- 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.

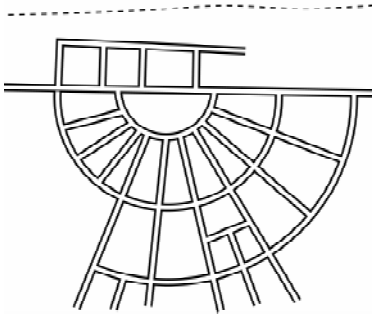
Les stations balnéaires sont des villes incomplètes parce que, si l'on excepte les professionnels du tourisme, il leur manque l'une des activités principales de la vie urbaine qu'est le travail. Il en résulte que les déplacements de leur population, de la villa vers la plage et de la plage vers la villa, 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.

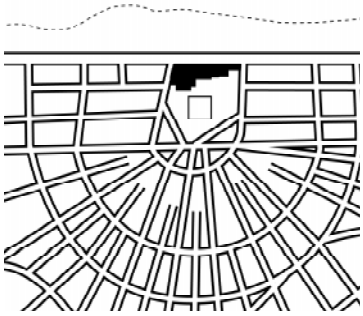
- Il reste un aspect qui compte beaucoup dans la forme urbaine d'une station balnéaire et qui n'apparaît pas sur les plans, c'est la qualité de l'architecture. La comparaison entre Cabourg et Stella-Plage est assez probante sur ce point :

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]

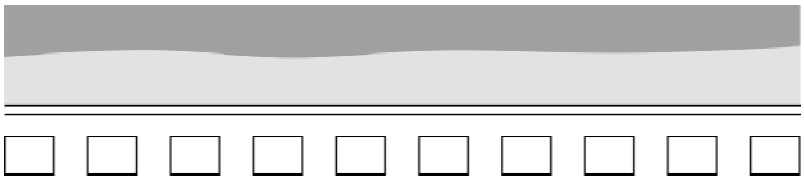
1 - Francis Hallé et Roelof Oldeman : *Essai sur l'architecture et la dynamique de croissance des arbres tropicaux*, Paris : Masson, 1970. S'appuyant sur leur observation de la flore arborée tropicale, Hallé et Oldeman ont proposé une nouvelle classification des arbres comportant, à l'époque, vingt-et-un 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 :

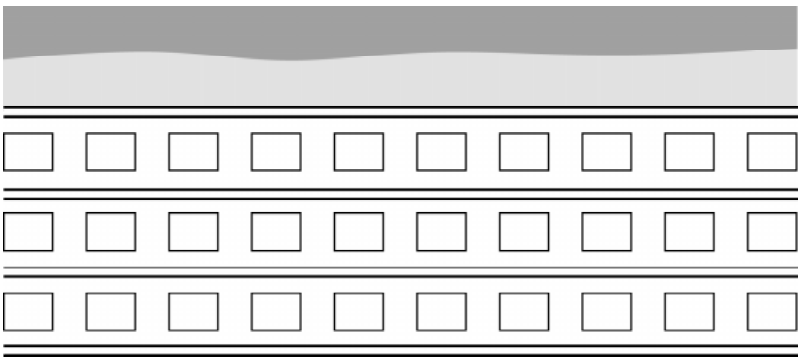


Un alignement de villas et d'hôtels est installé le long du front de mer, en arrière d'une digue qui sert à la fois de protection contre la mer, en lieu et place de la végétation détruite par l'arasement, et de support à une promenade. Chaque villa dispose idéalement d'un accès immédiat à la plage, mais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

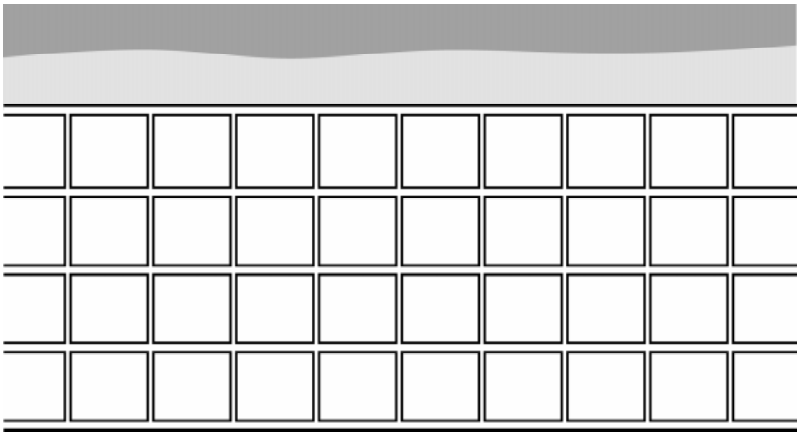
Néanmoins, et tout théorique qu'il soit, ce schéma a réellement existé, ne serait-ce que comme point de départ de stations qui se sont trouvé lancées sans planification préalable. Mais on peut hésiter, à ce stade, à parler d'*urbanisme* balnéaire… à moins de considérer qu'il s'agit là du *degré zéro*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



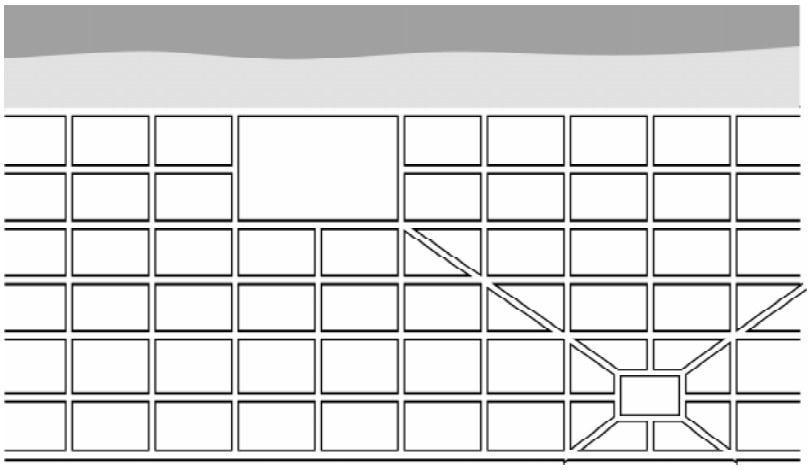
Certaines de ces stations, d'ailleurs, ne dépasseront pas ce niveau de complexité, que Daniel Clary apparente à du *«lotissement balnéaire»*. Mais, comme le précise le même auteur, il s'agit le plus souvent de *«stations à fonction de banlieue»* [1]. C'est-à-dire que certaines des fonctions habituelles 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.

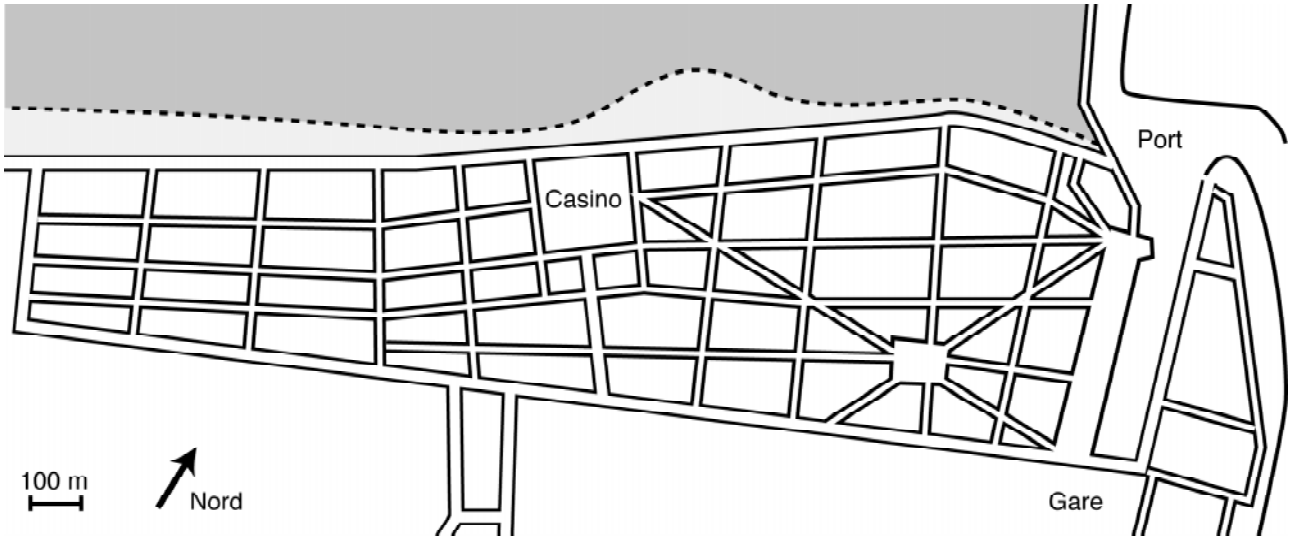
Par contre, lorsque la station est planifiée et que l'intention de ses promoteurs est d'en faire un lieu de vie actif et autonome, le quadrillage se complexifie quelque peu pour donner une place dominante à un embryon de centre-ville qui s'organise autour du casino.



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.

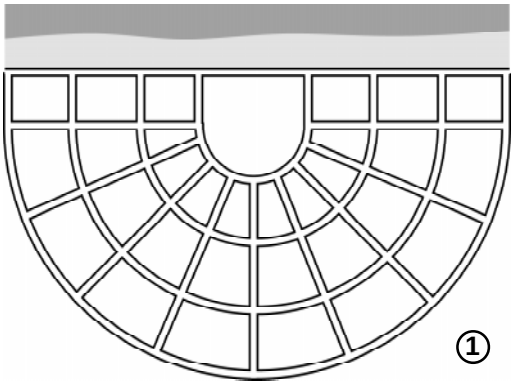
Elle joue surtout le rôle *«d'écran qui sépare sans ambiguïté l'espace des baigneurs de celui des pêcheurs»*, comme le décrit Jean-Didier Urbain à propos du Croisic [1]. De fait, dans la plupart des stations, l'environnement géographique immédiat semble totalement ignoré : *«la plage, disponible, est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

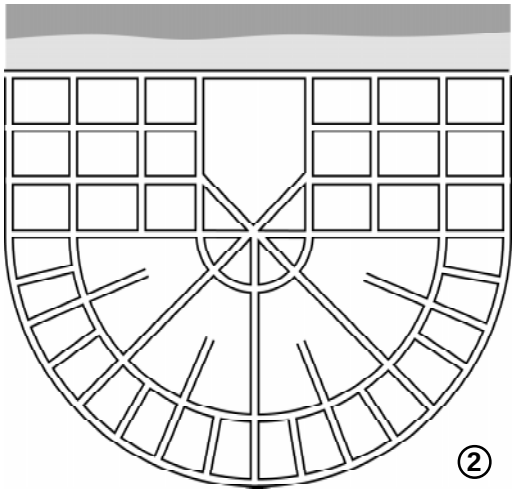
On remarquera aussi que si un tel plan comporte une place dominante qui joue le rôle de centre-ville, celui-ci n'apparaît que comme un carré un peu plus important que les autres dans le système de la «tablette de chocolat». Ce centre n'oriente pas l'ensemble du tracé de la station dont seules une ou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

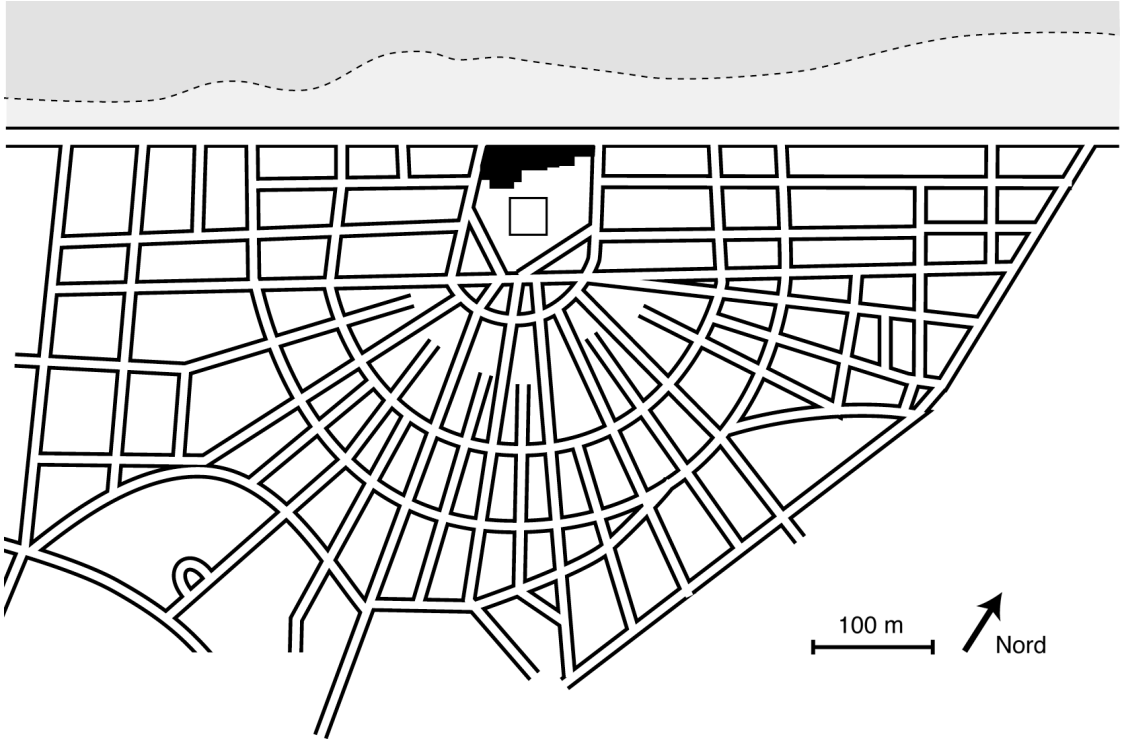
2 - *Op. cit.* page 66.

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

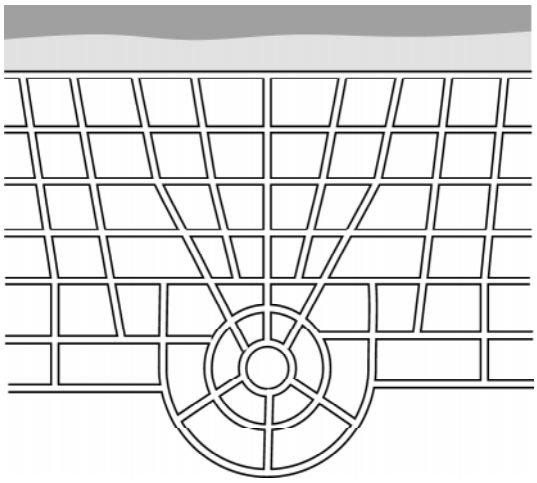
Station lancée en 1925

Photo : Association Syndicale Autorisée des Propriétaires de Stella-Plage

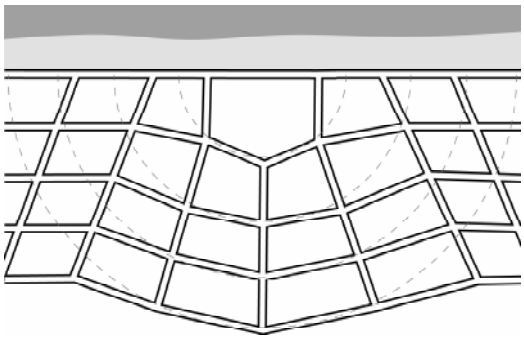
Schémas mixtes

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.

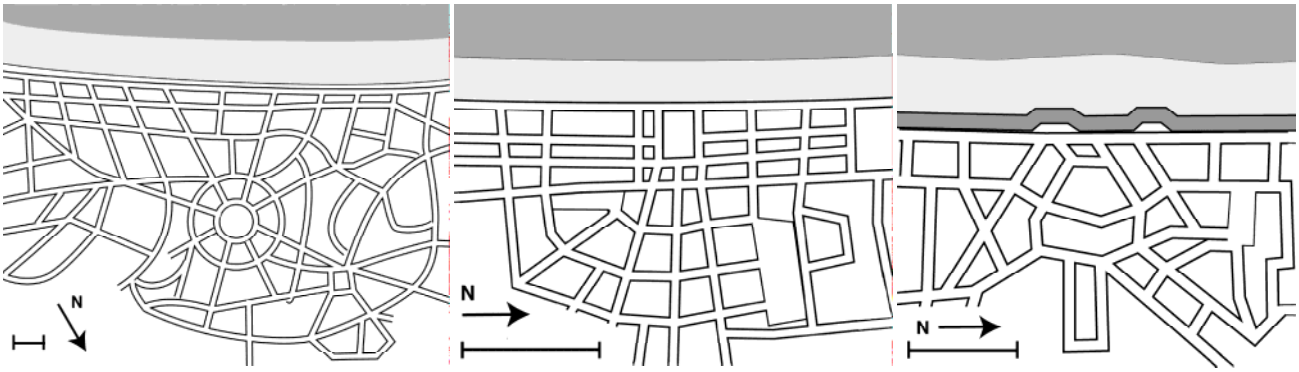
Parmi les nombreuses manières d'opérer cette combinaison, on peut schématiquement en décrire deux.



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.

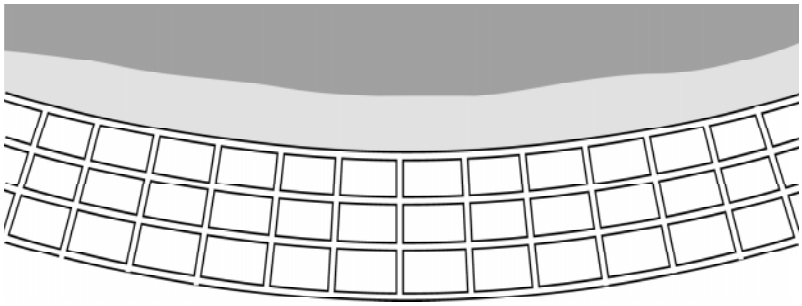


La-Baule-les-Pins (Loire-Atlantique, 1920), Jullouville-les-Pins (Manche, 1881), Hardelot-Plage (Pas-de-Calais, 1905)

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.



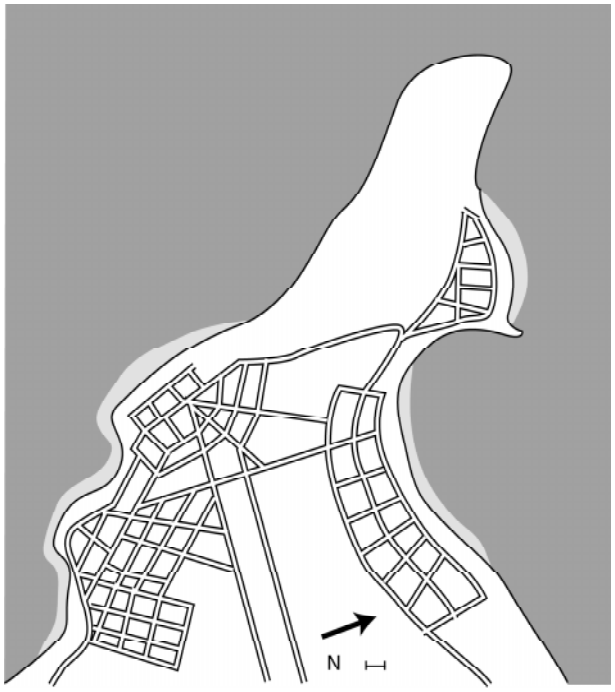
Lorsque le littoral est plus tortueux, le plan d'ensemble est beaucoup plus complexe, mais à bien l'observer, on s'aperçoit qu'il n'est jamais que le résultat de la juxtaposition de plusieurs des modèles présentés jusqu'ici : un peu de quadrillage courbé, un peu de radioconcentricité, le tout relié par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

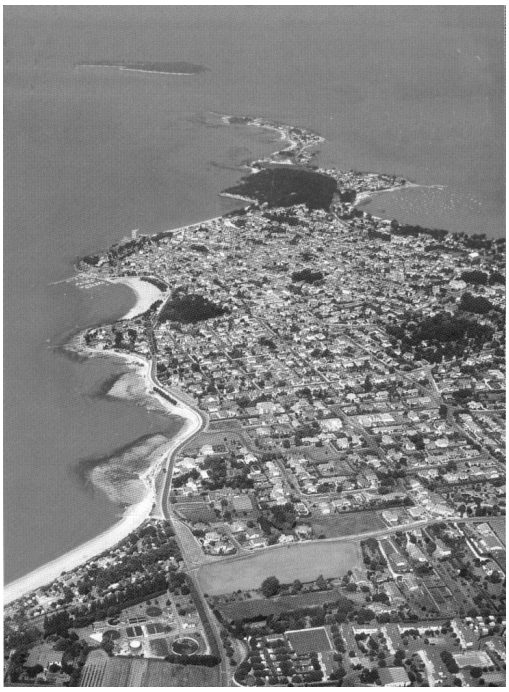
Les cas de quadrillages courbés sont très fréquents, puisque le littoral est rarement rectiligne. Les cas plus complexes, comme celui illustré ici (Fouras, en Charente-Maritime), se rencontrent notamment dans des situations de presqu'îles sableuses. Ils donnent lieu à de nombreuses variantes.

Fouras, plan et vue d'avion

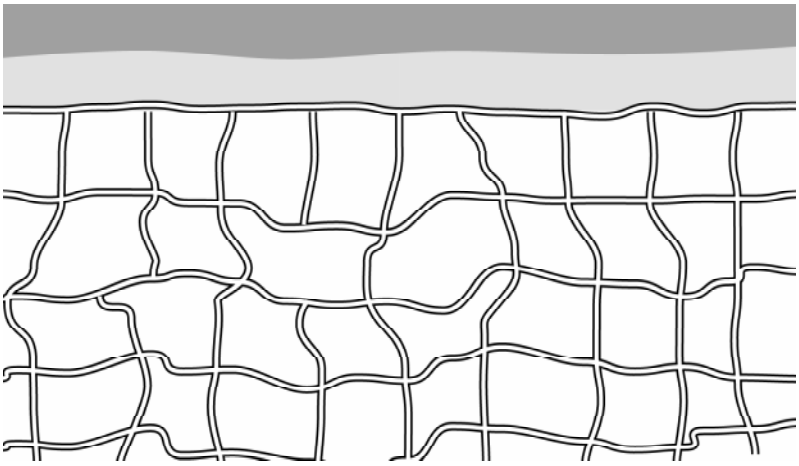
station de Charente-Maritime créée vers 1900.

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.

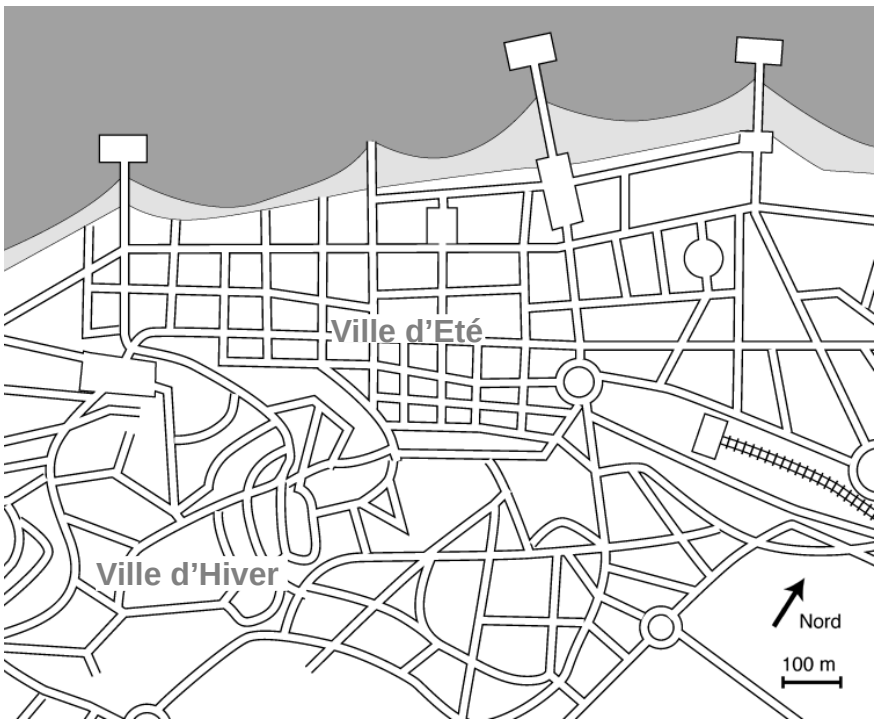
Mais les intentions des frères Pereire ne se limitaient probablement pas à la création d'une ville médicale, fut-elle destinée à devenir mondaine. On parlait encore beaucoup, en ce milieu de XIXe siècle, d'un projet de port sur le bassin d'Arcachon, et celui-ci aurait nécessairement amené sur place une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

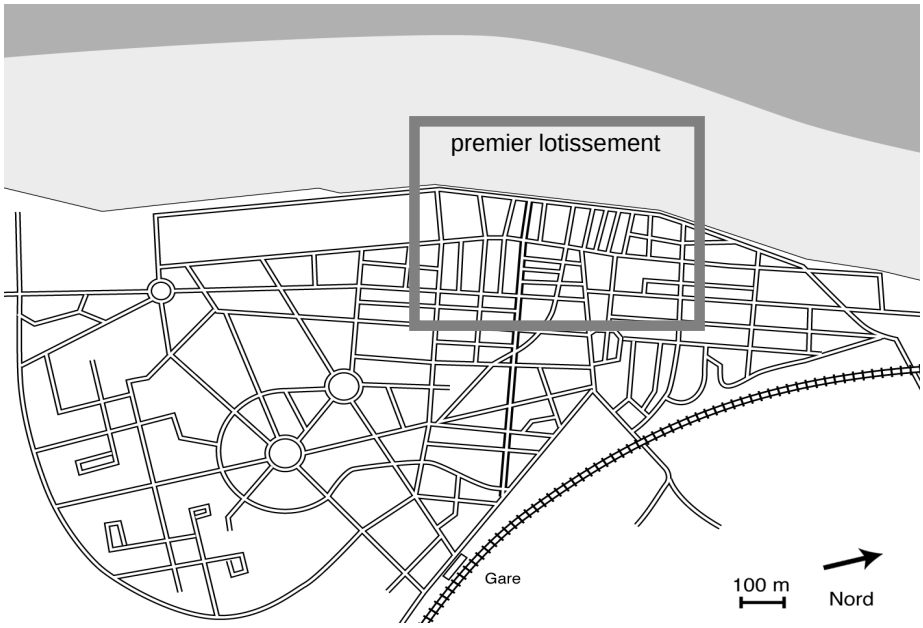
L'actuelle station, qui s'est d'abord appelée Soulac-les-Bains, est donc fort probablement construite sur les dunes qui recouvrent cet ancien village, comme c'est d'ailleurs souvent le cas sur la côte landaise. La renaissance de Soulac commence avec une ordonnance royale qui, en 1848, confie à un hôtelier, 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]

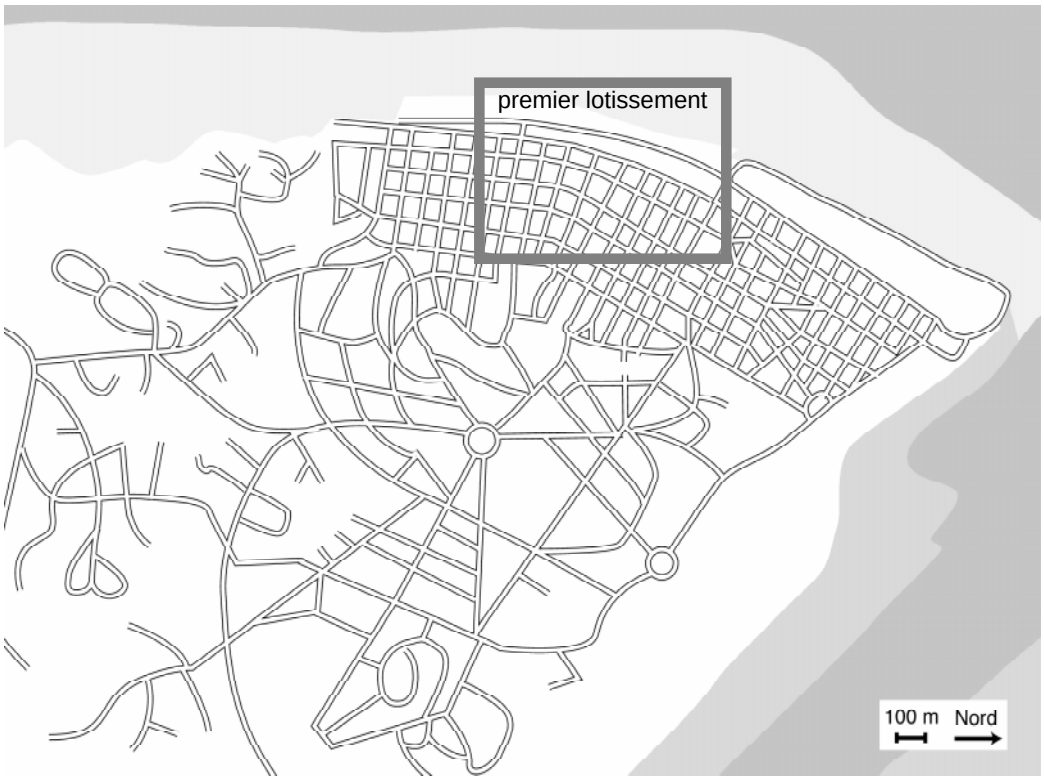
1 - Patrick Saudemont : *Les couleurs du Touquet*. Villeneuve d'Asq : Ravenet-Anceau, 2002, page 11.

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.



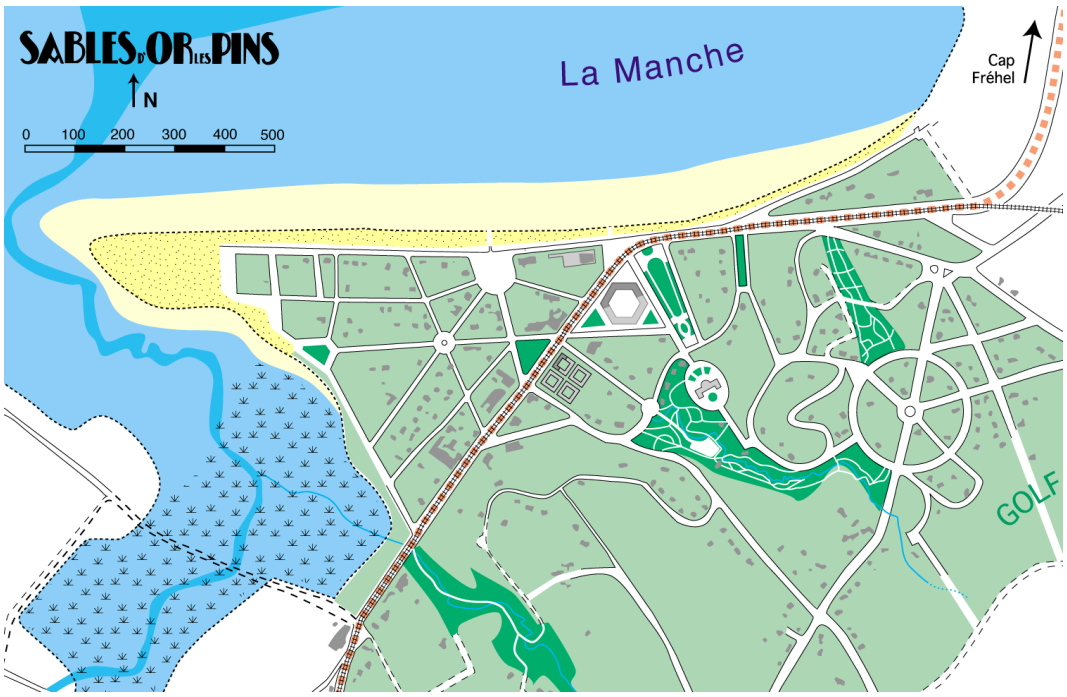
Plan du Touquet-Paris-Plage

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,

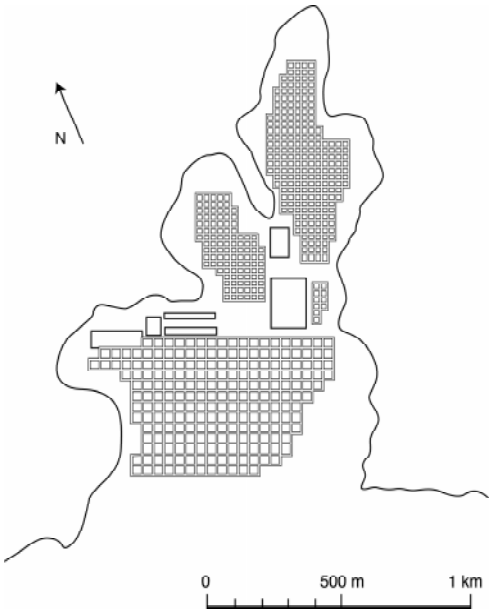
originellement «Akhetaton», fondée par Akhnaton vers -1362, était le village où résidaient les ouvriers constructeurs de pyramides.

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]

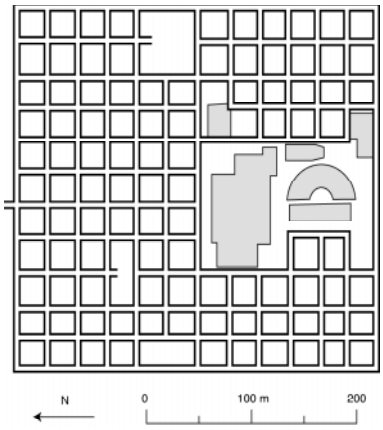


Plan de Milet

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.

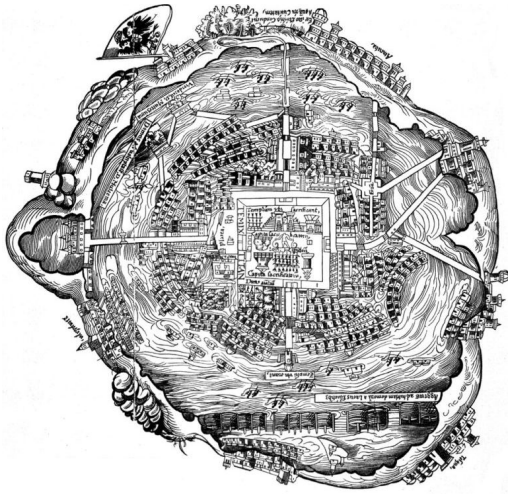
Car c'est le propre de toutes les «villes nouvelles» de l'histoire de *«consolider les conquêtes territoriales, maîtriser les croissances démographiques ou contrôler l'essor économique et culturel»*. [1]

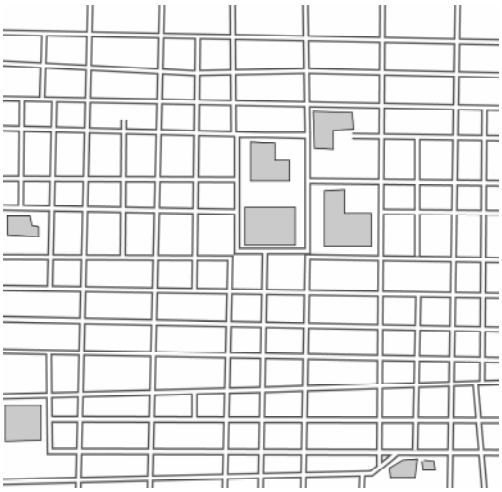
Après les villes-bastides, dont le développement s'arrête avec la guerre de Cent ans, on retrouvera des villes nouvelles à plan orthogonal, d'initiative royale cette fois. Ce sera le cas de Rochefort ou de Richelieu, toutes deux construites au XVIIe siècle. Mais c'est surtout hors de leur continent que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