

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 XIX^e siècle», in Michel Racine (dir.) : *Créateurs de jardins et de paysages en France*. Tome 2, du XIX^e siècle au XXI^e siècle. Arles, Versailles : Actes-Sud, ENSP, 2002. Pages 84-85.

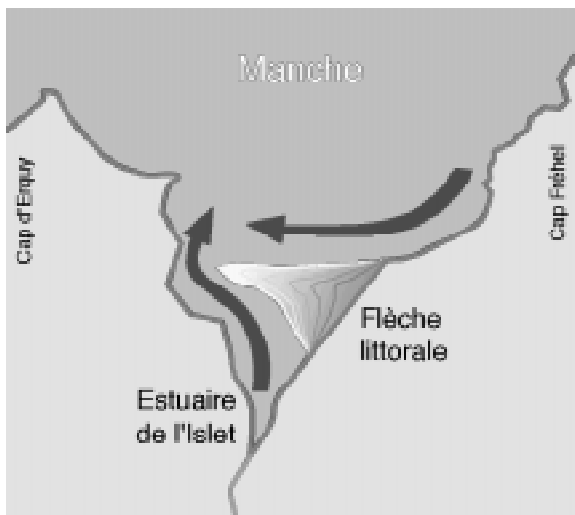
Une flèche littorale à pointe libre

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'avancait 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 XXI^e 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 XIX^e 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)

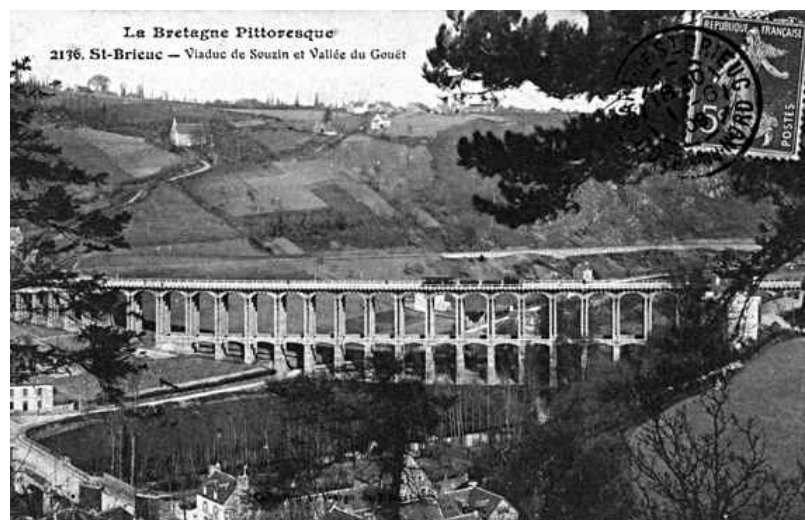
Ce pont permettait le croisement entre la ligne de chemin de fer nationale et le tramway départemental. Il fut détruit par un bombardement en 1944.

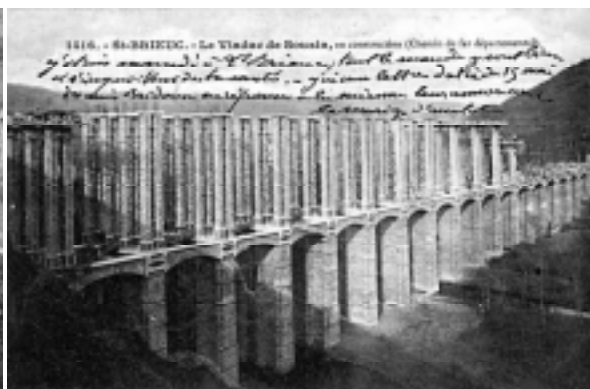
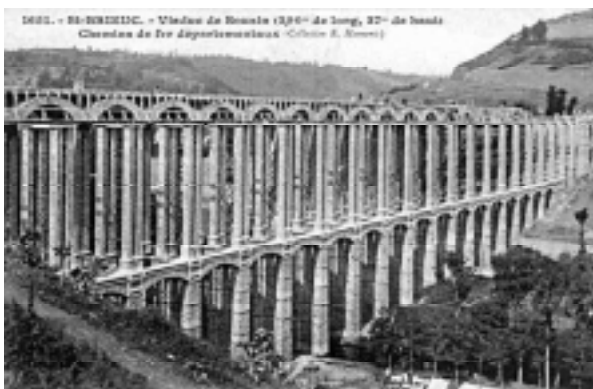


En effet, si les ingénieurs de son époque qui travaillaient sur le béton armé s'occupaient principalement de réaliser des structures lourdes et très résistantes, Harel de la Noë, lui, s'était spécialisé dans les constructions légères et peu onéreuses. Ses ponts et viaducs s'avéraient ainsi plus intéressants 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'allègement [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, Languieux, <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 Costarmoricaïns 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 XX^e 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 «deshérité», 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 XX^e 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 déraile 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'Orles-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'on 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).