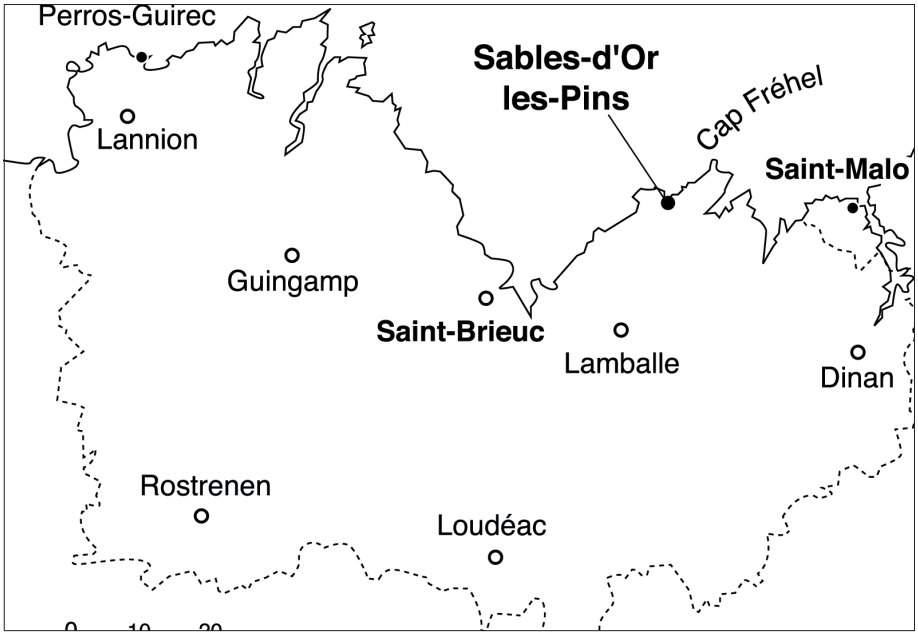
Les origines de Sables-d'Or-les-Pins

Le projet de Roland Brouard et des Frères Treyve dans l'histoire de l'urbanisme balnéaire

par Roland Vidal



L'histoire de Sables-d'Or-les-Pins [1], station balnéaire réalisée vers 1924, s'inscrit naturellement dans l'histoire des autres stations balnéaires, mais elle s'en distingue par la personnalité de son concepteur, Roland Brouard, et celles de ses collaborateurs : financeurs, géomètre, notaire, paysagistes, architectes. Parmi eux, les Frères Treyve, paysagistes vichyssois, ont contribué à concevoir un plan général de la station aux indéniables qualités paysagères.

Pour comprendre la singularité de Sables-d'Or, il importe donc tout d'abord de rechercher quelles ont été les influences et les sources d'inspiration de ses concepteurs. Cette recherche passe par l'histoire des stations thermales, puisque les Frères Treyve ont joué un rôle important à Vichy, mais aussi par l'histoire des grands courants d'idées humanistes et plus ou moins utopistes, qui ont marqué le XIXe siècle.

La renaissance des stations thermales –dont Vichy fut un exemple remarquable– ainsi que les «villes-jardins» réalisées au XIXe dans la lignée de ces courants utopistes –et dont le modèle français le plus connu fut le Vésinet– ont, directement ou indirectement, influencé la conception de Sables-d'Or-les-Pins.

Le présent article s'attache à retracer l'histoire de ces influences, à travers la recherche de modèles formels, mais aussi des principes d'aménagement qui ont régi la construction d'un mode particulier de relation entre le projet et son territoire. Cette approche constitue le volet historique d'un travail de recherche en cours, portant sur «la construction de l'identité territoriale» [2], et dont les grandes lignes ont été présentées dans un précédent article [3].

Tout commence, donc, par l'histoire compliquée des relations entre l'eau et les cultures d'Europe Occidentale…

1 - «Sables-d'Or-les-Pins» est, en principe, un nom pluriel; mais on peut aussi le considérer comme le nom propre d'une station, d'une ville ou d'une cité, et donc employer le singulier. C'est ce que faisait Roland Brouard, créateur du nom, et que j'ai choisi de faire ici.

2 - *«La construction de l'identité territoriale. Imaginaire et réalité dans une station balnéaire des Côtes-d'Armor : Sables-d'Or-les-Pins»*. Thèse de doctorat en cours à l'École nationale du génie rural et des eaux et forêts (Engref), sous la direction de Pierre Donadieu.

3 - Article paru dans le numéro 1 des *Actes du séminaire «étapes de recherches en paysage»*, Ensp, janvier 2000.

Eau et civilisation : de l'abondance à la parcimonie

Si le terme «balnéaire» n'apparaît qu'au XIXe siècle, et pour désigner spécifiquement les bains de mer, la pratique du bain en elle-même remonte à l'antiquité. Elle a, en Grèce et ensuite à Rome, une fonction à la fois religieuse (le bain rituel), et médicale (le bain hygiénique).

Les eaux les plus recherchées sont celles des sources chaudes, les *thermes*, non pas tant pour leur température que pour leurs propriétés minérales, la chaleur ayant pour effet d'augmenter le pouvoir de dissolution de l'eau. Les vertus médicinales de ces eaux sont très tôt reconnues et n'ont, d'ailleurs, jamais été démenties.

Mais les sources thermales, qui puisent leur chaleur dans les profondeurs de la terre, ont quelque chose de chtonien. De plus, la pratique du bain nécessite un minimum de nudité et d'attention portée au corps, ce qui, ajouté à l'hédonisme que l'on attribue au mode de vie romain, entraînera une totale condamnation du bain par les autorités chrétiennes : *«Les pratiques d'hygiène par l'eau furent mises à l'index par tous les confesseurs et le bain interdit, car immoral»*.[5]

Le bain de mer suivra la même évolution. Pratiqué lui aussi par ces grands navigateurs qu'étaient les Grecs –un jeune citoyen Grec devait apprendre à lire et à nager[6]–, il sera également rejeté par le christianisme en même temps que cet autre repère de démons qu'est l'océan lui-même.

«Il n'y a pas de mer dans le jardin d'Éden» nous rappelle Alain Corbin. L'Éden est un lieu fermé, incompatible avec les espaces infinis : *«l'horizon liquide à la surface duquel l'œil se perd ne peut s'intégrer au paysage clos du paradis»*[7]. L'océan fut longtemps considéré par les théologiens chrétiens comme la partie inachevée du monde que Dieu a créé. Chaotique, il est à l'opposé de l'ordre divin, comme il est à l'opposé de la raison. Il est *«l'envers désordonné du monde»*[8], et on ne l'utilise, jusqu'au XVIIIe, siècle, que pour soigner les fous, que l'on trempe dans la mer, tirés par des bateaux ou des chevaux.

Ce rejet systématique de l'eau se répercutera sur l'organisation et l'état sanitaire des villes, pratiquement jusqu'au XIXe siècle. Ce ne sont pas seulement les thermes romains qui furent abandonnés, mais aussi les aqueducs et l'ensemble du réseau d'assainissement qui les accompagnaient :

«C'est bien mille ans qui furent nécessaires à Paris pour reconstituer un réseau d'égouts qui soit digne de celui des Romains. Mille ans pendant lesquels la ville vécut dans une sécheresse moite, incapable de se débarrasser de sa fange»[9].

Cette attitude de rejet, avec ses conséquences, a aussi été, indirectement, à l'origine de l'émergence de nouvelles conceptions urbaines, pour lesquelles la prolifération soudaine des stations balnéaires sera un terrain d'expérience privilégié.

Aux sources de l'urbanisme balnéaire : la révolution industrielle

Dans un état sanitaire déjà déplorable, les grandes villes d'Europe Occidentale ont reçu et hébergé tant bien que mal la croissance démographique qui accompagnait la révolution industrielle. Les capitales du XVIIIe siècle, à commencer par Londres, puis les cités industrielles, ont été les lieux d'entassement des taudis dans lesquels on installait, toujours au moindre coût, la masse des ouvriers employés dans les usines.

Mal aérées, et surtout mal assainies, ces cités connurent une recrudescence brutale des épidémies, et notamment du choléra, qui se répandit d'autant plus facilement que l'insuffisance, voire l'inexistence, des égouts entraînait le contact

4 - Illustration extraite de G. et M-F. Rachet : *Dictionnaire de la civilisation grecque*. Paris : Larousse, 1988. Page 249.

5 - Hervé Maneglier : *Histoire de l'eau, du mythe à la pollution*. Paris : François Bourin, 1991. Page 124.

6 - Voir G. et M-F. Rachet, *op. cit*. page 102.

7 - Alain Corbin : *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1750-1840*. Collection Historique. Paris : Aubier, 1988. Page 11.

8 - Idem, page 18.

9 - Hervé Maneglier, *op. cit*. Page 125.

entre l'eau de consommation et les eaux usées. Avec la pollution des usines et le bruit, les villes industrielles devinrent des «cloaques» de plus en plus invivables. Et si ces conditions de vie ne sont, initialement, ni pires ni meilleures qu'à la campagne, elles sont, en ville, aggravées par l'accroissement démographique, comme le remarque Leonardo Benevolo : *«relativement supportables à la campagne, les carences sanitaires sont rendues intolérables en ville par la promiscuité et le nombre croissant des nouvelles habitations»* [10].

Scène de douche représentée sur un vase attique de l'époque archaïque
(4)

Cette situation entraîna, entre les XVIIIe et XIXe siècles deux types de réactions, presque opposées l'une à l'autre, et qui pourtant contribueront toutes deux à fonder les bases de l'urbanisme balnéaire.

Tout d'abord la réaction des aristocrates et des riches industriels qui, bien que considérablement mieux lotis que les ouvriers, souffriront tout de même de la dégradation de la qualité de vie en ville. Ils retrouveront le goût de la villégiature, d'abord à la campagne, puis dans les stations thermales, dont ils feront des hauts-lieux de mondanité, et enfin au bord de la mer, celle-ci entrant dans les *«tactiques de lutte contre la mélancolie et le spleen»* [11], affections propres aux classes dominantes.

Parallèlement, et dans la continuité des philosophes humanistes, un nombre croissant de penseurs progressistes (ou simplement réalistes) s'inquiéteront de plus en plus de la dégradation de la santé publique. Engels, par exemple, après un voyage dans les Îles Britanniques, publiera un rapport accablant sur *La situation de la classe laborieuse en Angleterre*. Il y décrit minutieusement les taudis les plus sordides qu'il y a visités, comme à Manchester en 1844 : *«Les cottages sont vieux, sales et du type le plus petit, les rues inégales tout en bosses, en partie sans pavés et sans caniveau; partout, une quantité considérable d'immondices, de détritus et de boue nauséabonde entre les flaques stagnantes; l'atmosphère est empestée par les émanations d'une douzaine de cheminées d'usine; une foule d'enfants et de femmes en haillons rôdent en ces lieux, aussi sales que les porcs qui se prélassent sur les tas de cendres et dans les flaques […]»* [12].

On pourrait voir, dans une telle description, l'image exactement inverse de la plupart des modèles proposés par les premiers urbanistes du XIXe siècle –utopistes ou réalistes–, soucieux d'améliorer la condition des ouvriers en construisant pour eux des villes saines et aérées [13].

D'une manière ou d'une autre, par le biais des classes dominantes qui s'inquiétaient de leur propre santé, où par le biais des penseurs qui s'inquiétaient de celle de la classe ouvrière, c'est bien la révolution industrielle qui fut à l'origine de l'apparition d'un urbanisme moderne. Les stations thermales, oubliées durant des siècles, seront l'objet de grands travaux mettant en œuvre des conceptions urbaines nouvelles. À leur suite, les concepteurs de stations balnéaires, en s'installant sur des territoires vierges, iront encore plus loin en planifiant de véritables «villes nouvelles».

10 - Leonardo Benevolo : *Aux sources de l'urbanisme moderne [Le origini dell'urbanisitica moderna]*. S. l. : Horizons de France, 1972 [Bari, 1963]. Page 36.

11 - Alain Corbin, *op. cit.*, page 72.

12 - Friedrich Engels : *Die Lage des arbeitenden Klasse in England*. Leipzig, 1845. Trad. française aux Éditions Sociales, Paris,1960, page 101. Cité par F. Choay (voir note suivante).

13 - Françoise Choay, considérant que l'urbanisme à proprement parler n'apparaît qu'au XXe siècle, préfère, à leur sujet, parler de «pré-urbanistes». Voir F. Choay : *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*. Paris : Le Seuil, 1965. Page 9.

Le littoral sera alors *«un véritable laboratoire d'expérimentations architecturales et urbanistiques»* [14].

Les urbanistes-utopistes du XIXe, pour leur part, imagineront principalement des villes idéales dont ne seront réalisés que de rares exemplaires, le plus souvent éphémères. Mais ces exemples, avec les modèles théoriques qui les accompagnent, inspireront largement des réalisations beaucoup plus pragmatiques et beaucoup plus durables, comme le Vésinet ou les cités-jardins.

Arrivée assez tardivement dans l'histoire de l'urbanisme balnéaire, Sables-d'Or-les-Pins héritera, d'une certaine manière, de ces deux courants parallèles.

La renaissance des stations thermales

Fortement discréditées, nous l'avons vu, par le christianisme, les stations thermales n'avaient jamais été complètement abandonnées. Leurs vertus thérapeutiques, qui en faisaient le seul traitement connu pour bon nombre de maladies, leur valaient d'être toujours fréquentées. Mais elles n'étaient que des lieux de passage, où s'établissaient tout au plus quelques auberges aux alentours des *griffons* [15]. Elles étaient loin d'être les lieux de villégiature qu'elle sont devenues au XVIIIe siècle, pour les premières, et au XIXe pour les autres.

Bath fut la première à prendre de l'importance, elle devint, à partir de 1750, *«la plus importante villégiature d'Angleterre et presque la deuxième métropole»* [16]. Son expansion rapide fut ordonnée par un projet global d'aménagement, planifié et dirigé par des architectes (John Wood père et fils). C'est d'abord l'idée d'une cité aérée, dédiée à des pratiques hygiénistes –où l'on peut se promener dans des allées agréables après l'absorption du verre d'eau minérale prescrit– qui a dominé dans l'intention des architectes. Ceux-ci ont donné dès le début à Bath l'image d'une ville où les espaces libres ont toute leur importance. Il s'agit de se soigner, sans doute, mais il s'agit surtout de fuir le confinement des agglomérations urbaines. Assez rapidement –les curistes appartenant tous à la haute société– Bath devint une ville dédiée aux distractions mondaines, où les avenues et promenades avaient surtout une fonction d'apparat et où les salles de jeux –les futurs *casinos*– étaient beaucoup plus attractifs que les griffons.

Les stations thermales françaises se sont développées un peu plus tard, mais toujours avec les mêmes préoccupations et à l'attention du même type de clientèle. Le Mont-Dore, Bagnère-de-Bigorre, Luchon, furent ainsi l'objet, dès le début du XIXe siècle, de plans d'aménagement plus ou moins ambitieux, mais toujours dotés de promenades agréablement plantées. De même, une attention particulière est portée sur la relation entre l'architecture et le paysage. L'idée, déjà développée par John Wood junior, est que le regard doit pouvoir se reposer d'une architecture supposée «fatigante». Ainsi, à Luchon, *«l'ordonnancement des maisons néo-classiques conduit le regard, fatigué d'une forte présence architecturale, sur les massifs pyrénéens : il s'égare dans les profondeurs de la montagne, pour revenir ensuite d'autant plus reposé et réceptif à la ville»* [17].

Mais ces premiers projets sont restés modestes et ce n'est véritablement que sous le Second Empire que des plans d'aménagement de grande ampleur sont entrepris avec, notamment, «l'embellissement» de la ville de Vichy.

Vichy avait déjà connu quelques aménagements du temps de Napoléon 1er, et notamment la création d'un premier parc (le Parc des Sources), mais ce qu'entreprit Napoléon III fut d'une toute autre ampleur et ressemble fort à un projet d'urbanisme à long terme. Un plan général fut demandé à l'architecte Charles-Édouard Isabelle, déjà auteur d'un plan pour les «Grands Thermes» de Plombière, dans les Vosges.

14 - Bernard Toulier : «Littoral, villégiature et patrimoine» *in* Marie Culot et Claude Mignot (dir.) *: La côte normande des années trente. Trouville, Deauville. Société et architecture balnéaire*. Paris : Norma, 1992. Page 13.

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

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

17 - Idem, page 19.

La réalisation technique fut confiée à l'ingénieur des Ponts et Chaussées, Radoult de Lafosse, qui a relaté dans un mémoire le détail de ses travaux, en insistant sur les innovations techniques qu'il y mit en œuvre [18]. Avec le tracé de grandes avenues, l'arrivée du chemin de fer et la construction d'un nouveau pont, le plus important et sans doute le plus significatif de ces travaux fut l'endiguement de l'Allier. Celui-ci a eu pour conséquence de libérer, entre la ville et la rivière, un nouveau territoire qui fut entièrement consacré à la création de parcs, les fameux «Parcs de l'Allier». Dès lors, et nous y reviendrons, la ville entière s'organise autour de sa rivière, ce qui apparaît comme une exception par rapport à l'urbanisme habituel des stations thermales : *«le principe nouveau, à Vichy, est celui de considérer l'élément imposé par la nature –ici la rivière– comme une ligne orientant la composition et à laquelle aboutissent tous les grands axes»* [19].

Les stations thermales, en effet, se sont toujours construites à partir de points précis que sont les griffons. Par ailleurs, elles étaient toutes connues depuis l'antiquité. Or, les sources n'étant pas facilement accessibles par nature, ni pour boire ni pour se baigner, elles ont toujours fait l'objet d'un minimum de constructions. C'est donc *«autour d'embryons déjà fabriqués par l'homme, la fontaine ou le bassin»* [20], qu'elles se sont déployées lors de leur nouveau développement, au XIXe siècle. C'est là une différence significative avec les stations dites «balnéaires» [21] qui, elles, sont pour la plupart installées sur des terrains vierges, avec pour seule relation au territoire, le parallélisme obligé du front de mer et du trait de côte [22].

L'invention des stations balnéaires

Les stations de bord de mer apparaissent quelques décennies après le renouveau des stations thermales, d'abord en Angleterre, vers 1810 à Brighton, puis rapidement en France, avec une clientèle essentiellement anglaise. Une timide libéralisation des mœurs, et surtout le changement d'attitude du corps médical, en sont à l'origine : le bain n'est plus réservé au traitement de la folie, il convient désormais au ressourcement des classes industrielles dirigeantes, épuisées par leurs «lourdes charges».

Les premiers établissements de bains français sont construits à Dieppe, en 1822, puis à Trouville. Ces deux villes bénéficient de bonnes liaisons maritimes avec l'Angleterre, puis, à partir de 1848, de la première ligne de chemin de fer reliant Paris à la mer. Mais il s'agit encore d'aménagements réalisés autour de villes ou de villages existants, et non de ces véritables «villes nouvelles» qui proliféreront un peu plus tard.

Là encore, c'est Napoléon III qui sera à l'origine des premières d'entre elles : Biarritz, qui sera restructurée par un vaste plan d'urbanisme en 1862, et surtout Deauville, créée à la même époque sur un terrain entièrement vierge.

Par la suite, les stations balnéaires vont se répandre très rapidement sur les côtes de France. Au début du XIXe siècle, on en compte déjà plus de trois cents –il y en a aujourd'hui 750–. L'équation est toujours la même : un investisseur, une clientèle aisée et le train : *«Pour faire le succès d'une station, il faut une ligne de chemin de fer, quelques grands aristocrates et une spéculation immobilière»* [23].

Peu de temps après la Normandie, la côte nord de la Bretagne connaît un succès presque équivalent : les implantations de villas à Dinard commencent en 1850. Il faut dire que les bains de mer recherchés à cette époque se veulent encore thérapeutiques et que l'une des qualités reconnues à l'eau de mer est précisément sa fraîcheur.

18 - Jean-François Radoult de Lafosse : «Mémoire sur les travaux d'embellissement de Vichy». *Annales des Ponts et Chaussées*, tome VII, 1874.

19 - Lise Grenier et Philippe Duboy, *op. cit.* page 27.

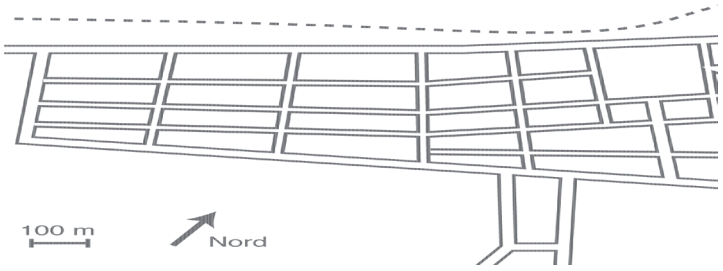
20 - Idem, page 14.

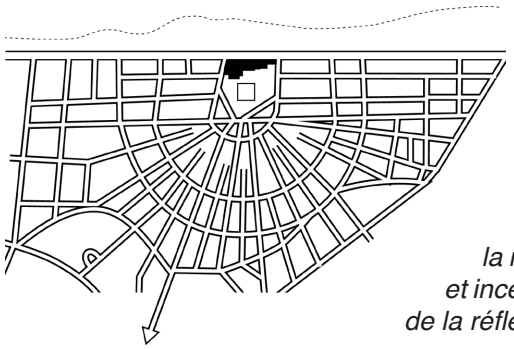
21 - Le terme «balnéaire» apparaît en 1865, pour désigner la pratique ou le lieu de la *balnéation* (bain thérapeutique) en bord de mer. Il évolue très rapidement pour désigner une pratique exclusivement touristique, le terme plus précis de *thalassothérapie* le remplaçant dans son acception médicale (réf. Alain Rey : *Dictionnaire historique de la langue française*, Robert, 1992).

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

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

Plans de Deauville (en haut) et de Cabourg (en bas)





Ces deux stations balnéaires, dessinées dans les années 1850, sont parmi les toutes premières réalisées en France. Leur plan, strictement géométrique, n'a d'autre relation avec le territoire que le parallélisme entre le front de mer et le trait de côte.

«La description formelle et "plastique" du plan prend la place d'un paysage absent, puisqu'en ce lieu, rien ne se retrouve des configurations naturelles […]*»* [(24)].

Deauville est construit sur un plan quadrillé –à la manière des villes américaines– qui servira de modèle à de nombreuses autres stations balnéaires. *«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»* [(25)].

À Cabourg, l'architecte Paul Leroux a conçu un système «en éventail» destiné à structurer la ville autour d'un centre (la place du casino), ce que ne permet pas le système du quadrillage. Mais la station semble tout autant ignorer le territoire dans lequel elle s'inscrit : la seule route «historique» –la route de Honfleur, indiquée ici par une flèche– se trouve complètement dissimulée par le principe radio-concentrique du tracé urbain.

De plus, la Côte d'Émeraude est assez proche de l'Angleterre et desservie par un important réseau maritime. À la suite de Dinard, les stations vont se multiplier, soit dans le plus grand désordre, soit à partir d'un plan d'ensemble, comme à Paramé (près de Saint-Malo). Mais, remarque Françoise Hamon, *«cet urbanisme, bien que concerté, reste très banal, très linéaire : aucune diagonale, pas de place, carrefour de rotonde, qui aurait consommé de l'espace, mais une stricte économie du sol, visant à rentabiliser au mieux le terrain, en créant des lots nombreux et réguliers»* [(26)].

Au début du XIXe siècle, le réseau ferré se généralisant en France, des stations se construisent de plus en plus loin de la capitale : Morgat, dans la presqu'île du Crozon (Finistère), puis La Baule, en sont les plus significatives. De plus en plus, il ne s'agit plus d'adjoindre quelques villas à des structures urbaines ou portuaires existantes, mais de repérer des terrains libres et peu onéreux et d'y lancer de vastes opérations promotionnelles.

À l'époque où Roland Brouard s'y intéresse, l'urbanisme balnéaire est donc déjà très répandu sur les côtes françaises, et notamment en Normandie, d'où il est originaire, et en Bretagne, où il choisit de s'installer. Mais la qualité de cet urbanisme ne s'améliore pas. Daniel Le Couëdic le décrit ainsi : *«L'ordonnancement des 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»* [(27)].

24 - Dominique Rouillard : *Le site balnéaire*. Liège : P. Mardaga, 1984, page 130.

25 - *Idem*, page 178.

26 - Françoise Hamon : «L'architecture balnéaire sur la côte d'émeraude». *In Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*. Tome LVIII. Rennes : 1998. Page 17.

27 - Daniel Le Couëdic : *Les architectes et l'idée bretonne*. Rennes : SHAB, Saint-Brieuc : AMAB, 1995. [Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne et Archives Modernes d'Architecture de Bretagne]. Chapitre : «Le laboratoire balnéaire». Page 324.

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

En effet, si Roland Brouard, en tant que *marchand de bien*, espérait monter avec Sables-d'Or une bonne affaire financière, il avait incontestablement la volonté de produire une œuvre d'une qualité supérieure à ce qui se faisait partout ailleurs. C'est ce qui le rapproche des utopistes du siècle précédent, nous y reviendrons, mais il a su également s'entourer d'un ensemble de collaborateurs qui, eux, avaient bien les pieds sur terre. De fait, le plan d'urbanisme de Sables-d'Or est beaucoup plus sophistiqué que ceux de Deauville ou de Cabourg, par exemple.

Il est significatif que, sur ce point, Roland Brouard soit allé chercher à Vichy les architectes-paysagistes auxquels il confia la réalisation du plan de la station. Il ne voulait pas que Sables-d'Or soit une station balnéaire comme les autres, et justement, Vichy n'était pas une station thermale comme les autres…

Vichy, ou le modèle paysager de la ville thermale

À Vichy, contrairement à Bath ou à Luchon, le territoire environnant n'est pas seulement pris en compte en tant que producteur de «spectacles», vers lesquels on privilégie simplement quelques points de vue, il fournit une ligne directrice sur laquelle s'appuie tout le tracé de l'extension urbaine. Or ce lien entre la rivière et la ville est établi par des parcs paysagers, les fameux Parcs de l'Allier, où se sont précisément illustrées les différentes générations de la «dynastie» des Treyve.

Si l'ensemble des travaux a été dirigé par l'ingénieur Radoult de Lafosse, les plantations ont été confiées dès l'origine à l'horticulteur Joseph Marie. Son gendre, François Treyve-Marie, Inspecteur des Parcs et Jardins de la ville, étendit le champ d'activité de son beau-père en concevant d'autres jardins à Vichy, dont les derniers Parcs de l'Allier. L'activité familiale se poursuit jusqu'aux années 1920 avec les deux petits-fils de Joseph Marie, les «Frères Treyve», François et Joseph, qui conçoivent l'hippodrome et le golf de Vichy, ainsi que d'autres parcs et jardins, notamment à La Bourboule [28]. C'est donc à des paysagistes déjà expérimentés et renommés que s'est adressé Roland Brouard.

Ce qui orienta Brouard vers les paysagistes vichyssois, c'est bien sûr leur expérience dans l'aménagement paysager d'une station de villégiature dont la clientèle ressemblait quelque peu à celle qu'il cherchait à faire venir à Sables-d'or. Mais les trois générations qui exerçaient déjà à Vichy depuis une soixantaine d'années s'étaient bâti une réputation comme spécialistes de l'acclimatation d'espèces arborescentes exotiques, notamment sur sol difficile.

Les Parcs de l'Allier, installés sur les remblais consécutifs à l'endiguement, étaient dès leur début réputés pour la bonne tenue et la diversité des essences qui y étaient implantées, *«l'empereur recevant aussi différentes essences rares qu'on pouvait acclimater à Vichy et qui donnèrent aux parcs cet éclectisme auquel toute une période s'apparente»* [29].

Cette renommée, les descendants de Joseph Marie l'avaient conservée et développée. Brouard fit d'autant plus aisément appel à eux que, à Sables-d'Or aussi, les plantations devaient se faire sur un sol difficile : le socle sableux obtenu après l'arasement d'une dune.

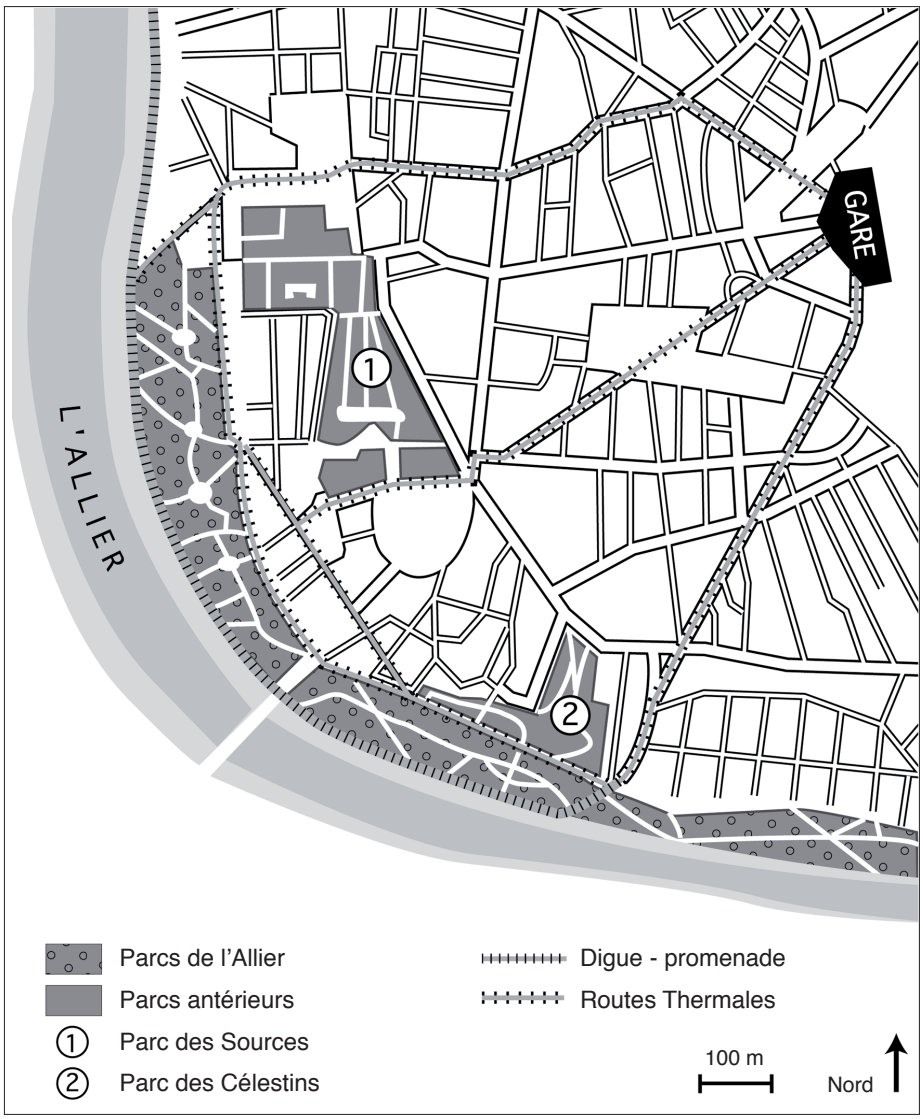
Mais, nous l'avons vu, il y a une autre raison qui rendait pertinent le choix de Brouard : si Vichy n'est pas une station thermale comme les autres, Sables-d'Or n'est pas, non plus, une station balnéaire comme les autres.

28 - Les informations sur Joseph Marie et ses descendants m'ont été aimablement communiquées par Philippe Treyve, petit-fils de l'un des Frères Treyve.
La chronologie des Parcs de l'Allier est décrite par Claire Dollé dans son étude : *Vers un programme de rénovation des Parcs de l'Allier à Vichy*. École Nationale Supérieure d'Agronomie de Montpellier, 1995.

29 - Jacques Thierry : *Naissance et développement des parcs de la ville de Vichy*. Document préparatoire, consulté à la Mairie de Vichy (merci à Dominique Scherer, Directeur des Services Espaces Verts).

Vichy : les grands travaux de Napoléon III

C'est dans l'espace libéré par l'endiguement d'un ancien bras de la rivière qu'ont été construits les «Parcs de l'Allier». À partir de ces parcs, c'est tout le plan de la ville qui a été reconçu, avec notamment le réseau des «Routes Thermales» qui relie et organise la ville entre la rivière et la gare. Vichy nourrit une relation intime avec son territoire, elle est *«une ville-parc qui intègre pleinement la rivière dans sa composition»*, écrit Annette Vigny [30].



Une station balnéaire en relation avec son territoire

Sables-d'Or-les-Pins n'est pas installée sur un simple cordon dunaire, comme Deauville, ou sur une presqu'île, comme Morgat, mais sur un estuaire. 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. L'estuaire de l'Islet, où est implantée Sables-d'Or, présente la particularité d'être fermé par une flèche littorale [31]. La station n'est donc pas simplement organisée le long d'un front de mer, mais inscrite dans une forme générale triangulaire –le front de mer formant l'un des côtés de ce triangle. Elle ne se tourne pas seulement vers la mer, mais aussi, de l'autre côté du cordon, sur la lagune. Celle-ci en constitue un point fort, bien compris et bien mis en valeur par le plan d'ensemble. De plus, cette forme en triangle fait pénétrer la station à l'intérieur des terres. L'arrière-pays n'est pas seulement un paysage lointain, l'envers de la mer pour un urbanisme tourné exclusivement vers elle, il est l'un des atouts de Sables-d'Or, le lieu où Brouard pourra réaliser son rêve de *«vallées boisées et fleuries comme en Normandie»* [32]. Ces vallées seront réalisées et constitueront l'un des points forts de la station. Octave-Louis Aubert, fidèle défenseur de Sables-d'Or, a écrit à leur sujet : «[…] *boisées et complètement abritées de tous les vents,* [elles] *peuvent être comparées à certains des plus beaux coins de la Côte d'Azur*» [33].

30 - Annette Vigny : *Lattitude Nord, nouveaux paysages urbains*, Arles : Actes Sud, Versailles : Ensp. 1998, page 59 (l'un des cinq projets décrits par A. Vigny est à Vichy).

31 - Une flèche littorale résulte de l'accumulation linéaire de sédiments marins. À Sables-d'or, la flèche est «libre», c'est-à-dire qu'elle n'est rattachée à la terre ferme que d'un côté. Le «cordon» que forment les sédiments sableux s'étend sous l'effet conjugué d'un courant marin parallèle à la côte et du courant fluvial. Sa partie libre, rabattue par la mer, tend à refermer l'estuaire. 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.

32 - Roland Brouard : «L'avenir de la Côte d'Émeraude», 2e partie. Article paru dans *Dinard Côte d'Émeraude*, n° 535, 23 mars 1934.

33 - Octave-Louis Aubert (alias Jean Sanier) : «Sables-d'Or-les-Pins», *in La Bretagne Touristique*, n° 25. 1924.

En résumé, les grandes lignes de Sables-d'Or s'appuient sur trois éléments de son territoire : la mer, la lagune et l'arrière-pays. Cette triple relation est parfaitement lisible sur le plan (voir page suivante) :

À gauche de la route départementale qui coupe la station en deux, une structure en étoile met le lotissement en relation d'un côté avec la mer, de l'autre avec la lagune –et sa plage en eau peu profonde et abritée du vent du nord–.

À droite de la même route, les tracés sont beaucoup plus sinueux pour mieux s'adapter au relief. Ils desservent toujours la mer, du côté nord, mais s'orientent aussi vers les deux vallées –aménagées en promenades– et, plus à l'est, vers le golf.

En le regardant de loin, ce plan ressemble plus à celui d'un jardin qu'à celui d'une ville. En fait, Sables-d'Or est moins une ville dotée d'espaces verts, qu'un vaste parc où sont implantées des habitations. *«À Sables-d'Or, c'est la végétation qui gouvernait les maisons»* aimaient à rappeler les Frères Treyve [34]. Et cela ressemble bien à ce dont rêvait Roland Brouard :

«J'ai voulu faire là aussi un centre de méditation, de repos et de bains fortifiants, dans des sites où seraient respectés la nature sauvage et le caractère pittoresque du pays, sans oublier le confort d'une civilisation qui peut s'harmoniser avec cette nature, loin du bruit, du désordre des cités industrielles et des agglomérations urbaines sabotées par la négligence, la veulerie des administrations ou des spéculateurs sans foi ni loi» [35].

L'utopie réaliste de Roland Brouard : une ville-jardin à la manière du Vésinet

Aussi bien dans ses intentions déclarées que dans certains aspects de ses réalisations, il est difficile de ne pas rapprocher Roland Brouard et son œuvre des grands courants utopistes du XIXe siècle. Ainsi lorsqu'il déclare : *«Je n'ai eu ici aucune prétention exagérée, ayant simplement voulu mettre en valeur un coin de cette terre bretonne que nous aimons tous. Ici, nous avons travaillé dans la foi dans le présent et dans l'avenir. Puissent naître sur notre littoral, sur toute notre France, les mêmes volontés, les mêmes énergies, et demain sera beau, sera grand et riche d'espérance»* [36], on retrouve des idées proches de celle d'un Proudhon écrivant soixante ans plus tôt : *«Nous avons la France à transformer en un vaste jardin, mêlé de bosquets»* [37].

Brouard ne se réfère jamais à ces auteurs du XIXe, il est un homme de terrain plus qu'un intellectuel. Arrivé en Bretagne à l'âge de 19 ans [38], son activité préférée est plutôt de *«se lancer à la découverte des coins les plus reculés de la côte nord»* [39]. Et c'est à partir de ses nombreuses promenades, à pied, à bicyclette ou en auto, qu'il construira son rêve. En ce sens, il est moins u-topiste que beaucoup d'autres, puisque son projet prend naissance sur un lieu précis, et qu'il n'envisagera jamais de le réaliser ailleurs.

Pourtant, les descriptions qu'il donne de Sables-d'Or, où se mêlent tous les avantages de la modernité et l'*authenticité* de la *nature* et du *pittoresque* breton, une vie mondaine intense et la tranquillité d'une ville construite dans un *écrin de verdure*, font de la station qu'il a créée une sorte d'héritière des *garden-cities*. L'auteur de celles-ci, Ebenezer Howard, écrivait à leur sujet en 1898 : *«Tous les avantages de la vie de ville la plus active et toute la beauté et les délices de la campagne peuvent être combinés d'une manière parfaite»*. [40]

Mais ce n'est pas seulement dans son apparence que Sables-d'Or s'inspire de ces grands urbanistes-utopistes. Son cahier des charges présente également de troublantes ressemblances avec celui du Vésinet et, plus avant, avec le modèle imaginé par Charles Fourier.

34 - Propos rapportés par Philippe Treyve, lors d'un entretien.

35 - Roland Brouard : «L'avenir de la Côte d'Émeraude», *op. cit.*

36 - *L'électeur* du 24 juillet 1926. Cité par Éric Rondel dans, *Le Penthièvre, guide touristique, historique et légendaire*. Fréhel : Club 35, 1998. Page 98.

37 - Pierre-Joseph Proudhon : *Du principe de l'art et de sa destination sociale*. Paris, 1865. Cité par François Choay, *op. cit.* page 17.

38 - Roland Brouard est né en 1887 dans la Manche. Il s'installe en Bretagne en 1906 et y meurt en 1936, âgé de 49 ans.

39 - Jean-Pierre Bihr et Jean Denis : «L'épopée des lanceurs de plages» [article sur Sables-d'Or-les-Pins] *in Ar Men* n° 45, 1992.

40 - Ebenezer Howard : *Tomorrow : A Peacefull Path to Social Reform*. Cité par Françoise Choay, *op. cit.* page 278.

Le modèle fouriériste s'inscrit dans une vision de l'histoire un peu particulière, où l'évolution de l'humanité se déroule selon une succession de sept périodes sur lesquelles nous ne nous attarderons pas [41]. Cette évolution tend vers un idéal, dont nous serions encore loin, et où la plupart des activités humaines seraient devenues collectives. Le stade qui nous intéresse ici est le sixième, pour lequel Fourier décrit de façon très détaillée l'organisation d'une ville où les habitations sont encore privatives, mais où se construit déjà une subtile interpénétration entre espace public et espace privé. L'accent est mis sur trois points importants, que l'on retrouvera au Vésinet comme à Sables-d'Or : une faible occupation architecturale du sol, des systèmes de clôtures qui laissent largement passer la vue et un retrait obligatoire des façades par rapport aux voies de circulation :

«Toute maison de la cité doit avoir dans sa dépendance, en cours et jardins, au moins autant de terrain vacant qu'elle en occupe en surface de bâtiment. […] *Les clôtures et séparations ne pourront être que des soubassements, surmontés de grilles ou palissades qui devront à la vue au moins deux tiers de leur longueur, et n'occuper qu'un tiers en pilastres et palissades.* […] *L'espace d'isolement doit être au moins égal à la demi-hauteur de la façade devant laquelle il est placé»* [42].

La limitation de l'occupation du sol par les bâtiments est une constante de tous les projets d'urbanisme de l'époque : il s'agit toujours de concevoir un modèle qui corrige l'excessive promiscuité des villes industrielles. Par contre, cette volonté de dégager la vue, de *«relier les parties publiques et les parties privées pour composer un ensemble qui devient, pour les yeux, la propriété de chacun»*, comme le résume Caroline Stéfulesco [43], est beaucoup plus originale. On la retrouve, en des termes presque équivalents, au Vésinet comme à Sables-d'Or.

On pourrait croire, en effet, que ce texte *«a servi de modèle au cahier des charges du Vésinet»*, remarque François Loyer [44], puisque ce cahier des charges stipule que :

«Les acquéreurs ne pourront se clore autrement que par des haies ou sauts-de-loup, des grilles et treillages en fer ou en bois posés sur le sol ou sur murs d'appui. Les murs d'appui et les haies ne pourront avoir plus de 1 mètre 10 centimètres d'élévation […]» et que *«Il est interdit d'élever aucune construction à moins de 10 mètres de distance des clôtures bordant les routes et sentiers* […]». [45]

Quand on compare ces prescriptions avec celles du cahier des charges de Sables-d'Or, qui rend obligatoire le retrait des façades et stipule que *«il ne sera toléré aucune clôture pleine en pierre, bois ou métal ; dans ce genre de clôture, les vides devront être au moins égaux aux pleins»* [46], on ressent comme une filiation. En effet, si les règlements d'urbanisme commencent à devenir choses courantes dans les années 1920, notamment dans le cas des stations balnéaires, rares sont ceux qui ont pour conséquence concrète une telle fluidité de l'espace, et une telle prédominance de l'espace public (ou collectif) sur le privé. On l'imagine dans la description de Fourier, on le voit, encore très bien aujourd'hui, au Vésinet et à Sables-d'Or.

Sables-d'Or-les-Pins aujourd'hui

Le plan d'ensemble et le cahier des charges forment donc un tout dans le projet de Roland Brouard. L'un et l'autre ont été largement élaborés par les Frères Treyve, ils sont constitutifs du statut de la station, déposé en 1924, et n'ont pas été modifiés jusqu'à aujourd'hui.

41 - Les sept phases de l'humanité selon Fourier sont : la sauvagerie, la barbarie, le patriarcat, la civilisation, le garantisme, le sociantisme et l'harmonisme. Voir F. Choay : *L'urbanisme… op. cit*, pages 18, 20 et 95.

42 - Charles Fourier : *Œuvres complètes*, 1841. Cité par Leonardo Benevolo : *Aux sources de l'urbanisme moderne, op. cit*. pages 82-83.

43 - Caroline Stéfulesco : *L'urbanisme végétal*. Paris : Institut pour le développement Forestier, 1993. Caroline Stéfulesco se réfère ici aux écrits du Comte de Choulot, paysagiste concepteur du Vésinet.

44 - François Loyer, introduction à l'ouvrage de Dominique Hervier (dir.) : *Le Vésinet. Modèle français d'urbanisme paysager, 1858/1930*. Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France. Imprimerie Nationale, 1989.

45 - Société Pallu et Compagnie : *Conditions spéciales imposées aux acquéreurs*. Paris, 10 mai 1963. Articles 5 et 6. Document annexé à l'ouvrage cité ci-dessus.

46 - Cahier des charges de Sables-d'Or-les-Pins. Rédigé par un notaire, maître Éveillard, ce texte est, encore aujourd'hui, joint à tout acte de vente.

Sur cette trame immuable, par contre, bien des choses ont évolué en soixante-quinze ans. L'architecture, confiée initialement à Yves Hémar et Pol Abraham [47], et continuée bien après la seconde guerre mondiale, a pu s'y développer sans que les aspects réglementaires n'entravent la créativité des concepteurs.

La population qui fréquente Sables-d'Or a, pour sa part, changé du tout au tout : aristocratique et mondaine lors du lancement de la station, elle s'est popularisée après la crise économique de 1929, qui coupa court aux projets d'un Roland Brouard ruiné.

Inachevée, Sables-d'Or-les-Pins reçoit aujourd'hui bien plus de visiteurs qu'elle n'en a jamais reçus dans son histoire, concrétisant en partie le rêve de Brouard qui imaginait *«très à l'aise, plus de trois mille voitures rangées perpendiculairement à ses trottoirs»* [48]. Et malgré cet afflux touristique massif, les 240 propriétaires de villas, le plus souvent issus des familles d'origine, continuent, à de rares exceptions près, à respecter scrupuleusement le cahier des charges initial [49]. De la même manière, les différents projets imaginés ou réalisés pour Sables-d'Or, ont toujours adopté comme principe de ne pas modifier le plan des Frères Treyve, considéré comme ayant une valeur patrimoniale.

Ce qu'ont apporté Roland Brouard et les Frères Treyve, ce sont les éléments de stabilité qui conviennent dans la réalisation d'un projet qui est, par nature, soumis à l'évolution constante des pratiques sociales. Cette stabilité relative est indissociable, à mon sens, de la manière dont le projet a intégré l'identité du territoire sur lequel il s'est implanté. Certes, la réalisation de Sables-d'Or a bousculé quelque peu les lieux (une dune a été arasée et un cours d'eau détourné), mais il s'agit d'une adaptation du site au projet et non d'une *tabula rasa*. Et les deux communes concernées, Fréhel et Plurien, prennent soin aujourd'hui d'ajouter «Sables-d'Or-les-Pins» à leur nom respectif, dans leurs promotions touristiques.

Il reste à trouver, soixante-quinze ans après sa création, au moment où un projet se propose de rénover la traversée de la station et le bord de mer, les moyens de gérer le juste équilibre entre ce qu'il faut de conservation et ce qu'il faut d'invention dans un tel lieu. Sables-d'Or devrait bien se prêter à cette difficile équation, et je terminerai, sur ce point, par le propos fort intéressant tenu par un Conservateur en chef du patrimoine au Ministère de la culture, Bernard Toulier :

«Il est certain qu'actuellement le patrimoine a le vent en poupe ; il devient même l'image de marque de certaines stations qui jouent sur un effet "retro". Il faut en profiter, sans aller trop loin cependant dans la logique de conservation : le développement économique doit prendre en compte le passé, tout en évitant la sclérose car depuis toujours les stations n'ont vécu que par l'innovation» [50].

Note :

Je n'ai pas présenté ici la chronologie des multiples événements médiatiques et plus ou moins mondains qui ont ponctué le lancement de Sables-d'Or. Cet aspect, certainement indispensable à la réalisation d'un tel projet, n'a rien de bien original et n'aide guère, à mon sens, à comprendre ce qui en fait la particularité et, sans doute, la valeur exceptionnelle. Le lecteur intéressé trouvera tous les détails sur ce sujet dans trois documents déjà cités, le numéro 45 de la revue *Ar Men* (pp. 28-39), l'ouvrage de Daniel Le Couëdic, *Les architectes et l'idée bretonne* (pp. 309-331), celui d'Éric Rondel, *Le Penthièvre* (pp. 88-102), ainsi que dans deux autres publications locales :

• Jean-Pierre Bihr : *Regards d'émeraude*. Saint-Jacut-de-la-Mer, éditions J.-P. Bihr, 1988, rééd. 1992, pp. 368-401.

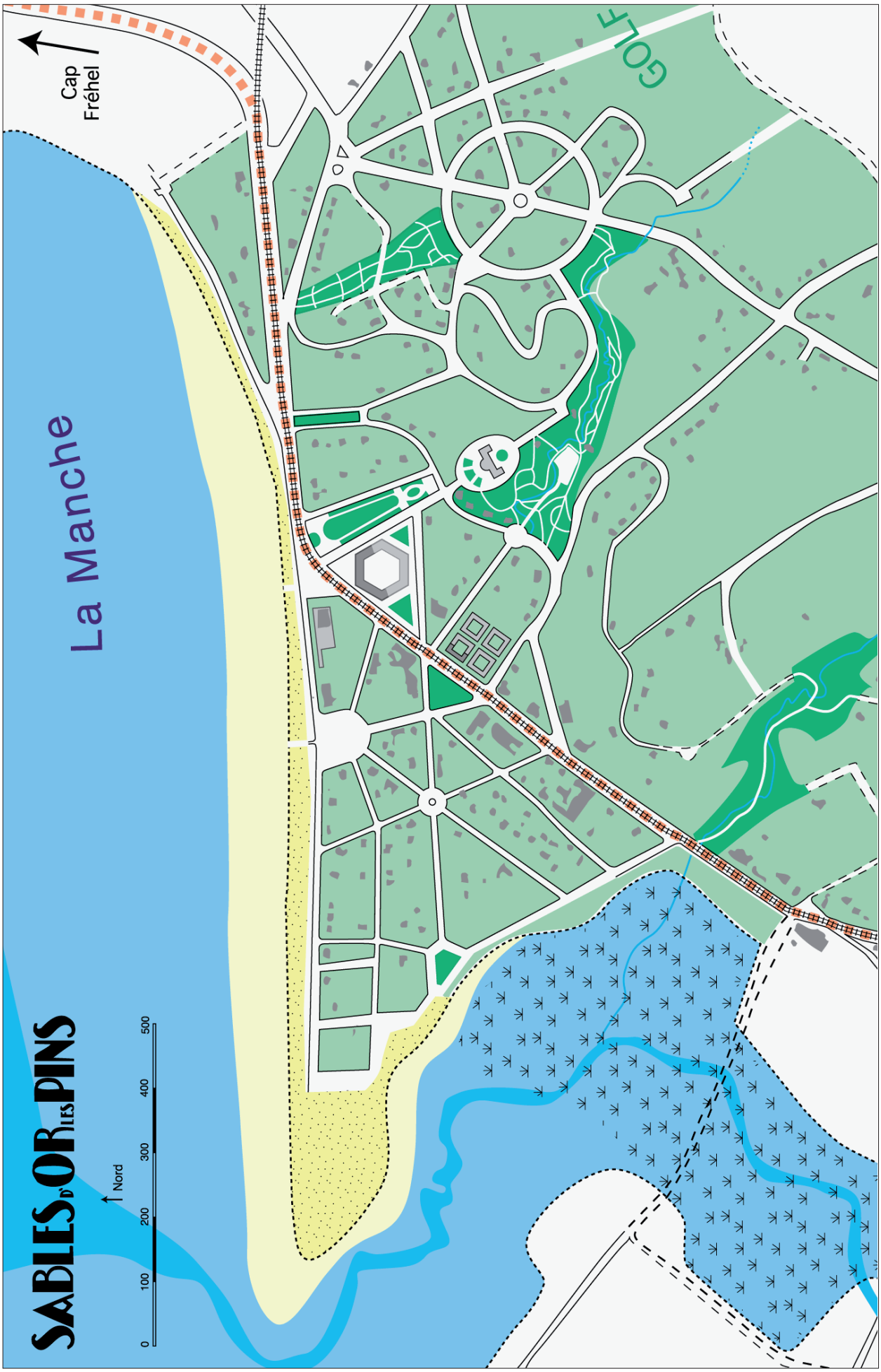
• Pierre Amiot : *Histoire du pays de Fréhel*. Édité par l'auteur à Fréhel, 1981, rééd. 1996, pp. 319-331.

47 - Brouard, qui s'adressait à deux types de clientèles, les Anglais et les industriels français, fit appel à deux architectes : Yves Hémar, le néo-régionaliste, pour *«ne pas bousculer les anglais»*, et Pol Abraham, pour satisfaire le goût des industriels, friands d'architecture moderne. Voir Daniel Le Couëdic : «Le charme discret du mouvement moderne», *in* Institut Français d'Architecture : *Modernité et régionalisme en Bretagne*. Liège : Mardaga, 1984. Page 57.

48 - Article paru dans *L'art urbain*, numéro spécial de la revue *La vie technique et industrielle*, septembre 1926. Cité par Le Couëdic dans *Les architectes et l'idée bretonne*, *op. cit.* page 326.

49 - La manière dont le cahier des charges est respecté par les habitants de Sables-d'Or, malgré sa fréquentation actuelle, est décrite dans un précédent article : «La construction sociale de l'identité territoriale à Sables-d'Or-les-Pins», paru dans le numéro 1 des Actes du séminaire «Étapes de recherhes en paysage» (Ensp, janvier 2000)

50 - Propos recueillis par Catherine Badie et publiés dans le dossier : «Prévenir les friches balnéaires», *Diagonal* n° 108-109. 1994. Page 81.


SABLES D'OR LES PINS
Nord
0
100
200
300
400
500
La Manche
Cap
Fréhel
GOLF

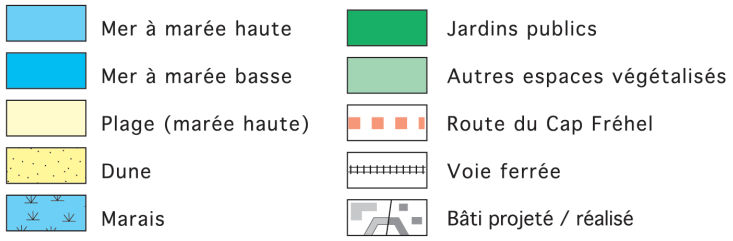
Sables-d'Or-les-Pins est une ville-jardin qui, à ce titre, reproduit des modèles paysagers d'origine anglaise, très courants depuis le milieu du XIXe siècle dans toutes les villes de villégiature françaises. Mais on peut dire que, d'une certaine manière, Roland Brouard ne s'est pas tant référé à des *modèles* qu'à des *anti-modèles*. En effet, les côtes normandes et bretonnes, qu'il connaît bien, ont vu naître entre 1850 et les années 1920 bon nombre de stations balnéaires, plus ou moins *paysagées à l'anglaise*, mais toujours construites sur un plan strictement géométrique et indifférent au lieu de son implantation. C'est notamment le cas de Paramé, près de Saint-Malo (où il habite) et, plus près de Sables-d'Or, du Val-André ou d'Erquy.

Contrairement à ces stations, le plan de Sables-d'Or révèle un dessin beaucoup plus complexe : une structure géométrique en étoile caractérise la partie principale (la plaine), puis évolue en tracés beaucoup plus sinueux en épousant les pentes du coteau, pour redevenir géométrique en arrivant sur le plateau. La partie principale de la station est ainsi tournée non seulement vers la mer, mais aussi vers la lagune et vers l'arrière-pays.

La relation entre Sables-d'Or et son territoire n'est d'ailleurs pas seulement d'ordre géomorphologique, elle tient compte également des pratiques sociales, et notamment de l'accès à la mer. On remarquera que l'axe central de la station, très dégagé grâce à une distance inter-façade de plus de 35 mètres, est éminemment un lieu public, puisqu'il s'agit de la route du Cap Fréhel et qu'y passe le chemin de fer Saint-Brieuc–Matignon. Et puisque c'est cette même route qui constitue l'accès principal à la mer, la plage n'apparaît donc pas comme un lieu «privatisé».

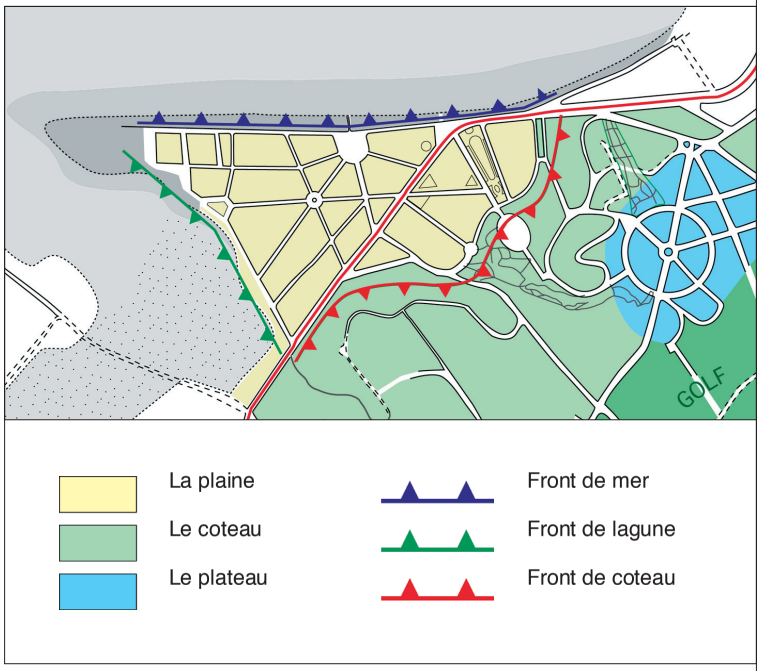
On remarquera enfin –voir les coupes ci-contre– que malgré des travaux de terrassement très importants, le profil caractéristique d'un bord de mer constitué d'un cordon dunaire a été respecté. La mer est visible de loin, lorsqu'on est sur le coteau, puis elle disparaît à la vue à mesure qu'on s'en approche, pour réapparaître au dernier moment. Un tel «effet de surprise», jouant sur de faibles dénivelés, est un «grand classique» de l'art des jardins, que savait très bien utiliser les Frères Treyve. Le schéma ci-contre pourrait en effet être utilisé, presque tel-quel, pour décrire le profil des parcs de l'Allier : on y verrait alors la ville de Vichy en A, les parcs en B, la digue en C, et l'Allier en D.

Qu'il s'agisse de sa relation avec le territoire environnant ou de la prise en compte du relief, on pourrait donc dire de Sables-d'Or qu'elle est un lieu où furent transposés des principes plutôt que des formes, pour reprendre une expression chère à Roberto Burle-Marx.



Le plan ci-dessus représente Sables-d'Or-les-Pins telle que Roland Brouard a dû l'imaginer. Les principaux bâtiments y sont représentés, qu'ils aient été réalisés ou non. Sont également représentées les constructions pavillonnaires actuelles, pour lesquelles Brouard n'avait établi que le parcellaire.

La typographie du titre est de Charles Loupot (1925).



Bibliographie

Amiot Pierre : *Histoire du pays de Fréhel*. Édité par l'auteur à Fréhel, 1981, rééd. 1996.

Atelier d'urbanisme de Sables-d'Or-les-Pins : *Document de référence pour le réaménagement de Sables-d'Or*. 1995.

Aubert Octave-Louis (Jean Sanier, alias -), 1924 : «Sables-d'Or-les-Pins», *in La Bretagne Touristique*, n° 25.

Bachelard Gaston : *L'eau et les rêves*. Paris : José Corti, 1942.

Badie Catherine : «Prévenir les friches balnéaires», dossier dans *Diagonal* n° 108-109. 1994. Pages : 74-81.

Benevolo Leonardo : *Aux sources de l'urbanisme moderne [Le origini dell'urbanisitica moderna]*. Horizons de France, 1972.

Benevolo Leonardo : *Histoire de l'architecture moderne [Storio dell'architettura moderna]*. Paris : Bordas, 1987 [Rome, 1960].

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

Bihr Jean-Pierre et Denis Jean : «L'épopée des lanceurs de plages» [article sur Sables-d'Or-les-Pins] *in Ar Men* n° 45, 1992.

Bihr Jean-Pierre : *Regards d'émeraude*. Saint-Jacut-de-la-Mer, éditions J.-P. Bihr, 1988, rééd. 1992.

Bonnot-Courtois C. et Lafond L.R. : *Schéma de mise en valeur de la mer : étude sur l'évolution des rivages de la baie de Saint-Brieuc entreTréveneuc et Plurien*. Dinard : CNRS, École Pratique des Hautes Études, 1995.

Bouvier Pascal : *Morphogenèse et morphosédimentologie des vastes estrans plans en Bretagne septentrionale*. Thèse de doctorat. Brest : Université de Bretagne Occidentale, Dinard : École Pratique des Hautes Études, 1993.

Brouard Roland : «L'avenir de la Côte d'Émeraude». Articles parus dans *Dinard Côte d'Émeraude*, n° 534-536, mars-avril 1934.

Choay Françoise : *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*. Paris : Le Seuil, 1965.

Chouzenoux Julien : «L'ambiguïté d'une architecture moderne en Bretagne. La villa Collignon - 1925» [Villa construite par Pol Abraham à Sables-d'Or-les-Pins]. *In* Midant Jean-Paul : *Histoire de la ville* (non paginé). Rennes : Eab, 1994, tome 1.

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

Cordat Bruno : *Sables-d'Or-les-Pins*. Mémoire de DEA d'histoire et civilisation de la Bretagne. Brest : Université de Bretagne Occidentale, 1986.

Dollé, Claire : *Vers un programme de rénovation des Parcs de l'Allier à Vichy*. Rapport d'étude, École Nationale Supérieure d'Agronomie de Montpellier, 1995.

Dubois Jean-Paul : *L'architecture balnéaire dans les Côtes-du-Nord, 1900-1930*. Mémoire de 3e cycle sous la direction de Marcelle Demorgon. Versailles : École d'Architecture, s d (années 80).

Figueras Maria-Josep : *Évolution morphologique et sédimentologique du littoral des Sables d'Or*. Mémoire de maîtrise, Université de Perpignan, 1991.

Fragard Véronique : *Étude sédimentologique de la plage de Sables-d'Or-les-Pins*. Mémoire de DEUST. Dinard : École Pratique des Hautes Études, 1991.

Grenier Lise (dir.) : *Villes d'eau en France*. Paris : Institut Français d'Architecture, 1984.

Hervier Dominique (Dir.) : *Le Vésinet. Modèle français d'urbanisme paysager, 1858/1930*. Imprimerie Nationale, 1989.

Jacques Thierry : *Naissance et développement des parcs de la ville de Vichy*. Document préparatoire, Mairie de Vichy.

Lebret Catherine : *L'œuvre d'un architecte néo-régionaliste, Yves Hémar*. Mémoire de maîtrise d'histoire de l'art. Rennes : Université de Haute Bretagne, 1985.

Le Couëdic Daniel : «Le charme discret du mouvement moderne» *in* Institut Français d'Architecture : *Modernité et régionalisme en Bretagne, 1918-1945*. Liège : Mardaga, 1984.

Le Couëdic Daniel : *Les architectes et l'idée bretonne*. Rennes : SHAB, Saint-Brieuc : AMAB [Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne et Archives Modernes d'Architecture de Bretagne], 1995.

Le Couëdic Daniel : «Le sulfureux laboratoire de la création architecturale» [article largement consacré à Sables-d'Or], *in* Nathalie Richard et Yveline Pallier (dir.) : *Cent ans de tourisme en Bretagne, 1840-1940*. Rennes : Apogée, 1996.

Lemasson Dominique : *Un pier à Sables-d'Or-les-Pins*. Mémoire de dplg. École d'Architecture de Nantes, s. d. (~1990).

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

Peinoit Jennifer : *Autour des sources, au bord de l'eau : des villes*. TPFE, École d'Architecture de Versailles, sous la direction de Claude Prelorenzo, 1997.

Pinot Jean-Pierre : *La gestion du littoral*. Paris : Institut océanographique, 1998.

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

Prelorenzo Claude et Picon Antoine : *L'aventure balnéaire. La Grande Motte de Jean Balladur*. Coll. «Eupalinos». Marseille : Éditions Parenthèses, 1999.Rachet G. et M.F. : *Dictionnaire de la civilisation grecque*. Paris : Larousse, 1988.

Radoult de Lafosse Jean-François : «Mémoire sur les travaux d'embellissement de Vichy». In *Annales des Ponts et Chaussées*, tome VII, 1874.

Rondel Éric : *Le Penthièvre, guide touristique, historique et légendaire*. Fréhel : Club 35, 1998.

Rouillard Dominique : *Le site balnéaire*. Liège : P. Mardaga, 1984.

Stéfulesco Caroline : *L'urbanisme végétal*. Paris : Institut pour le développement Forestier, 1993.

Toulier Bernard : «Littoral, villégiature et patrimoine» *in* Marie Culot et Claude Mignot (dir.) *: La côte normande des années trente. Trouville, Deauville. Société et architecture balnéaire*. Paris : Norma, 1992.

Vigny Annette : *Lattitude Nord, nouveaux paysages urbains*, Arles : Actes Sud, Versailles : Ensp. 1998.