

CONCLUSION

L'identité de Sables-d'Or : une question d'actualité

Lorsqu'en 1998, les mairies de Fréhel et de Plurien, assistées par la Direction départementale de l'équipement, ont commandité une étude de définition pour la «requalification de la traversée de Sables-d'Or-les-Pins», leur attente était claire : il s'agissait d'obtenir, par un nouvel aménagement paysager, un allongement de la saison touristique, afin d'utiliser au mieux les potentialités de la station. Cette attente était partagée par les commerçants et prestataires de services qui comptaient sur les retombées économiques qu'entraînerait une augmentation de la fréquentation.

Bien sûr, le fait d'avoir eu recours à une étude de définition⁽¹⁾, plutôt qu'à un marché de maîtrise d'œuvre, dénote sans doute, de la part des commanditaires, un désir de mieux connaître la particularité de Sables-d'Or avant d'engager un projet de réaménagement. Mais à l'issue des entretiens effectués avec les divers acteurs concernés, il est apparu évident que l'idée dominante était bien de relancer le projet de Roland Brouard, en l'actualisant, certes, mais toujours dans le but de réaliser une station balnéaire performante et capable d'occuper une place concurrentielle sur le marché du tourisme du Nord de la Bretagne.

Cette attente traduisait à mes yeux une certaine méconnaissance du projet original dont résulte la station, et il m'a semblé important de reconstituer la genèse de ce projet qui, dès 1924, a toujours été relégué au second plan, dans l'ombre des campagnes médiatiques orchestrées par Brouard lui-même et largement reprises dans les publications récentes.

Pour cela, je me suis tout d'abord attaché à re-situer le projet de Sables-d'Or dans son contexte historique et géographique, pour mieux comprendre ensuite quelle en a été l'originalité. Je me suis alors efforcé de montrer quelles étaient les particularités de ce territoire, et de quelle manière les concepteurs de la station ont su en tirer parti pour que leur projet contribue à en construire durablement l'identité.

Les conditions de l'émergence d'une singularité

L'apparition en grand nombre de stations balnéaires sur le littoral français correspond à une singulière convergence entre plusieurs facteurs historiques : stabilisation du littoral, redécouverte des vertus du bain et de la villégiature, évolution rapide des transports... L'étude de ces différents aspects historiques met en évidence le fait que Sables-d'Or apparaît à la fin d'une

1 - L'étude de définition est une «procédure définie par le Code des marchés publics et permettant, à la différence du concours, l'établissement d'un dialogue prolongé (pouvant aller jusqu'à la redéfinition du programme) entre le commanditaire (le futur maître d'ouvrage) et les maîtres d'œuvre pressentis». Roland Vidal, in Pierre Donadieu et Elisabeth Mazas : *Des mots de paysage et de jardin*. Dijon : Educagri, 2002, page 109.

Voir la plaquette de la MIQCP (Mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques) : *La méthode des marchés de définition simultanés*. Paris, juin 2001.

Voir aussi le *Nouveau code des marchés publics*, titre III, chapitre V, articles 73 (pour les marchés de définition) et 74 (pour les marchés de maîtrise d'œuvre)

(<http://www.legifrance.gouv.fr>).

première vogue du balnéaire qui commence, en France, avec Deauville, et se termine, ou en tout cas ralentit fortement, avec la crise économique de 1929.

Durant cette période, des centaines de stations sont construites sur des cordons dunaires utilisés comme des terrains vierges avec, pour seules relations au territoire, la mer, d'un côté, et la nécessaire présence du chemin de fer, de l'autre. Conçues dans le simple but d'optimiser la pratique du bain de mer en relation avec celle de la villégiature, elles adoptent des formes urbaines qui tendent à reproduire, avec peu de variantes, l'orthogonalité qui caractérise par ailleurs de nombreuses villes coloniales. Dans cette monotone répétition d'une forme unique, quelques stations apparaissent comme des exceptions. Sables-d'Or-les-Pins en fait partie et la simple observation de son plan d'ensemble suffit à le constater : c'est ce qu'a voulu mettre en évidence l'essai de typologie développé au chapitre III.

Mais cette singularité n'est pas mise en avant par Roland Brouard et ses collaborateurs. Soucieux avant tout d'assurer la promotion d'une station «à la mode», ils laissent aux journalistes de l'époque le soin de construire pour Sables-d'Or un «mythe» comparable à celui des stations concurrentes, et notamment de celles de la Côte Normande. L'image de Brouard devient alors celle d'un découvreur de plage déserte précédant celle d'un entrepreneur de génie qui sait, sous le sable de cette plage, déceler une ressource économique insoupçonnée avant lui.

Pourtant, et bien qu'il contribue à sa manière à l'identité de la station, ce mythe du découvreur-entrepreneur contredit et dissimule en partie la réalité du projet. Car celui-ci se singularise avant tout par le fait que Sables-d'Or, à l'inverse de beaucoup d'autres stations, n'est pas posé sur une *tabula rasa* qui effacerait aussi bien le relief existant que l'histoire vécue du territoire. Le respect porté aux réseaux de voiries locales témoigne au contraire de l'attention portée par Brouard envers les pratiques sociales qui préexistaient à l'implantation de la station, et de sa volonté de faire, au mieux, accepter son projet par les habitants⁽¹⁾.

La relation entre ce projet et son territoire ne se limite d'ailleurs pas au respect envers les habitants et leurs pratiques. D'autres «ingrédients», qui existaient avant Sables-d'Or, avaient déjà donné un caractère singulier au lieu de son implantation.

- L'estuaire de l'Islet, refermé par une flèche littorale, constituait une configuration géomorphologique exceptionnelle.

- Un ingénieur des Ponts et Chaussées avait ensuite donné à une ligne de chemin de fer secondaire un tracé original qui allait jouer un rôle prépondérant dans l'avènement et la forme de Sables-d'Or-les-Pins.

1 - Selon Claude Jacquier, le propre de la *tabula rasa* est de faire disparaître «ce qui traditionnellement offrait une plus grande résistance aux mutations, à savoir le parcellaire et surtout le tracé des réseaux de voirie». Claude Jacquier : «La ville, d'un temps à l'autre», *op. cit.*

- Enfin, la première loi d'urbanisme française, dite «loi Cornudet», était votée peu de temps avant le projet de Brouard, et rendait obligatoire le dépôt et l'approbation d'un plan d'ensemble avant toute création d'une station balnéaire.

L'art des concepteurs de Sables-d'Or allait être de faire en sorte que ces particularités n'apparaissent pas comme des contraintes dont le projet aurait dû s'accommoder tant bien que mal, mais comme des éléments constructeurs de ce projet.

La construction d'une ville-parc de bord de mer

Pour mener à bien ce qui allait de plus en plus s'affirmer comme le projet paysager d'une ville-parc de bord de mer, Roland Brouard s'adjoint, dès le début de son entreprise, les compétences de deux architectes-paysagistes vichyssois : les frères Treyve.

Par leur intermédiaire, le projet de Sables-d'Or bénéficie, d'une part, d'un savoir-faire acquis à Vichy par la famille Treyve depuis trois générations, et d'autre part, d'un art que connaissent bien les architectes-paysagistes, celui de la transposition de références. Celles-ci proviennent en partie de la station thermale, dont les Treyve reprendront quelques principes d'aménagement, mais aussi d'une autre ville de villégiature, contemporaine de Deauville : Le Vésinet. Ce ne sont pas les formes réalisées par le comte de Choulot qui seront transposées à Sables-d'Or, mais les principes dictés par un cahier des charges très précis. A défaut de traces écrites laissées par les Treyve et qui indiqueraient quelles furent leurs sources d'inspiration, cette transposition est mise en évidence de façon probante par la comparaison entre les deux cahiers des charges. Ce sont donc des textes à valeur réglementaire qui sont passés du Vésinet à Sables-d'Or et la conséquence en est une similitude de formes dans le détail des transitions entre les espaces publics et les espaces privés.

Cette prédominance de l'espace public est une caractéristique dominante de Sables-d'Or que l'on retrouve aussi en observant les grandes lignes du projet. Celles-ci transparaissent à travers l'observation de quelques documents d'archives, et notamment d'une esquisse, attribuée à Joseph Treyve, sur laquelle on peut lire une volonté affirmée de construire le projet sur l'ensemble de son territoire, et non dans une simple relation à la plage. L'autre point important déjà perceptible sur cette esquisse est le fait que l'accès à la mer soit éminemment public. On peut même dire que c'est l'ensemble du projet qui se construit autour de cet accès, alors que dans les stations dont le plan est de type orthogonal, les habitants de l'arrière-pays sont amenés à traverser un territoire d'apparence privatisée pour accéder à une plage dont ils peuvent légitimement se sentir dépossédés. L'aspect «ouvert» de Sables-d'Or est fortement affirmé par la lar-

geur de l'avenue centrale qui non seulement accueille un chemin de fer d'intérêt régional, mais se trouve encore élargie par le retrait imposé aux façades.

C'est encore la prédominance de l'espace public qui préside à la disposition des «espaces verts» de Sables-d'Or ainsi que, d'une manière générale, à l'importance du végétal dans la ville. Le cahier des charges y contribue fortement, par une clause qui protège les arbres plantés, comme par les obligations de retrait des constructions et de transparence des clôtures. Mais l'effet général est également renforcé par la présence de trois «vallées boisées» qui traversent la station, du coteau vers la mer, en offrant à la fois des jardins de proximité pour les villégiateurs et des promenades aménagées utiles à tous les habitants. L'effet général obtenu est bien celui d'une «ville-parc» qui respecte, tout en adoptant une forme très différente du Vésinet, les principes évoqués par le comte de Choulot qui voulait, grâce à une «*liaison intime d'une partie avec le tout*»⁽¹⁾ «*composer un ensemble qui devienne, pour les yeux, la propriété de chacun*».⁽²⁾

Dans ce plan d'ensemble, dont les concepteurs principaux semblent bien avoir été les paysagistes de l'équipe de Roland Brouard, l'architecture occupe une place un peu particulière. Destinées à être, à terme, dissimulées dans la végétation, les constructions de Sables-d'Or n'ont pas joué un rôle aussi important que dans la plupart des autres stations balnéaires. Cette relative discrétion est renforcée par l'absence d'un front de mer bâti qui, ailleurs, est essentiellement un lieu d'exposition et d'émulation pour les propriétaires qui y font construire des villas destinées à être vues et à se distinguer le mieux possible des autres. Pourtant, Sables-d'Or n'a pas échappé au débat plus ou moins polémique qui opposait les tenants d'un régionalisme, par ailleurs mal défini, à ceux qui considéraient que les stations balnéaires, en tant que villes nouvelles, devaient plutôt être le lieu d'épanouissement d'une architecture résolument moderne. Mais ce débat, alimenté surtout par la notoriété des deux architectes de la station, Yves Hémar le néo-régionaliste et Pol Abraham le moderniste, est resté relativement vain en regard de la spécificité de Sables-d'Or qui tient plus à son plan paysager qu'à son architecture.

En revanche, l'image construite et diffusée par Brouard et ses alliés, dans les premières années de la station, a donné aux constructions une place bien plus importante que celle qu'elles étaient destinées à avoir par la suite. Il ne s'agissait pas de montrer l'apparence, le «style», de ce qu'allait devenir Sables-d'Or-les-Pins, mais de témoigner de la réussite de l'entreprise, qui se mesurait à l'ampleur des travaux accomplis. Le véritable «style» de la ville-parc ne pouvait, quant à lui, être évoqué que de façon fragmentaire et hésitante. Ces hésitations se sont traduites par un étrange voisinage entre des images de nature et celles de chantiers en cours, et par la façon étonnante dont la vocation

1 - Comte de Choulot : *L'art des jardins... op. cit.* page 8.

2 - *Idem*, page 42.

balnéaire de la station a été éclipsée. En fait, la diffusion de l'image de Sables-d'Or a été, dès le début, révélatrice de sa véritable identité : celle d'un projet de paysage entrelacé avec l'histoire de son territoire, et qui était, par nature, destiné à se construire avec le temps.

Et c'est bien parce que Sables-d'Or n'a pas été une simple réponse à une demande sociale «à la mode», arrêtée à un moment donné de l'histoire, qu'elle est aujourd'hui une ville de bord de mer dont la construction identitaire n'est pas achevée, et dont la vocation peut encore s'orienter vers d'autres fonctions qu'une pratique balnéaire dont l'avenir est incertain tant il semble qu'elle soit en «déshérence» dans tout le nord de l'Europe.

L'évolution de l'image de Sables-d'Or, au fil du XX^e siècle, rassemble ainsi tous les éléments de sa singularité et montre que le projet mené par Roland Brouard et les frères Treyve était bien de nature à contribuer à la construction paysagère d'une identité territoriale.

Les grands traits d'un «projet de paysage»

Cette construction identitaire repose donc sur la mise en œuvre d'un projet dont nous avons vu que les qualités propres pouvaient être rapprochées de sa dimension «paysagère». Pour autant, si je m'autorise à parler ici d'un «projet de paysage», c'est essentiellement parce que ceux qui en furent les principaux maîtres d'œuvre, les frères Treyve, sont des *architectes-paysagistes*.

La définition de ce qu'est un «projet de paysage» n'était pas l'objet de mon travail. Elle pourra être celui d'une autre recherche à entreprendre, en regard de laquelle mon analyse de Sables-d'Or ne se veut qu'une monographie, une étude de cas. Ce que j'ai proposé, c'est l'étude d'UN projet, dont je me suis efforcé d'explicitier les mécanismes, ce n'est pas l'étude DU projet de paysage, et encore moins sa définition.

Pour autant, et en observant toutes les réserves qu'imposent les conclusions résultant de l'étude d'un cas particulier, il peut être utile d'essayer d'énoncer les grands traits qui se dégagent de ce projet-là, et qui peuvent avoir valeur de principes... sans préjuger, bien sûr, de leur transposabilité.

Pour cela, il faut tout d'abord préciser que le projet dont je parle ne se caractérise pas seulement par un parti pris d'esthétisation ou de mise en scène – plus ou moins orchestré par un savoir-faire issu de l'art des jardins –, mais aussi et surtout par une volonté d'organiser spatialement et durablement un territoire habité. Cette volonté transparaît principalement par deux points : la nature du plan d'ensemble et l'inscription du projet dans l'histoire du territoire.

Un plan d'ensemble résultant d'une transposition de principes et non de formes

L'orientation générale du plan de Sables-d'Or privilégie un domaine public – ou tout au moins collectif – où sont tracées les grandes lignes de la station et où les initiatives privées sont cadrées et réglementées de sorte qu'elles ne puissent pas aller à l'encontre de l'aspect général du projet.

Ce principe avait été clairement énoncé par le comte de Choulot, quelque soixante ans plus tôt, et pourtant le plan général du Vésinet (voir page 161) ne ressemble guère à celui de Sables-d'Or. Choulot avait choisi de tracer des allées systématiquement courbes, pour briser la monotonie des cheminements en renouvelant les points de vue, et surtout pour éviter que le soleil ne crée « à certaines heures de la journée, et pour certains aspects, des ténèbres éblouissantes de lumière qui dérobent aux yeux les tableaux qu'on a devant soi »⁽¹⁾. Sur le terrain de Sables-d'Or, avec un relief beaucoup plus prononcé et une orientation générale au nord, il n'aurait pas été opportun de reproduire le tracé des allées du Vésinet. Une telle reproduction aurait correspondu à une *transposition de forme* et n'aurait pas permis de respecter les *principes* qui ont amené Choulot à choisir ces formes-là plutôt que d'autres. Ces principes, Choulot en donne une idée générale dans les premières pages de son ouvrage :

« C'est donc le caractère du pays tout entier que le dessinateur doit d'abord rechercher. Il le trouvera dans la forme du terrain, qui dépend de sa nature géologique; dans l'aspect des arbres [...] dans le cours des eaux, dans l'aridité ou la fécondité des plaines et dans les pentes des collines, nues ou boisées. [...] Il y trouvera aussi, en partie, la courbe de ses routes, la direction de ses coulées et le contour de ses massifs; rien ne sera abandonné au hasard ou au caprice »⁽²⁾.

A l'inverse de Sables-d'Or, les stations balnéaires conçues sur un plan hippodamien semblent beaucoup plus résulter d'une transposition formelle⁽³⁾. Et l'on peut constater, rétrospectivement, qu'elles ont évolué d'une manière qui contredit les principes énoncés, selon Aristote, par Hippodamos de Millet lui-même⁽⁴⁾. En effet, l'idée générale des philosophes-urbanistes ioniens était de donner la primeur à une organisation publique de l'espace sur les initiatives privées. Elle préfigurait ainsi celle du comte de Choulot, et fut d'une certaine manière mise en œuvre au Vésinet et à Sables-d'Or, deux villes-parcs qui n'ont en rien reproduit la *forme* du quadrillage. A contrario, les stations de type deauvillois qui ont favorisé « l'exposition et la réexposition sur la digue »⁽⁵⁾ de villas au style exubérant, ont donné à l'expression de l'initiative privée une place prépondérante qui a largement dominé l'espace public, limité le plus souvent à la promenade de front de mer.

1 - Comte de Choulot : *L'art des jardins...* op. cit. pages 45-46.

2 - *Idem* page 6.

3 - Même si, comme on l'a vu au chapitre III, cette transposition n'est pas nécessairement volontaire.

4 - D'après Pierre Lavedan : *Histoire de l'urbanisme*. Tome 1 : *Antiquité, Moyen-Age*. Op. cit. page 124.

5 - Dominique Rouillard : *Le site balnéaire*, op. cit. page 238. Voir chapitre précédent, page 223.

Ce qu'illustre le travail des frères Treyve à Sables-d'Or, c'est que la transposition paysagère de *principes* d'aménagement, inspirés d'un modèle, peut amener à la conception de *formes* qui diffèrent totalement de ce modèle⁽¹⁾. Cette attitude, qui tranche avec l'arbitraire du quadrillage et sa nature coloniale, est une condition à la réalisation de ce que l'on peut considérer comme l'autre caractéristique importante du projet de Sables-d'Or, son inscription dans l'histoire de son territoire.

Un projet qui s'inscrit dans l'histoire de son territoire

De Deauville à Sables-d'Or, la première époque de l'expansion du balnéaire, qui va du milieu du XIX^e siècle au premier quart du XX^e, correspond à une période où les autres pratiques sociales en œuvre sur le littoral déclinent progressivement. L'industrialisation de la pêche s'accompagne de sa concentration dans les grands ports et donc de la disparition progressive de sa dimension artisanale ; dans le même temps, le développement phénoménal des transports ferroviaires affaiblit l'intérêt économique de la récolte des engrais marins. Les promoteurs de stations balnéaires peuvent donc aménager comme ils l'entendent les portions de littoral qu'ils ont acquises, sans risquer d'affecter gravement l'économie locale. Celle-ci ne les intéresse que très moyennement, et presque exclusivement lorsqu'elle est susceptible de fournir le pittoresque dont ils ont besoin pour composer la teinte de régionalisme qu'ils veulent donner à leurs stations. L'*industrie* balnéaire qu'ils apportent au pays étant pourvoyeuse de nouvelles ressources économiques, leurs entreprises ne rencontrent d'ailleurs pas beaucoup de résistances locales. Pourtant, et Daniel Le Couédic l'a exposé pour Morgat⁽²⁾, la manière dont s'implantent les stations est souvent vécue avec amertume par les habitants. Le balnéaire impose une nouvelle organisation du territoire, notamment dans sa relation à la mer, avec de nouveaux besoins de circulation qui s'installent sans grand souci des pratiques antérieures.

Ce que l'on pourrait appeler «l'urbanisme balnéaire colonial» se caractérise par une certaine indifférence au lieu, une «a-topie», dont Yannis Tsiomis nous rappelle qu'elle signifiait, en grec ancien, l'*inconvenance*⁽³⁾. Et c'est bien d'une forme d'impolitesse vis-à-vis d'un territoire et de ses occupants dont il s'agit car si, d'un point de vue purement économique, les ressources nouvelles qu'apporte l'arrivée des stations compensent largement les diverses gênes occasionnées, les habitants ne se sentent pas moins dépossédés de leur territoire. C'est un usage inscrit dans le temps qui est ignoré par les promoteurs, et plus qu'une atteinte à leur mémoire collective, c'est la négation de leur propre pratique du territoire, avec ce qu'elle recèle de potentialités pour l'avenir, que les habitants acceptent difficilement.

1 - «*Transposer des principes et non des formules*» est un précepte qui fut longuement développé par Roberto Burle-Marx, notamment lors d'une conférence tenu à l'école du paysage de Versailles en décembre 1992. Voir aussi William Howards Adams : *Roberto Burle Marx. The unnatural art of garden*. New York : Museum of modern art, 1991.

2 - Daniel Le Couédic : *Les architectes et l'idée bretonne, op.cit.* pages 310-318.

3 - «*Le néologisme Utopia [...] fait bien souvent oublier le mot d'origine et sa signification, ἄτοπος, c'est-à-dire l'inconvenance*». Yannis Tsiomis : «La Charte d'Athènes, Atopia ou Utopia», revue *Urbanisme*, n° 282, mai-juin 1995, page 46.

Le projet de Sables-d'Or – on l'a vu au chapitre V – se différencie nettement des autres par le fait que les voies de circulation nouvellement créées ne relient pas seulement les villas à la plage, elles se raccordent aussi au réseau préexistant sans le perturber. Mieux encore, certains travaux de voirie que les habitants attendaient depuis longtemps ont été réalisés grâce à l'arrivée de la station. Si la pratique du tourisme balnéaire disparaissait dans les Côtes-d'Armor, bien des allées tracées par les frères Treyve conserveraient une utilité dans le réseau local de circulation.

L'adéquation – la convenance – établie entre le plan d'ensemble de Sables-d'Or et le territoire de son implantation ne concerne d'ailleurs pas seulement les chemins, mais aussi une bonne partie des espaces publics. Ceux-ci, comme les voiries, ne sont pas affectés à des usages uniques. Ils sont ouverts à des fonctionnalités plurielles, y compris, par conséquent, à des usages qui n'existent pas encore. On peut l'observer à propos des vallées boisées qui sont à la fois des «espaces verts» de proximité pour les villas et des promenades aménagées destinées à relier l'arrière-pays à la mer (voir pages 196 et suivantes). Sous réserve d'une restauration adéquate, elles sont aujourd'hui disponibles pour d'autres usages.

L'art du projet de paysage se révèle ici comme un art de l'anticipation. Et *anticiper* ne signifie pas *prévoir l'avenir*, comme le ferait un extralucide – nul ne pouvait imaginer en 1924 les événements qui allaient marquer le XX^e siècle.

En matière de projet sur un territoire, anticiper signifie plutôt concevoir des espaces dont la destination reste ouverte, et non des espaces affectés définitivement à des pratiques qui sont susceptibles de disparaître, ou de changer fondamentalement, avec le temps.

Perspectives

Transposer des principes plutôt que des formes, et inscrire le projet dans l'histoire du territoire pour mieux anticiper son devenir, sont à mes yeux les traits principaux qui caractérisent le projet que j'ai étudié, et dont j'ai voulu montrer en quoi il était constructeur d'une identité territoriale.

Ces deux traits ne résument pas, à eux seuls, toute la complexité du travail de Roland Brouard et des frères Treyve, mais ils rassemblent les aspects essentiels qui peuvent éclairer la dimension «éthique» de leur projet.

Pour savoir si cette dimension est susceptible d'être généralisée, il faudrait multiplier les monographies de même nature, pour que se constitue un corpus à partir duquel la question du «projet de paysage» pourrait être abordée d'une façon plus générale.

De telles monographies pourraient être réalisées sur d'autres stations balnéaires, puisque les conditions particulières de leur émergence en font des observatoires intéressants, comme cela a déjà été remarqué à propos de leur architecture. Des stations comme Le Touquet-Paris-Plage ou Soulac-sur-Mer, qui font partie des exceptions mises en évidence dans mon essai de typologie, gagneraient, par exemple, à être étudiées du point de vue du ou des projets dont elles résultent.

Mais, évidemment, ce type d'étude pourrait être étendu à bien d'autres projets anciens ou récents qui, comme Le Vésinet, ont été menés avec une sensibilité et un savoir-faire de paysagiste.