urbanisme*. Tome 2 : *Renaissance et Temps modernes*, Paris : Henri Laurens, 1941.

Lavedan Pierre : *Histoire de l'urbanisme*. Tome 3 : *Epoque contemporaine*, Paris : Henri Laurens, (1952) 1966.

Le Coadic Ronan : *L'identité bretonne*. Thèse de doctorat éditée par les Presses Universitaires de Rennes, 1998.

Le Couédic Daniel : «L'architecture, instrument présumé de l'identité nationale» *in* Gilbert Nicolas (dir.) : *La construction de l'identité régionale : les exemples de la saxe et de la Bretagne, XVIIIe-XXe siècles*. Presses Universitaire de Rennes, 2001.

Le Couédic Daniel : «L'oracle de la princesse Narischkine», *in* Gérard Prémel : *Architecture et identité régionale, le paradoxe breton*, Rennes : Institut Culturel de Bretagne, 1995, pages 29-43.

Le Couédic Daniel : «Le charme discret du mouvement moderne» *in* Institut Français d'Architecture : *Modernité et régionalisme en Bretagne, 1918-1945*. Liège : Mardaga, 1984.

Le Couédic Daniel : «Le sulfureux laboratoire de la création architecturale», *in* Nathalie Richard et Yvelines Pallier (dir.) : *Cent ans de tourisme en Bretagne*. Rennes : Apogée, 1996.

Le Couédic Daniel : *Les architectes et l'idée bretonne*. Rennes : SHAB, Saint-Brieuc : AMAB, 1995. [Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne et Archives Modernes d'Architecture de Bretagne].

Le Dantec Jean-Pierre : *Bretagne*. Paris : Le Seuil, 1990.

Le Pape André et Roignant Jacques : *Trébeurden vers 1900 ; Echos d'un centenaire*. Mairie de Trébeurden, 2000.

Le Scouëzec Gwenc'hlan , *Le guide de la Bretagne mystérieuse*, Ed. Beltan-Breizh 1989.

Lebret Catherine : *L'œuvre d'un architecte néo-régionaliste, Yves Hémar.* Mémoire de maîtrise d'Histoire de l'art, Ecole d'architecture de Bretagne, Rennes, 1992.

Lemasson Dominique : *Un pier à Sables-d'Or-les-Pins*. Mémoire de dplg. École d'Architecture de Nantes, s. d. (~1990).

Les goémoniers, Douarnenez, Le Chasse-Marée, éd. De l'Estran, 1987.

Les plages de Sainte-Cécile et Saint-Gabriel, document édité par l'Office de tourisme de Camier, s. d. (environ 2000).

Lescorce Olivier : «L'avènement d'un urbanisme balnéaire original sur la côte médocaine : la cité-jardin de bord de mer de Soulac-les-Bains (1849-1925)», in *Le littoral gascon et sa vocation balnéaire*, actes du colloque du Cap-Ferret, juin 1999.

Lescorce Olivier : *La station balnéaire de Soulac-les-Bains*, numéro hors-série des *Cahiers Médulliens*, juin 1990.

Lévi-Strauss Claude (dir.) : *L'identité*. Séminaire interdisciplinaire au Collège de France (1974-1975). Paris : Presses Universitaires de France, 1977.

Lipiansky Edmond-Marc : «Communication interculturelle et modèles identitaires», *in* Saez (Dir.) : *Identités, cultures et territoires*. Paris : Desclée de Brouwer, 1995.

Lipiansky Edmond-Marc *et al.* : *Stratégies identitaires*. Collection : «Psychologie d'aujourd'hui». Paris : Presses Universitaires de France, 1990.

Loyer François : introduction à l'ouvrage de Dominique Hervier (dir.) : *Le Vésinet. Modèle français d'urbanisme paysager, 1858/1930*. Paris : Imprimerie Nationale, 1989.

Loyer François et Toulier Bernard (dir.) : *Le régionalisme, architecture et identité*. Paris : Editions du Patrimoine, 2001.

Lozac'h Alain : *Sur les Routes de Bretagne ; Histoire d'un réseau routier : les Côtes d'Armor*. Rennes : Coop-Breizh, 1999.

Lyotard Jean-François : «Scapeland» *in* Jean-Marc Besse (dir.) : *Écrire le paysage*. Revue des Sciences Humaines, n° 209. Lille : Université de Lille III, 1988.

Macé Hubert : «Littoral : le réveil des stations de charme», revue *Espaces*, n° 90, 1988, pages 33-35.

Macé Hubert : «Principes d'aménagement et de gestion des stations littorales. Stations balnéaires : ce qui ne va pas», revue *Espaces* n° 64, 1983.

Maneglier Hervé : *Histoire de l'eau, du mythe à la pollution*. Paris : François Bourin, 1991.

Marchena Gómez Manuel : «Les stations balnéaires en Espagne». *In Gestion des stations, Les Cahiers Espaces*, n° 47. 1996. Pages 81-83.

Marchena Gómez Manuel et Vera Rebollo Fernando : «Coastal areas : processes, typologies and prospects», *in European tourism : regions, spaces and restructuring*, Armando Montanari & Allan M. Williams eds, 1995.

Marin Louis : «Le sublime classique : les “tempêtes” dans quelques paysages de Poussin», *in* CIEREC (*auct. pl.*) : *Lire le paysage, lire les paysages*. Actes du colloque des 24 et 25 novembre 1983. Université de Saint-Étienne, 1984.

Marrey Bernard : *Les ponts modernes - vingtième siècle*. Picard Éditeur, Paris, 1995.

Maubant Christiane et Sagot Agnès (dir.) : *Plages ; chroniques du littoral havrais*. Catalogue d’exposition publié par le service Communication de la ville du Havre, 1998.

Mazaricco Michel : «Louis-Mathieu Desbiey, précurseur de la fixation des dunes», *in Bulletin de l’association Mémoire en Marensin*, n° 1, 1991.

Meethan Kevin : «Place, image and power : Brighton as a resort». *In The tourist image, myths and myth making in tourism*. Tom Selwyn ed. 1996. Pages 179-196.

Merlin Pierre et Choay Françoise : *Dictionnaire de l’urbanisme et de l’aménagement*, Paris : Presses Universitaires de France, 2000.

Merlin Pierre : *L’urbanisme*, coll. «Que-sais-je ?», Paris : Presses Universitaires de France, (1991) 2002.

Midant Jean-Paul : «Louis Harel de la Noë ou le béton pittoresque». *Monuments Historiques*, avril-juin 1987, n° 150-151.

Minois Georges (dir.) : *Les Côtes-d’Armor de la préhistoire à nos jours*. Saint-Jean-d’Angely : éditions Bordessoules, 1987.

MIQCP (Mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques) : *La méthode des marchés de définition simultanés*. Paris, juin 2001.

Monnet Jérôme : «Modernisme, cosmopolitisme et catastrophisme à Los Angeles et Mexico», publié sur le site *CyberGéo* du CNRS (http://www.cybergeo.presse.fr/geocult/geocult1.htm), juin 2000.

Montens Serge : *Les plus beaux ponts de France*, Paris : Bonneton, 2001.

Mucchielli Alex : *L’identité*. Coll. “Que sais-je”. Paris : Presses Universitaires de France, (1986) 1999.

Mumford Lewis : *La cité à travers l’histoire [The city in history]*, Paris : Le Seuil, 1964 [1961].

Nicol Etienne : *Silhouettes et Promenades de la côte. A*rticle du journal *La Démocratie Bretonne* (*journal de défense laïque et d’action républicaine*), n° 37, 15 sept. 1928.

Panerai Philippe, Gendre Bernard et Chatelet Anne-Marie : *Villes neuves et villes nouvelles ; les composantes rationnelles de l’urbanisme français*. Ecole d’architecture de Versailles, 1986.

Paris-Plage, courrier des bains de mer, n° 1, Le Touquet, août 1886.

Peinoit Jennifer : *Autour des sources, au bord de l’eau : des villes*. Mémoire de diplôme, Ecole d’architecture de Versailles, sous la direction de Claude Prelorenzo, 1997.

Pennec Alain : *De la Bretagne aux départements, histoire d’un découpage*. Morlaix : Skol-Vreizh, 1989.

Pierrelée Dominique : *Pornic, étoile et reine*. Nantes : Siloë, 1998.

Pinot Jean-Pierre : *La gestion du littoral*. Paris : Institut océanographique, 1998.

Pinot Jean-Pierre : *Vocabulaire de géomorphologie*, Institut Océanographique, Paris, 2002.

Planchais Laure, Bouzemberg Léna, Vidal Roland (*et al.*) : *Étude de définition pour la requalification de la traversée de Sables-d'Or-les-Pins*. Non publié, 1999.

Pouchain Gérard : *Asnelles-sur-Mer*. Photographies de Pierre Touraine. Bayeux : La Renaissance du Bessin, 1990.

Prelorenzo Claude : *Nice, une histoire urbaine*. Hartmann, 1999.

Prelorenzo Claude et Picon Antoine : *L'aventure balnéaire. La Grande Motte de Jean Balladur*. Collection «Eupalinos». Marseille : Éditions Parenthèses, 1999.

Querrien Anne : «Les ingénieurs du XIXe siècle», *in* Michel Racine (dir.) : *Créateurs de jardins et de paysages en France*. Tome 2, *du XIXe siècle au XXIe siècle*. Arles, Versailles : Actes-Sud, ENSP, 2002. Pages 84-85.

Quételart M. *et al.* : *L'architecture au Touquet*. Abbeville : Editions M. Popinot, 1931 (éd. orig.) ; Réédition Wimille (62) : Edition du Passe-Temps, 2001.

Radoult de Lafosse Jean-François : «Mémoire sur les travaux d'embellissement de Vichy». *Annales des Ponts et Chaussées*, tome VII, 1874.

Ragot Jacques : «Projets successifs d'amélioration des passes du Bassin d'Arcachon», *in Actes du Colloque «Le littoral Gascon et son arrière pays»*. Société Historique et Archéologique d'Arcachon et du Pays de Buch, 1990.

Reclus Elisée : *La Terre, description des phénomènes de la vie du globe*, Paris : Hachette, 1868-1869.

Richard Nathalie et Pallier Yveline (dir.) : *Cent ans de tourisme en Bretagne, 1840-1940*. Rennes : Apogée, 1996.

Rigaud Jean : *Géographie historique des Côtes du Nord*. Saint-Brieuc : Francisque Guyon, 1890.

Robin Jacqueline *et al.* : *Habiter Les Sables d'Olonne*. Plaquette éditée par le CAUE de Vendée, Les Sables d'Olonne, 1986.

Roger Alain : «Histoire d'une passion théorique», *in* Berque Augustin (dir.) : *Cinq propositions pour une théorie du paysage*. Seyssel : Champ Vallon, 1994.

Roger Alain : *La théorie du paysage en France*. Seyssel : Champ Vallon, 1995.

Roger Alain : *Nus et paysages, essai sur la fonction de l'art*. Paris : Aubier, 1978.

Rondel Eric : *Sables-d'Or-les-Pins, la grande aventure du XXe siècle*. Fréhel : Editions Astoure, 2000.

Rondel Eric : *Le Penthièvre*, Edition Club 35, 1998.

Rouillard Dominique : *Le site balnéaire*. Liège : Mardaga, 1984.

Ruano-Borbalan Jean-Claude (dir.) : *L'identité. L'individu, le groupe, la société*. Auxerres : Éditions Sciences Humaines, 1998.

Saez Jean-Pierre (dir.) : *Identités, cultures et territoires*. Paris : Desclée de Brouwer, 1995.

Saint-Denis Eugène (de) : «Quelques mots d'histoire locale…», série d'articles parus dans le bulletin municipal d'Agon-Coutainville, 1990.

Sannier Jean : voir Aubert Octave-Louis.

Saudemont Patrick : *Les couleurs du Touquet*. Villeneuve d'Asq : Ravenet-Anceau, 2002.

Schnapper Dominique : «Existe-t-il une identité française ?», *in* Ruano-Borbalan (dir.) : *L'identité. L'individu, le groupe, la société*. Auxerres : Éditions Sciences Humaines, 1998.

Sensey-Tandeau Marie-Pierre : *Du Touquet à Paris-Plage, le roman d'une ville des origines aux années soixante*. Malakoff : MAD-CAP publications, 1998.

Siame Louis : *Histoire de Merlimont*, Office de Tourisme de Merlimont, 1995.

Société d'Histoire du Vésinet : *Le Vésinet au fil du temps*. Le Vésinet : SHV, 1994.

Sow Moussa : «Les leçons transversales du boisement des Landes de Gascogne». Revue *Alliage* n° 45-46, 2001.

Stéfulesco Caroline : *L'urbanisme végétal*. Paris : Institut pour le développement forestier, 1993.

Taillentou Jean-Jacques : «Aux origines des stations balnéaires dans les Landes (1830-1940)», Actes du colloque *Le littoral gascon et sa vocation balnéaire*, Cap-Ferret, juin 1999. Paru dans le *Bulletin de la Société Historique et archéologique d'Arcachon et du Pays de Buch*.

Taillentou Jean-Jacques : «La fixation des dunes en Marensin», *in Bulletin de l'association Mémoire en Marensin*, n° 1, 1991.

Thibault Jean-Michel (dir.) : *Royan 2000 ; un siècle, deux fois construite*. Actes des rencontres nationales des 23 et 24 juin 2000, organisées par le CAUE de Charente-Maritime.

Thierry Jacques : *Naissance et développement des parcs de la ville de Vichy*. Etude non publiée, Mairie de Vichy, 2000.

Tissandier Gaston : *L'eau*. Collection «Bibliothèque des merveilles», Paris, Hachette et Cie, 1867.

Toulier Bernard : «L'architecture des bains de mer ; la place de la Bretagne dans le patrimoine français». In *Patrimoine et société ; actes du cycle de conférences prononcées à l'Université de Haute-Bretagne, Rennes 2*, sous la direction de Jean-Yves Andrieux. Presses Universitaires de Rennes, 1998.

Toulier Bernard : «L'assimilation du régionalisme dans l'architecture balnéaire (1830-1940)». In François Loyer et Bernard Toulier (dir.) : *Régionalisme, architecture et identité*, Paris : Ed. du patrimoine, 2001.

Toulier Bernard : «L'influence des guides touristiques dans la représentation et la construction de l'espace balnéaire (1850-1950)» Colloque : *l'architecture de la villégiature*, Hyères, Villa Noailles, 26 - 28 avril 1999.

Toulier Bernard : «Littoral, villégiature et patrimoine» *in* Marie Culot et Claude Mignot (dir.) *: La côte normande des années trente. Trouville, Deauville. Société et architecture balnéaire*. Paris : Norma, 1992.

Tsiomis Yannis : «La Charte d'Athènes, Atopia ou Utopia», revue *Urbanisme*, n° 282, mai-juin 1995

Urbain Jean-Didier : *Sur la plage, mœurs et coutumes balnéaires (XIXe-XXe siècles)*. Paris : Payot, 1996.

Van de Weg Hans : «Revitalization of traditional resorts». *Tourism Management, Research, Policies, Planning*, vol. 3, n° 4, 1982.

Vattier d'Ambroyse V. : *Le littoral de la France. Côtes bretonnes - du Mont Saint-Michel à Lorient*. Paris : Sanard et Derangeon, 1892,

Vattier d'Ambroyse V. : *Le littoral de la France ; Côtes Gasconnes, de La Rochelle à Hendaye*. Paris : Sanard et Derangeon, 1892.

Vichy. La reine des stations thermales, centre touristique pittoresque. Paris : J. Barreau, 1922.

Vidal Roland : *L'invention des Côtes-d'Armor*, mémoire de DEA, sous la direction d'Augustin Berque, EAPV, EHESS, 1998.

Vigny Annette : *Latitude Nord, nouveaux paysages urbains*, Arles : Actes Sud, Versailles : ENSP, 1998.

Vogel William : «Stations Nouvelle Vague, un réseau homogène de stations littorales en Bretagne». *Les Cahiers Espaces*, n° 47, «Gestion des stations», 1996.

Von Oers Ron : *Dutch town planning overseas during VOC and WIC rule*. Technische Universiteit Delft (Pays-Bas), 2000.

Von Oers Ron : «Le rôle du paysage dans la planification des villes coloniales hollandaises (1600-1800) : le cas de Cape Town (Le Cap, Afrique du Sud)», *Actes du séminaire «Etapes de recherche en paysage»*, n° 3. Versailles : ENSP, décembre 2000.

Walton J.K. & Smith J. : «The first century of beach tourism in Spain : San Sebastian and the playa del norte from the 1830s to the 1930s», in *Tourism in Spain : critical issues*. Barke, Towner & Newton eds. 1996.

Quelques références de sites internet

Cette liste comprend les références internet citées dans le texte ainsi que quelques autres qui m'ont été utiles à un titre ou à un autre.

Avertissement

Sur plus de 500 sites consultés et répertoriés au cours de mon travail, je n'ai retenu ici que ceux qui m'ont semblé les plus intéressants et les plus sérieux. Néanmoins, ces références ne sont données qu'à titre indicatif : la fiabilité des informations accessibles sur internet est très variable et parfois difficile à établir avec certitude, d'autant que la plupart des sites évoluent très rapidement. Certains d'entre eux, à caractère officiel, comme ceux du CNRS, de la Documentation Française ou de différents ministères, peuvent être considérés comme aussi fiables qu'une publication sur papier reconnue par le monde scientifique. D'autres, comme les sites universitaires ou associatifs, hébergent aussi bien des informations dont le sérieux est incontestable que des pages personnelles n'engageant que leurs auteurs. Par ailleurs, l'originalité des textes ou des images que l'on y trouve n'est pas toujours garantie : l'internet est une source d'information d'une richesse foisonnante, mais où le «copier-coller» sans mention de référence est une pratique très courante.

Association des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord (Langueux-les-Grèves) : http://www.trains-fr.org/cdn/

Base Mérimée, le patrimoine monumental français (ministère de la Culture) : http://www.culture.fr/documentation/merimee/accueil.htm

Bibliothèque Nationale de France : http://www.bnf.fr/

Bibliothèque Nationale, base Gallica : http://gallica.bnf.fr/

Centre d'étude des bastides (Villefranche de Rouergue) : http://etudebastides.ifrance.com/etudebastides/

Centre de documentation de l'Ecole d'architecture de Versailles : http://www.versailles.archi.fr/CDI/cdi.html

Centre de documentation de l'Ecole du paysage de Versailles http://versailles.ecole-paysage.fr/doc/accueil.html

Centre de documentation de l'urbanisme : http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/

Cybergéo (CNRS) : http://www.cybergeo.presse.fr

Ecole Nationale des Ponts-et-Chaussées (histoire du béton) : http://www.enpc.fr/de/trav-elev/beton/

Ecomusée des goémoniers (Plouguerneau) : http://www.club-internet.fr/perso/bezhin/index.html

Editions du Patrimoine (Paris) : http://www.culture.fr/culture/inventai/extranet/index.html

Fondation du monde hellénique (Ιδρύμα μείζονος ελληνισμού) : http://www.fhw.gr

Institut de Géoarchitecture (Brest) : http://geoarchi.univ-brest.fr/index.html

Institut Français d'Architecture : http://www.archi.fr/IFA

Institut Océanographique, Jean-Pierre Pinot : Vocabulaire de géomorphologie : http://www.oceano.org/io/cyberdoc/voca/)

La Documentation Française : http://www.service-public.fr

Legifrance : http://www.legifrance.gouv.fr/html/accueil.htm

Marc Mimram : Une histoire de ponts : http://www.mimram.com/histoire.html

Musée de la publicité : http://www.ucad.fr/pub/index.html

Museo virtuale della civilta'balneare : http://www.balnea.net/museum/index.html

New-York Public Library : http://www.nypl.org

Office de tourisme du Pays de Fréhel (page sur Sables-d'Or) : http://www.pays-de-frehel.com/sablesdor.htm

Revue *Temporalistes* : http://www.sociologics.org/temporalistes

Stations «nouvelle vague» (Bretagne) : http://www.stations-bretagne.com/

Texas Council for the Humanities : http://www.humanities-interactive.org

Trains de France : http://www.train.eryx.net/

Université de Californie (Santa-Cruz), page de Allan Langdale : http://ic.ucsc.edu/~langdale/arth134/index.htm

Sites touristiques

La plupart de ces sites ont un caractère essentiellement promotionnel, voire publicitaire. Les informations qu'ils contiennent permettent seulement d'avoir une idée de l'image que les professionnels du tourisme diffusent sur la localité ou la région qu'ils présentent.

Les sites présentant les stations balnéaires sont beaucoup trop nombreux pour être mentionnés ici. On les retrouvera parfois en consultant les sites régionaux ou départementaux.

Sites généraux

Agence française de l'ingénierie touristique : http://www.afit-tourisme.fr

Fédération nationale des offices de tourisme et syndicats d'initiatives (FNOTSI) : http://www.tourisme.fr/

Maisons de la France (site officiel du Secrétariat d'Etat au Tourisme) http://www.franceguide.com/

Observatoire national du tourisme : http://www.ont.asso.fr/

Secrétariat d'Etat au Tourisme : http://www.tourisme.gouv.fr/

Sites régionaux

(CR = Conseil Régional ; CRT = Comité régional du tourisme)

Nord-Pas-de-Calais (CR) : http://www.cr-npdc.fr

Picardie (CR) : http://www.cr-picardie.fr/

Basse-Normandie (CR) : http://www.cr-basse-normandie.fr

Haute-Normandie (CR) : http://www.region-haute-normandie.fr

Bretagne (CR) : http://www.region-bretagne.fr
Bretagne (réseau Asteria) http://www.asteria.fr/
Pays de la Loire (CRT) : http://www.enpaysdelaloire.com
Poitou-Charentes (CRT) : http://www.tourisme-atlantique.com/
Aquitaine (CRT) : http://www.crt.cr-aquitaine.fr/
Languedoc-Roussillon (CRT) : http://www.sunfrance.com/
Midi-Pyrénées (CRT) : http://www.tourisme-midi-pyrenees.com
Riviera Côte d'Azur (CRT) : http://www.guideriviera.com
Provence-Alpes-Côte d'Azur (CRT) : http://www.crt-paca.fr

Sites départementaux

(CG = Conseil Régional ; CDT = Comité départemental du tourisme)

Nord (CDT) : http://www.cdt-nord.fr
Pas-de-Calais (CDT) : http://www.pas-de-calais.com/
Somme (CDT) : http://www.somme-tourisme.com
Seine-Maritime (CG) : http://www.cg76.fr
Calvados (CG) : http://www.cg14.fr/culture/
Manche (CDT) : http://www.manchetourisme.com/
Ille-et-Vilaine (CDT) : http://www.bretagne35.com/
Côtes-d'Armor (CDT) : http://www.cotesdarmor.com/
Finistère (CDT) : http://www.finisteretourisme.com/
Morbihan (CDT) : http://www.morbihan.com/
Loire-Atlantique (CDT) : http://www.cdt44.com/
Vendée (CDT) : http://www.vendee-tourisme.com/
Charente-maritime (CG) : http://www.charente-maritime.org/
Gironde (CDT) : http://www.tourisme-gironde.cg33.fr/
Landes (CDT) : http://www.tourismelandes.com/
Pyrénées-Atlantiques (CG) : http://www.cg64.fr/
Pyrénées-Orientales (CG) : http://www.cg66.fr/
Aude (CG) : http://www.audetourisme.com
Hérault (CDT) : http://www.cdt-herault.fr/
Gard (CDT) : http://www.cdt-gard.fr/
Bouche-du-Rhône (CDT) : http://www.visitprovence.com
Var (CDT) : http://www.cg83.fr/cg/part/cdt.htm
Alpes-Maritimes (CG) : http://www.cg06.fr/
Corse (Agence du Tourisme) : http://www.visit-corsica.com/

Annexe : Principales stations balnéaires de référence

Cette liste (évoquée page 51) correspond aux stations dont le plan d'urbanisme a été étudié et comparé pour l'élaboration de l'essai de typologie du chapitre III.

Les stations sont classées dans l'ordre chronologique de leur lancement.

1858, Deauville (Calvados)

1858, Houlgate (Calvados)

1860, Biarritz (Pyrénées-Atlantiques)

1860, Cabourg (Calvados)

1860, Lanton (Gironde)

1860, Villers-sur-Mer (Calvados)

1861, Berck-sur-Mer (Pas-de-Calais)

1863, Arcachon (Gironde)

1863, Saint-Gilles-Croix-de-Vie (Vendée)

1865, Royan (Charente-Maritime)

1867, Asnelles-sur-Mer (Calvados)

1867, Wimereux (Pas-de-Calais)

1870, Les Sables-d'Olonne (Vendée)

1870, Pornic (Loire-Atlantique)

1870, Pornichet (Loire-Atlantique)

1872, Mers-les-Bains (Somme)

1874, Soulac-sur-Mer (Gironde)

1875, Luc-sur-Mer (Calvados)

1877, Châtelaillon-Plage (Charente-Maritime)

1880, Pléneuf-Val-André (Côtes-d'Armor)

1881, Jullouville-les-Pins (Manche)

1882, Saint-Brévin-les-Pins (Loire-Atlantique)

1884, Saint-Quay-Portrieux (Côtes-d'Armor)

1886, Fort-Mahon-Plage (Somme)

1887, Etables-sur-Mer (Côtes-d'Armor)

1888, Le Touquet-Paris-Plage (Pas-de-Calais)

1890, La Baule (Loire-Atlantique)

1890, Saint-Lunaire (Ille-et-Vilaine)

1894, Camiers (Pas-de-Calais)

1895, Barneville-Carteret (Manche)

1898, Agon-Coutainville (Manche)

1900, Dunkerque-Dunes-de-Flandres (Nord)

1900, Erquy (Côtes-d'Armor)

1900, Fouras (Charente-Maritime)

1900, Hauteville-sur-Mer (Manche)

1900, Merlimont (Pas-de-Calais)

1900, Pyla-sur-Mer (Gironde)

1900, Quend-Plage-les-Pins (Somme)

1900, Trébeurden (Côtes-d'Armor)

1903, Lacanau-Océan (Gironde)

1903, Mimizan (Landes)

1903, Wissant (Pas-de-Calais)

1904, Saint-Michel-Chef-Chef (Loire-Atlantique)

1905, Hardelot-Plage (Pas-de-Calais)

1905, Plérin (Côtes-d'Armor)

1906, Sainte-Adresse (Seine-Maritime)

1912, Bray-Dunes (Nord)

1920, Saint-Georges-de-Didonne (Charente-Maritime)

1923, Hossegor (Landes)

1923, Ouistreham Riva-Bella (Calvados)

1924, Fréhel-Sables-d'Or-les-Pins (Côtes-d'Armor)

1925, Stella-Plage (Pas-de-Calais)

1926, La Tranche-sur-Mer (Vendée)

1928, Labenne (Landes)

INDEX DES ILLUSTRATIONS

Certaines illustrations incluses dans le texte et ne comportant pas de légende ne figurent pas dans cet index.

Les photographies, cartes, plans ou schémas réalisés par l'auteur sont précédés d'un astérisque.

Chapitre I

* Localisation de Sables-d'Or-les-Pins (cartes) 6

Chapitre II

Carte de Cassini, 1758 (diffusion : IGN) 26

Carte des Ingénieurs géographes militaires du Roy, 1775-1776.
Service historique de l'Armée de terre, Vincennes, photo Jean-Pierre Bihr. 26

Plage de Saint-Gabriel, Pas-de-Calais, affiche parue en 1902 28

Saint-Gabriel, carte postale ancienne, ~1912 28

* Les restes de Saint-Gabriel, été 2002 (photo) 28

Les débuts du chemin de fer en France.
Cartes extraites du site «Trains de France» (http://www.train.eryx.net/) 40

Chapitre III

* Stella-Plage, Pas-de-Calais (photo et plan) 50

* Cabourg, Calvados (photo et plan) 50

* Plan de Deauville (architecte Breney) 54

* Plan de Cabourg (architecte Paul Leroux) 56

Stella-Plage vue d'avion
Photo : Association Syndicale Autorisée des Propriétaires de Stella-Plage 56

* Plan de La-Baule-les-Pins, Loire-Atlantique 57

* Plan de Jullouville-les-Pins, Manche 57

* Plan de Hardelot-Plage, Pas-de-Calais 57

* Plan de Fouras, Charente-Maritime 58

Fouras vue d'avion. Photo : Office de tourisme de Fouras 58

* Plan de Pilat-Plage, La Teste-de-Buch, Gironde 59

* Plan d'Arcachon, Gironde 62

* Plan de Soulac-sur-Mer, Gironde 63

Mayville, Projet pour Le Touquet-Paris-Plage.
Extrait de Marie-Pierre Sensey-Tandeau : *Du Touquet à Paris-Plage* 65

* Plan du Touquet-Paris-Plage, Pas-de-Calais 66

* Plan de Sables-d'Or-les-Pins 67

Tell el-Amarna, Egypte (vue d'avion du site actuel).
Photo : *University of Southern California* (http://www-scf.usc.edu) 67

* Plan de Milet, Asie Mineure.
D'après «διαδρομές στην Αρχία Μίλητο», site internet de Ιδρύμα μείζο–νος ελληνισμού (Fondation du monde hellénique), Athènes, http://www.fhw.gr 68

* Plan de Timgad, Algérie. D'après Allan Langdale, Université de Californie (Santa-Cruz) http://ic.ucsc.edu/~langdale/arth134/index.htm 68

* Plan d'une ville-bastide médiévale : Saint-Louis de Carcassonne, XIIIe siècle 69

Tenochtitlán avant 1521. Gravure sur bois réalisée pour Cortés et publiée dans *Praeclara Ferdinandi Cortesii de nova maris oceani hispania narratio*, Nuremberg, 1524. Source : New-York Public Library (http://www.nypl.org) 70

* Plan du centre-ville de Mexico aujourd'hui 70

Chapitre IV

* Carte de la commune de Fréhel 73

La Roche du Marais ou Gravelle de Gargantua.
Carte postale des années 1920. 78

* Principales stations balnéaires autour de Sables-d'Or vers 1920 85

Sables-d'Or Gazette, entête 98

Chapitre V

* Routes et chemins aux environs de la grève du Miniou.
D'après la carte d'état-major de 1887 109

Le chemin menant à la grève depuis Plurien.
Carte postale des années 1920, archives municipales de Plurien 110

La grande dune, l'année d'avant son arasement.
Photo extraite de *La Bretagne Touristique*, 1924 111

* Carte montrant l'emprise de Sables-d'Or 111

* Les premières routes tracées pour Sables-d'Or-les-Pins
D'après la carte d'état-major de 1928 112

Cartes postales des années 1920 montrant l'un des chemins qui relient Plurien à la grève. Documents : archives municipales de Plurien 113

* Le projet de Sables-d'Or-les-Pins, superposé à la carte de Ingénieurs Géographes Militaires. Service historique de l'Armée de terre, Vincennes 114

* Sables-d'Or-les-Pins : Parties réalisées et parties encore en projet du temps de Roland Brouard (carte) 116

Extrait de la photographie aérienne de 1948.
Institut géographique national 117

Chapitre VI

* Constitution de la flèche littorale du Miniou (carte) 120

* Evolution de la flèche littorale du Miniou.
Sources : Carte des Ingénieurs Géographes (1776), cartes d'Etat-Major (1887 et 1928), photo aérienne IGN (1948 et 1998) 122

Baignade dans la lagune à marée haute.
Carte postale, 2001 © Editions Jack 123

* Vue générale sur la lagune par marée haute estivale 123

Le Mans, le Pont en X de Harel de la Noë. Carte postale ancienne 125

Carte postale montrant le viaduc de Souzain et classée dans la collection «La Bretagne Pittoresque» 125

Cinq cartes postales montrant le viaduc de Souzain (ou Souzin) 126

Le viaduc du Toupin. Carte postale ancienne 126

Le viaduc des Ponts Neufs. Photo : Association des Chemins de fer des Côtes-du-Nord, Langueux, http://www.trains-fr.org/cdn/ 126

* Carte du chemin de fer départemental des Côtes-du-Nord.
D'après la carte d'Etat-Major de 1928 129

* Urbanisme-fiction : plan d'un «Sables-d'Or hippodamien» 132

Chapitre VII

Vie mondaine, au début du XIXe siècle, autour de la source Rosalie.
Lithographie ancienne, © Editions du Lys, Clermont-Ferrand 147

* Plan de Vichy sous Napoléon Ier (1812) 144

* Plan de Vichy : les grands travaux de Napoléon III 146

«Vichy : ressourcez-vous».
Plaquette publicitaire de l'office de tourisme de Vichy 147

Vichy aujourd'hui.
D'après une carte postale intitulée «Vichy au bord de l'Allier», © Ed. Debaizieux . 148

* Photographies du Parc des Sources, l'allée centrale 150

* Photographies des Parcs de l'Allier 150

* Parcs de l'Allier : vues sur la ville et sur un chalet impérial 151

* Parcs de l'Allier : connexions avec les voies urbaines (photos) 151

* Parcs de l'Allier : les abords de la rivière (photos) 152

* Parcs de l'Allier : vue sur la rive d'en face 152

Chapitre VIII

* Plan du Vésinet à sa création.
Etabli d'après l'étude de Adeline Hamon et Dominique Pinon 161

Plan de Maisons-Laffitte. Photo extraite de l'ouvrage de Sophie Cueille : Maisons-Laffitte, Parc, paysage et villégiature, 1630-1930 162

Publicité pour le lotissement «Les Charmettes», au Vésinet, vers 1925.
Image extraite de *Le Vésinet au fil du temps*, Société d'Histoire du Vésinet 165

* Dans les rues du Vésinet (photographies) 166

* Dans les rues du Vésinet (photographies) 167

Chapitre IX

* Plan du Palais des Arcades 173

* Effets de friche de part et d'autre du boulevard (photos) 173

* Plan du bâtiment «Les Portiques» 173

* L'Hôtel des Dunes et son jardin, été 2002 (photo) 174

* Acacias-boules ayant survécu aux tempêtes et aux embruns (photo) . 175

La voie ferrée le long de l'Allée des Acacias vers 1925.
Carte postale ancienne, archives de la Bibliothèque municipale de Dinan 175

* Distances inter-façades le long de l'Allée des Acacias 176

Sables-d'Or, Première esquisse. Document attribué à Joseph Treyve et datant probablement de début 1923 (archives personnelles de Martine Abraham) 177

* Sables-d'Or, première esquisse (commentée) 178

Sables-d'Or, plan intermédiaire datant probablement de début 1924.
Archives personnelles de Martine Abraham 180

Hésitations autour du casino : plan intermédiaire et plan déposé en Mairie (détails) 181

Le plan du lotissement de Sables-d'Or-les-Pins.
Déposé en Mairie de Pléhérel, en décembre 1924 (archives municipales) 183

* Vue sur la mer à travers le putting-green (photo) 184

* Sables-d'Or dans son relief (plan) 185

* Le bas de Sables-d'Or (plan, détail) 186

* Le haut de Sables-d'Or (plan, détail) 187

En traîneau, à cheval ou en autochenilles, les images de la Grande Dune dans la *Bretagne Touristique* (1924-25). 188

Les dunes situées sur la flèche littorale.
Carte postale, vers 1924, archives de la Bibliothèque municipale de Dinan 188

* Vue sur la mer depuis Plurien (photo) 190

Carte du canton de Pléneuf, datée de 1790.
Archives départementales des Côtes-d'Armor (1 L 390) 192

Le ruisseau du Saint-Symphorien sur la carte d'état-major de 1887 192

* Les divagations du Saint-Symphorien.
D'après la carte de Cassini (1758), la carte des Ingénieurs Militaires (1775), la carte d'état-major (1887) et le relevé du géomètre Larieux (1923) 192

* Le Saint-Symphorien dans la vallée de Diane, été 2001 (photo)..... 193

Chapitre X

Sables-d'Or, photo aérienne, © Institut Géographique National, 1998 195

Sables-d'Or-les-Pins, vue d'avion.
Carte postale 2001, © Editions d'Art Jack, Louannec 196

* Entrée de la Vallée du Pont-Phily (photo) 198

Plan de Sables-d'Or-les-Pins, imprimé sur toile cirée et offert à tous les acquéreurs de lots à partir de l'hiver 1925-1926.
Archives de la Bibliothèque Municipale de Dinan 199

* L'allée des Sources (photo)..... 200

* Deux des pièces d'eau de la Vallée des Nymphes (photos) 200

* Près de la Vallée des Nymphes, les premières villas construites à Sables-d'Or (photo) 200

* Quatre photographies de la Vallée des Nymphes..... 201

Le Théâtre de Verdure, été 1925.
Carte postale, Archives de la Bibliothèque municipale de Dinan 202

* Le Théâtre de Verdure, été 2001 (photo) 202

* Entrée de la Vallée de Diane, côté Nord-Ouest (photo)..... 205

* Sous-bois dans la Vallée de Diane (photos) 205

* Le Vésinet : grille en fer sur mur d'appui (photo) 205

* Sables-d'Or : grille en béton armé sur mur d'appui (photo)..... 205

* Etablissements Macé (photo)..... 205

* Haie opaque au Vésinet (photo)..... 206

* Haie opaque à Sables-d'Or (photo) 206

* Clôture transparente au Vésinet (photo) 206

* Clôture transparente à Sables-d'Or (photo) 206

* Allées surdimensionnées à Sables-d'Or (photos) 208

* Continuité de l'espace assurée par les plantations de pins (photos) ... 208

* Bordures jardinées (photos) 209

* Effet de ville-parc dans le quartier de la Californie (photos)..... 209

* Marquage symbolique du territoire (photos) 210

Chapitre XI

Le Château du Keriolet, Concarneau.
Architecte : Joseph Bigot ; photo : Daniel Le Couédic 213

* Pavillons en front de mer (photo) 216

Inauguration du Palais des Arcades, 1925.
Carte postale ancienne, Bibliothèque municipale de Dinan 218

Yves Hémar : villa à Sables-d'Or, vers 1930.
Photo extraite de *Cent ans de tourisme en Bretagne* 219

* Yves Hémar : Hôtel Les Goélands et Hôtel Le Bon Accueil, sur l'Allée des Acacias (photo)..... 219

* Yves Hémar : Hôtel de Diane, Hôtel des Ajoncs d'Or, Hôtel des Dunes (photos)..... 220

La maison de Pol Abraham, en 1926. Photo extraite de l'ouvage dirigé par Gérard Prémel : *Architecture et identité régionale* 221

* La maison de Pol Abraham aujourd'hui (photo) 221

* Pol Abraham : Villa Collignon, 1926 (photo) 222

Villa Collignon, la façade.
Photo parue dans la Bretagne Touristique (n° 64, 1926) 222

Villa Collignon : la façade et ses «tracés régulateurs».
D'après Julien Chouzenoux, Ecole d'Architecture de Rennes, 1993-94 222

Le front de mer d'Houlgate au début du XXe siècle.
Carte postale extraite de D. Rouillard, *Le site balnéaire* *223*

Le front de mer de Sables-d'Or en 1925 (photo).
Archives de Martine Abraham 223

* Les villas de Sables-d'Or (photos)..... 224

Chapitre XII

Sables-d'Or-les-Pins dans *La Bretagne Touristique* en 1926 227

* Aménagements légers dans la Vallée de Diane (photo) 231

Plantations récentes autour de la Vallée des Nymphes.
Photos extraites de La *Bretagne Touristique*, 1925 231

Plantations de pins dans les dunes (*Bretagne Touristique*) 232

Un rocher sur la plage (baptisé «le Sphinx»), avec l'îlot Saint-Michel
en arrière-plan (*Bretagne Touristique*) 232

Photographie illustrant les activités de pêche dans la première
plaquette sur Sables-d'Or. Photo R. Hinet, *la Bretagne Touristique* 233

Affiche pour Sables-d'Or-les-Pins, *Charles Loupot, 1925*
Archives de la Bibliothèque minicipale de Dinan 234

Affiche pour Sables-d'Or-les-Pins, *Henri Le Monnier, 1925*
Archives de la Bibliothèque minicipale de Dinan 234

Affiche pour Sables-d'Or-les-Pins, *Suz Hulot, 1935*
Archives de la Bibliothèque minicipale de Dinan 234

Quelques affiches, antérieures ou contemporaines à Sables-d'Or
(Saint-Malo, Boulogne-sur-Mer, Soulac-sur-Mer, Trouville). BNF 235

Photographie de couverture :

* Vue sur la mer depuis Plurien (allée des Mouettes)

La construction paysagère d'une identité territoriale

Imaginaire et réalité dans une station balnéaire des Côtes-d'Armor : Sables-d'Or-les-Pins

- Table des matières -

I - Identité, territoire et paysage

L'identité d'un territoire, entre conservation et innovation 5
Le projet, constructeur d'identité 7
Définitions 7
Premier paradoxe : similitude et différence 8
Second paradoxe : permanence et évolution 9
Territoire et projet de paysage 10
Construction identitaire et construction paysagère 12
Ressource, contrainte, risque et agrément : les «entités trajectives» 13
Le processus d'*artialisation* 14
L'invention du paysage 15
Dépaysement et entrelacement 16
Le choix de Sables-d'Or-les-Pins 17
Fils conducteurs et aspects méthodologiques 18

II - L'avènement du balnéaire

Un littoral à stabiliser 22
    Villages engloutis ou ensevelis 22
    Littoral et sécurité du territoire 23
    *Les stations balnéaires et la me*r 28
    Le territoire des lapins 29
L'eau et la ville 30
    L'eau dans l'Antiquité : abondance et technicité 31
    Le Moyen-Age : raréfaction de l'eau et perte des savoir-faire 32
    La ville industrielle : histoire d'une maladie 34
L'invention des loisirs et la redécouverte de l'eau 36
    Une nouvelle organisation du temps 36
    La renaissance des stations thermales 37
Chemin de fer et stations balnéaires 38
    Les débuts du chemin de fer en France 40

III - L'urbanisme balnéaire, essai de typologie

Des stations qui se ressemblent 42
Une question d'identité 43
Définition : qu'est-ce qu'une station balnéaire ? 44
De l'établissement de bains à la «ville nouvelle» balnéaire 45
De l'éloge de la fraîcheur à l'héliophilie 46
Des stations créées *ex-nihilo* 47
Tabula rasa et formes urbaines balnéaires 49
Limites 49
Méthode 51
Les schémas de départ 52
Du schéma à la réalité : 1 - le cas de Deauville 54
Du schéma à la réalité : 2 - le cas de Cabourg 55
Schémas mixtes 57
Variantes contextuelles 58
La «règle» et les exceptions 60
L'absence d'éléments structurants 60
Une villégiature dans la forêt : la Ville d'Hiver d'Arcachon 61
Une cité-jardin balnéaire : Soulac-sur-Mer 63
Le Touquet, ou l'émergence d'un nouveau type balnéaire 64
L'orthogonalité comme forme urbaine 67
Des villes coloniales aux stations balnéaires 71

IV - Mythes et réalités dans la fondation de Sables-d'Or-les-Pins

La spécificité du littoral breton 74
Les engrais marins 74
L'importance économique du goémon 76
L'économique et le symbolique 78
La valeur financière des dunes 79
Premières «découvertes» de la grève du Miniou 81
La «découverte» de la grève du Miniou par Roland Brouard 83
La Bretagne touristique et la fondation du mythe 85
Du découvreur à l'entrepreneur 90
Un tremplin efficace : la gazette de Sables-d'Or 94
Conclusion 98

V - Rencontre entre un projet et un territoire habité

Le point de vue des habitants… soixante-quinze ans après 102
Ce que l'on peut savoir du point de vue des habitants 104
Plus qu'une plage, une ville 107
Sables-d'Or et les voies de circulation 110
Raccordement de Sables-d'Or au réseau viaire 111
Sables-d'Or-les-Pins et la forme du territoire 114
Les premiers temps de Sables-d'Or 116
Conclusion 117

VI - Les premiers ingrédients d'une singularité

Une flèche littorale à pointe libre 120
La ligne de chemin de fer Saint-Brieuc — Matignon 124
Louis Harel de la Noë (1852-1931) 124
Modernité et territoire 127
Le tracé de la ligne et le destin de Sables-d'Or 128
Le chemin de fer : axe central de la station 132
La loi Cornudet 133
Conclusion 136

VII - Les frères Treyve, collaborateurs de Roland Brouard et paysagistes vichyssois

Les collaborateurs de Roland Brouard 138
Les véritables auteurs du plan 139
Les frères Treyve : troisième génération de paysagistes 141
Le modèle vichyssois 142
Les grands travaux de Napoléon III 145
Les frères Treyve à Vichy, au début du XXe siècle 146
De la station thermale à la station balnéaire 148
Conclusion 149
Promenade illustrée dans les Parcs de Vichy 150

VIII - Le cahier des charges de Sables-d'Or, un héritage du Vésinet

De l'échelle du territoire à celle de la propriété privée 154
Le modèle vésigondin 154

Comparaison entre deux cahiers des charges 155
La transition entre espace public et espace privé 158
Les clôtures 158
Retrait des constructions 160
D'un cahier des charges à l'autre : les autres modèles 160
Villégiature de bord de ville et villégiature de bord de mer 164
Promenade illustrée au Vésinet 166

IX - D'un sentiment d'abandon
à la découverte des grandes lignes d'un projet paysager

Une impression d'inachèvement 170
Premier contact 172
Une ville-parc dissimulée 174
Les grandes lignes du projet 177
Un plan intermédiaire 180
Le plan déposé en mairie 182
Sables-d'Or dans son relief 185
L'arasement des dunes 187
Le détournement du ruisseau Saint-Symphorien 191

X - Sables-d'Or-les-Pins : ville-parc balnéaire

Les vallées boisées de Sables-d'Or 196
La Vallée du Pont-Phily 198
La Vallée des Nymphes 198
La Vallée de Diane 201
En résumé 203
Les effets du cahier des charges 205
Des habitants plus ou moins «paysagistes» 210

XI - L'architecture à Sables-d'Or-les-Pins
entre régionalisme breton et style balnéaire

Des habitations dans un parc paysager 215
Un premier architecte pour Sables-d'Or : Yves Hémar 216
L'œuvre de Pol Abraham à Sables-d'Or 220
Le «style architectural» de Sables-d'Or 222

XII - Sables-d'Or-les-Pins au fil du XXe siècle de la construction d'une image à l'adaptation aux évolutions des pratiques balnéaires

L'architecture, image de la réussite 226
De l'image de départ à l'image de la ville 228
L'image de Sables-d'Or 229
Hésitations entre nature et modernité 230
Une station discrètement balnéaire 232
Image et identité 233
Trois affiches pour Sables-d'Or-les-Pins 234
L'évolution des pratiques balnéaires au XXe siècle 236
Des stations en état de déshérence 236
«Hors saison, la Bretagne c'est aussi de saison» 237
Un nouveau modèle pour Sables-d'Or : Scheveningen ? 238
L'avenir de Sables-d'Or 238

Conclusion

L'identité de Sables-d'Or : une question d'actualité 241
Les conditions de l'émergence d'une singularité 241
La construction d'une ville-parc de bord de mer 243
Les grands traits d'un «projet de paysage» 245
Un plan d'ensemble résultant d'une transposition de principes et non de formes 246
Un projet qui s'inscrit dans l'histoire de son territoire 247
Perspectives 249

Bibliographie 251
Références Internet 263
Annexe : stations balnéaires de référence 267
Index des illustrations 269
Table 277

La construction paysagère d'une identité territoriale

L'ABOUTISSEMENT, au XIXe siècle, des vastes campagnes de stabilisation du littoral français, a pour effet de rendre disponibles des terrains constructibles à proximité des plages, au moment même où l'expansion de la pratique du bain de mer leur donne une nouvelle utilité. En effet, poussées par l'inconfort croissant des villes industrielles et aidées par l'expansion rapide du chemin de fer, les classes sociales favorisées de l'Europe Occidentale redécouvrent les vertus thérapeutiques et mondaines de la villégiature, d'abord en réinvestissant les stations thermales, puis en s'installant dans ces «villes nouvelles» que sont alors les stations balnéaires.

Celles-ci se révèlent être des opérations immobilières fructueuses pour des promoteurs qui, à la suite du succès de Brighton en Angleterre et de Deauville en France, en construisent par centaines sur le littoral de la Manche et de l'Atlantique puis, plus tardivement, sur la côte méditerranéenne. Implantées sur des terrains particulièrement malléables, donc propices à une «table rase», et organisées dans le simple but d'optimiser la relation physique et visuelle entre les bâtiments d'habitation et la plage, toutes ces stations sont conçues sur un plan d'urbanisme qui tend à être toujours le même : un quadrillage orthogonal appuyé sur le front de mer. La répétition quasi-systématique de cette forme urbaine rappelle les villes coloniales et le peu de relations qu'elles ont avec le territoire de leur implantation. Malgré une architecture très créative, les stations balnéaires tendent ainsi à se ressembler entre elles, tant par leur forme que par la manière dont elles répondent à une attente sociale unique : la pratique du bain de mer.

Quelques exceptions émergent de cette monotonie et Sables-d'Or-les-Pins en fait partie. Conçue comme une ville-parc de bord de mer, mais établie dans un jeu complexe et abouti de relations avec l'ensemble du territoire de son implantation, elle est l'œuvre d'un entrepreneur original associé à deux paysagistes. Leur projet ne se présente pas comme une composition posée sur une table rase, mais comme une nouvelle organisation d'un territoire, appuyée sur une bonne connaissance des usages antérieurs et ouverte à des usages à venir.

L'hypothèse que l'on veut vérifier ici est que la mise en œuvre d'un savoir-faire et d'une sensibilité de paysagiste, dans un projet comme celui de Sables-d'Or-les-Pins, en favorisant des sentiments d'appropriation plutôt que de dépossession, peut contribuer à la construction durable d'une identité territoriale.

Photo de couverture :

Sables-d'Or-les-Pins, l'Allée des Mouettes vue depuis le coteau (voir page 190).