Les Carnets du paysage n° 12

Sables-d'Or-les-Pins
et
l'urbanisme balnéaire français

Roland Vidal

Sables-d'Or-les-Pins et l'urbanisme balnéaire français

de la construction d'une singularité à une reconversion nécessaire

par Roland Vidal

Naissance d'un urbanisme d'exception

La vogue des bains de mer qui, suite à la «découverte» du littoral[1], conquit progressivement l'Europe occidentale du XVIII^{e} au XX^{e} siècle, s'est accompagnée d'un mouvement unique dans l'histoire de l'urbanisme. Des centaines de stations balnéaires ont été bâties en peu de temps sur le littoral ouest-européen, la plupart d'entre elles *ex-nihilo*. Ce phénomène a été l'occasion pour bon nombre d'architectes de l'époque de faire preuve d'une créativité d'autant plus débordante que les conditions de *tabula rasa* dans lesquelles ils travaillaient laissaient libre cours à leur imagination. Si ce «sulfureux laboratoire»[2] a donné une production d'une qualité inégale, il aura été l'occasion de l'émergence d'un grand nombre d'œuvres architecturales majeures, dont beaucoup, en France, sont aujourd'hui inscrites à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques. En revanche, les plans d'urbanisme de ces stations semblent le plus souvent issus d'un même modèle de quadrillage élémentaire et, donc, n'avoir pas donné lieu à la même créativité que l'architecture. Quelques rares exceptions émergent cependant, au sein desquelles Sables-d'Or-les-Pins, station des Côtes-d'Armor créée en 1924, apparaît comme un exemple particulièrement abouti.

C'est à montrer ce qui différencie le plan d'urbanisme de Sables-d'Or, élaboré par des paysagistes, de ceux de la plupart des autres stations conçues dans un contexte comparable, que s'attache le présent article, qui fait suite à un travail de recherche portant sur *la construction paysagère de l'identité territoriale*[3]. L'un des principaux aspects de cette identité étant le rapport à l'Autre, il s'agira ici de situer Sables-d'Or-les-Pins dans son contexte, en l'occurrence celui des stations balnéaires qui l'ont précédée ou qui lui sont contemporaines et qui, comme elle, ont été bâties sur des étendues sableuses propices à une table rase.

---

1 : Voir Alain Corbin : *Le territoire du vide, l'Occident et le désir du rivage*, 1750-1840. Paris : Aubier, 1988.

2 : L'expression est de Daniel Le Couédic («Le sulfureux laboratoire de la création architecturale», in Nathalie Richard et Yvelines Pallier : *Cent ans de tourisme en Bretagne*. Rennes : Apogée, 1996, pages 45-53).

3 : Voir Roland Vidal : *La construction paysagère d'une identité territoriale; imaginaire et réalité dans une station balnéaire des Côtes-d'Armor, Sables-d'Or-les-Pins*. Thèse soutenue à l'ENGREF-Paris en mars 2003. http://www.rolandvidal.fr/archives/thèse/

Vidal R. 2005 : «Sables-d'Or-les-Pins et l'urbanisme balnéaire français», *Les Carnets du paysage* n° 12, pp. 52-75. Document de travail.

Villa Collignon, Pol Abraham, 1926 (inscrite à l'inventaire des Monuments historiques)

Hôtel des Dunes, Yves Hémar, 1925

Deux architectes de renom ont contribué au cachet de Sables-d'Or-les-Pins : Pol Abraham et Yves Hémar (photos ©R. Vidal).

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

Cette question est au cœur de la définition même de l'identité, qui se pose en termes de similitudes et de différences[4], donc de relation avec l'*autre*. Cet *autre*, en l'occurrence, ne sera pas tant le village voisin, avec lequel les stations ne se confondent guère, que les autres stations balnéaires. Et celles-ci, comme nous allons le voir, pourraient bien avoir connu dès leur conception une sorte de *déficit identitaire* dû à la grande similitude des projets mis en œuvre.

4 : «La notion d'identité revêt deux significations pratiquement opposées. D'une part, il s'agit du caractère de ce qui est identique (d'objets parfaitement semblables tout en restant distincts). D'autre part elle renvoie à l'unicité de l'objet, irréductiblement différent des autres». Edmond-Marc Lipiansky et all. : «Introduction à la problématique de l'identité», in Collectif : *Stratégies identitaires*. Paris : Presses Universitaires de France, 1990, page 35.

Similitudes et différences

Même si son plan d'ensemble n'est pas le seul élément déterminant la forme urbaine d'une station, on peut en effet se demander si la répétition d'un même modèle d'urbanisme, exclusivement guidé par la volonté d'optimiser la relation à la plage, n'est pas en lui-même de nature à engendrer un *déficit identitaire*. Certes, une station comme Deauville ne manque pas d'une identité forte, même si elle est en quelque sorte le prototype de cet urbanisme minimal. Mais elle doit cette identité au fait d'avoir été la première en France, d'être toujours la plus proche de Paris et de bénéficier d'une notoriété soigneusement entretenue, autant de caractéristiques dont ne peuvent se prévaloir les nombreuses autres stations conçues sur le même modèle

Il est vrai que la créativité architecturale compense en partie cette banalité des plans d'urbanisme, mais elle donne de l'identité aux bâtiments en tant que tels plutôt qu'à chacune des stations : il y a autant de ressemblance entre certaines villas de Royan, La Baule ou Deauville qu'il y en a entre les différentes villas d'une même station. L'éclectisme architectural, s'il donne un charme incontestable aux stations balnéaires, contribue d'une certaine manière à les faire se ressembler entre elles.

Pour étudier ce qu'il en est de Sables-d'Or-les-Pins, que ses concepteurs ont voulu «différente», il importe, dans un premier temps, de définir ce à quoi on la compare et donc d'esquisser les grandes lignes d'une typologie des stations balnéaires d'Europe occidentale depuis la création des premières d'entre elles.

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

Pour les auteurs qui se sont essayés à cette typologie[5], le premier critère pertinent est celui qui distingue les stations accolées à des villes portuaires anciennes de celles établies à distance de ces villes.

5 : Voir par exemple Manuel J. Marchena Gómez & Fernando Vera Rebollo : «Coastal areas : processes, typologies and prospects», in *European tourism : regions, spaces and restructuring*, Armando Montanari & Allan M. Williams eds, 1995.

Les premières, qui se développent en France dès le début du XIX^{e} siècle, restent le plus souvent de simples *quartiers balnéaires*, conçus pour l'hébergement de la clientèle des établissements de bain, lorsque les capacités d'accueil local s'avèrent insuffisantes. Et même si certaines de ces stations acquièrent une autonomie relative, leur structure urbaine est toujours déterminée par la proximité d'un important centre-ville dont elles ne sont que les *banlieues touristiques*.

Les secondes arriveront plus tard dans l'histoire. Elles devront attendre, d'une part, une augmentation notoire de la demande qui rendra insuffisants les premiers quartiers balnéaires, et d'autre part l'arrivée du chemin de fer nécessaire à leur desserte. À l'exception de la plus ancienne, Brighton (1815), elles ne se développeront, en France comme ailleurs, qu'à partir de 1850. Mais ce sont elles qui feront l'objet d'une urbanisation planifiée sur des terrains entièrement disponibles, notamment en France. Ce sont elles les «villes nouvelles balnéaires» auxquelles s'apparente Sables-d'Or-les-Pins.

De l'éloge de la fraîcheur à l'héliophilie

On distingue également une première période où le bain de mer est présenté comme une activité thérapeutique, pour laquelle la fraîcheur de l'eau est un critère positif, d'une période plus récente où l'activité balnéaire est surtout associée au soleil et à la chaleur estivale. Il importe alors de ne pas confondre le tourisme côtier et la pratique du bain de mer. Si la découverte de la Côte-d'Azur[6] est contemporaine du développement de Brighton, et si tous deux concernent la même clientèle anglaise, on n'y pratique pas le même type de villégiature ni, surtout, à la même saison. Nice, Cannes ou Menton sont des lieux de villégiature hivernale, saison où l'on ne se baigne pas, et l'on considère à l'époque qu'elles n'ont aucune vertu climatique en été. S'il est vrai qu'elles s'ouvrent progressivement à la villégiature estivale et aux bains de mer au début du XX^{e} siècle, il reste qu'elles n'ont pas été initialement conçues pour cela, et que leur ordonnancement urbain n'est pas fondé sur l'accès à la plage, point le plus déterminant de l'organisation spatiale des stations atlantiques ou normandes.[7]

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

7 : À propos du plan d'urbanisme de la ville de Nice au début du XIX^{e} siècle, on lira avec intérêt l'ouvrage de Claude Prelorenzo : *Nice, une histoire urbaine*. Hartmann, 1999.

À l'époque de Sables-d'Or-les-Pins, l'essentiel des stations proprement balnéaires se répartit donc sur le littoral aux eaux plus froides de la façade ouest-européenne, de la côte nord de l'Espagne (Santander, San-Sebastian…) à celle de l'Allemagne (Heiligendamm, Heringsdorf…), en passant bien sûr par Scheveningen. Ces stations, d'ailleurs, disposent d'un «label» internationalement reconnu, le classement en tant que «station climatique» (*climatic resort*), très prisé de la clientèle anglaise et attribué, en France, par le ministère de la Santé[8]. Ce classement est basé sur la qualité de l'air et de l'eau, sur la fiabilité de l'assainissement et l'absence de toute source de pollution potentielle. Le confort d'une plage de sable fin bien exposée au soleil n'est nullement évoqué.

Sables-d'Or, d'ailleurs, est classée «station climatique» en 1927. Elle est présentée comme «paradis des sports» et même si la «plage fleurie de Bretagne» est parfois agrémentée de palmiers imaginaires, évocation d'un climat plus chaud qu'il n'est en réalité, la plage est représentée déserte, et il n'y a aucun baigneur dans l'eau.

On y pratique pourtant bien le bain de mer, mais cette pratique, si elle n'est plus purement thérapeutique, est encore teintée d'hygiénisme : le bain n'est qu'une activité sportive parmi d'autres et la plage a d'autres fonctions que le «farniente» au soleil (les courses de chevaux, par exemple).

Affiche de Charles Loupot (1925) parue dans *La Bretagne touristique* de juillet 1926.

8 : Le classement «station balnéaire», attribué par le ministère du Tourisme, n'apparaît qu'en 1954.

La spécificité du littoral français : un enjeu stratégique

Entre l'Espagne et l'Allemagne, une bonne partie du littoral de prédilection des stations balnéaires, de 1850 au début du XX^{e} siècle, se trouve donc en France. Or l'implantation d'une station doit passer par la résolution d'un problème technique : l'atout principal d'une station balnéaire, c'est la plage, or les plages les plus belles et les plus longues sont forcément sur les littoraux sableux, par nature instables et donc impropres à la construction. Si le littoral français, à cette époque, se prête bien à la résolution de cette contradiction, c'est qu'il a fait l'objet de vastes campagnes de stabilisation.

En effet, si la fixation des dunes littorales est une préoccupation qui concernera par la suite de nombreux pays dans le monde, c'est en France qu'elle a donné lieu aux premières expérimentations[9]. Ces travaux, qui commencent au XVIII^{e} siècle, débouchent sur des campagnes nationales, particulièrement développées sous Napoléon I^{er}. Pour l'Empereur, il s'agit bien évidemment de contrôler un littoral qui, par sa fragilité et sa mouvance, constitue un point faible face à un ennemi, l'Angleterre, qui domine l'espace maritime. Stabiliser les cordons dunaires, c'est permettre les implantations humaines et donc la surveillance de ce qui constitue, de fait, la «frontière» la moins sécurisée du territoire national. Ces préoccupations d'ordre militaire se concrétisent par le décret du 14 décembre 1810 qui recommande «*la fixation des dunes dans tous les départements du littoral français*». Reprise par Louis XVIII et parachevée par Napoléon III, la campagne de stabilisation du littoral aura pour conséquence d'offrir aux promoteurs de stations balnéaires bon nombre de sites qui leur conviennent parfaitement : des terrains stabilisés et disponibles à proximité de longues plages de sable fin.

Cette spécificité du littoral sableux français s'accompagne d'un statut foncier particulier qui facilitera grandement les opérations immobilières d'envergure que représentent les créations de stations balnéaires. Les dunes littorales, si elles font l'objet de nombreux droits d'usage, ne sont en effet la propriété de personne jusqu'en 1790. Cette année-là, l'Assemblée Constituante déclare «propriété de la Nation» tous les terrains considérés comme vacants, ce qui est le cas des dunes littorales.

Une fois stabilisées, les dunes seront donc propriété de l'État, ou des communes auxquelles elles sont en partie rétrocédées en 1792, puis revendues par lots, parfois directement à des promoteurs de stations balnéaires, comme ce sera le cas à Soulac-sur-Mer (Gironde), le plus souvent comme terrains de chasse.

---

9 : Avec notamment les travaux des frères Desbiey, repris par Nicolas Brémontier, sur le littoral de Gascogne où les dunes sont particulièrement mobiles.

Dans tous les cas, les promoteurs auront affaire à un propriétaire unique, ce qui facilitera l'acquisition rapide de vastes surfaces qui auraient posé bien des problèmes fonciers si elles avaient été morcelées en de multiples propriétés.[10]

Des opérations fructueuses

Devenus donc, pour la plupart d'entre eux, des terrains de chasse, les massifs dunaires du littoral français se transforment rapidement en lieux de rencontre pour l'aristocratie locale. Les plantations de pins prennent alors une autre signification : il ne s'agit plus tant de fixer les dunes que d'en faire un habitat pour du plus gros gibier. Et cette évolution cynégétique aura pour conséquence d'attirer la riche bourgeoisie parisienne ou celle des capitales régionales. Dès lors, les principaux ingrédients sont en place : la mer, la plage, des terrains malléables et disponibles, les financeurs et la future clientèle des stations balnéaires. Il ne reste plus qu'à attendre, voire à favoriser, l'arrivée du chemin de fer[11]. De fait, à partir des années 1850, les stations pousseront comme des champignons sur le littoral à mesure que progressera le réseau ferré.

Il s'agira essentiellement de réussir une opération financière dont la finalité sera toujours la même : offrir, à proximité d'une grande ville (Londres, Paris, Bordeaux…), un lieu de villégiature entièrement organisé pour optimiser la relation visuelle et physique entre le bord de mer et les hôtels et villas. À cette logique univoque correspondra une forme urbaine unique ou presque, indépendante en tout cas de la position géographique de la station. Les variations que l'on peut noter en observant les plans correspondent davantage à des adaptations à telle ou telle contrainte qu'à une volonté de singularisation. Le rapport au trait de côte est «*simple ou complexe selon qu'il s'appuie sur un élément uniforme, falaise, plage, cordon dunaire ou littoral ou qu'il correspond à l'association de plusieurs d'entre eux. Dans tous les cas, le front de mer constitue l'élément essentiel de structuration spatiale d'une station*»[12].

10 : Lire à ce sujet l'article de Pierre Laborde : «La composition urbaine des stations balnéaires côtières», in *Recherches Urbaines*, n° 8, 1993.

11 : Dans certains cas (Arcachon, Châtelaillon…), c'est la compagnie locale de chemin de fer qui acquiert elle-même les terrains et se fait promoteur de station balnéaire.

12 : Pierre Laborde, *op. cit*. page 13.

Tabula rasa et formes urbaines balnéaires

Les schémas de départ

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

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

Un alignement de villas et d'hôtels est installé le long du front de mer, en arrière d'une digue qui sert à la fois de protection contre la mer (en lieu et place de la végétation détruite par l'arasement) et de support à une promenade. Chaque villa dispose idéalement d'un accès immédiat à la plage, mais ce modèle, purement théorique, est bien évidemment insuffisant. Tout d'abord parce qu'au XIX^{e} siècle et jusqu'à la généralisation de l'automobile, il est important que les habitations restent à une distance raisonnable de la gare, ce qui limite beaucoup l'extension possible du schéma. Ensuite, parce que la trop grande simplicité du réseau viaire engendre des conflits d'usage, la même voie servant à la fois de desserte entre les villas et de promenade.

Ces problèmes seront résolus en doublant la voie en front de mer d'une seconde voie, destinée à la desserte et située en arrière de la première rangée de villas. Celle-ci sera complétée par quelques rues supplémentaires, parallèles à la mer, et le long desquelles seront installées de nouvelles villas. Afin de maintenir un accès à la mer le plus direct possible pour chacune de ces villas, on complétera le plan d'ensemble par une série de rues perpendiculaires. Le résultat sera un quadrillage, modèle assez classique de plan urbain, mais qui ici résulte d'une simple optimisation des fonctions primaires d'une station balnéaire [fig. 1]. Certaines de ces stations, d'ailleurs, ne dépasseront pas ce niveau de complexité, que Daniel Clary apparente à du «lotissement balnéaire».

Mais, comme le précise le même auteur, il ne s'agit que de «stations à fonction de banlieue»[13]. C'est-à-dire que certaines des fonctions habituelles de la ville sont assurées par un centre urbain situé à proximité, en retrait par rapport à la mer.

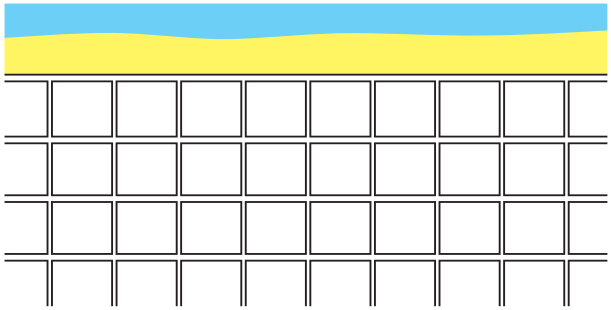


Figure 1

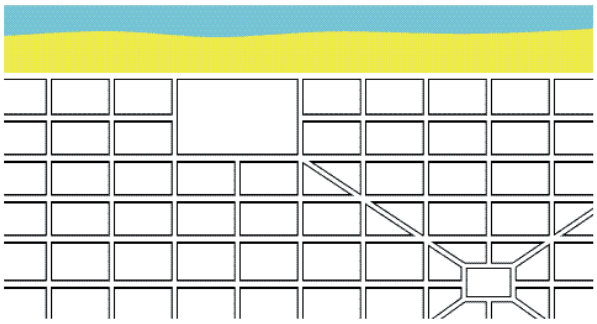


Figure 2

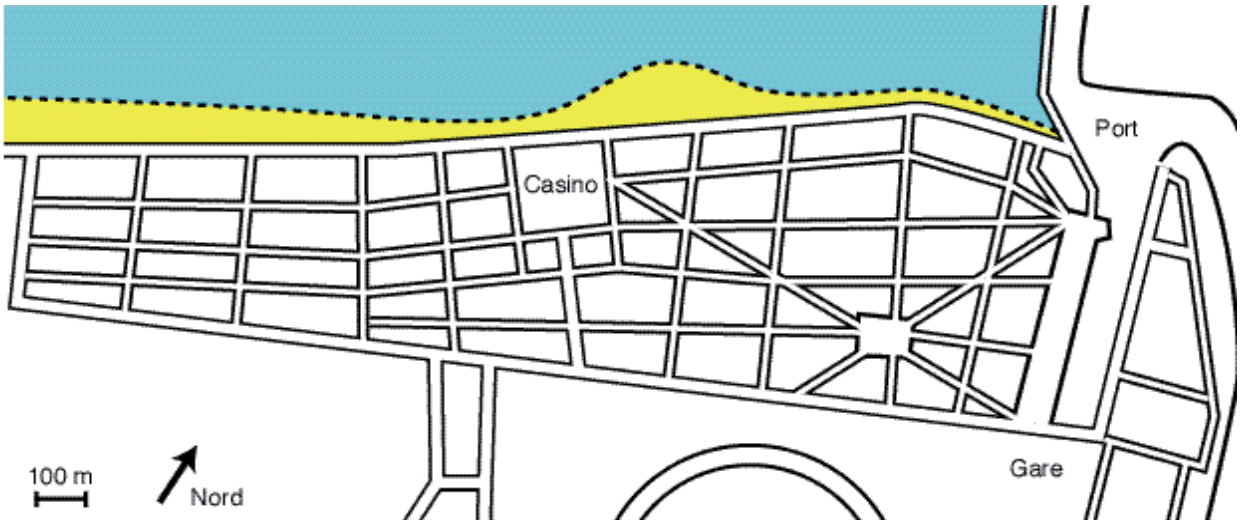


Figure 3, plan de Deauville (Calvados, 1858)

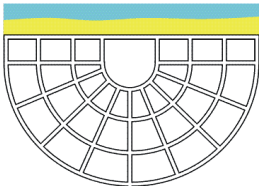


Figure 4

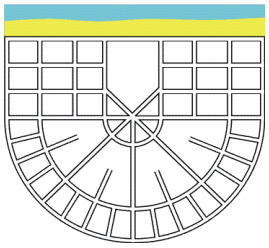


Figure 5

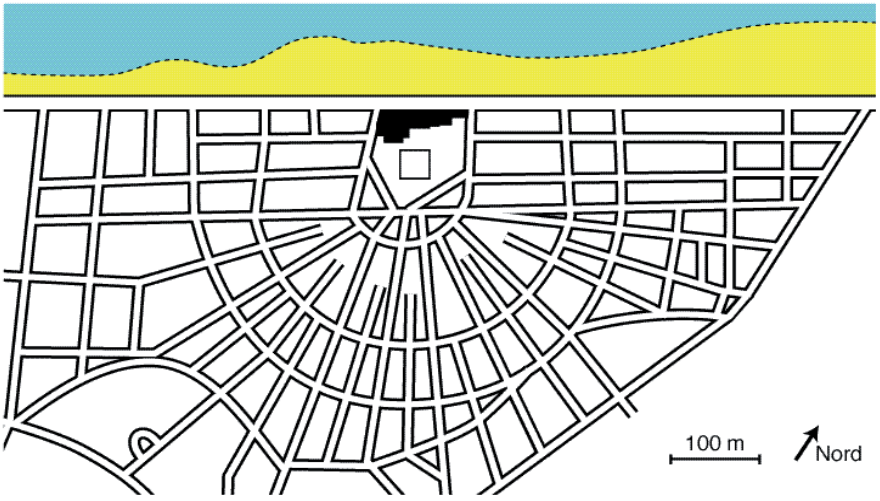


Figure 6, plan de Cabourg (Calvados, 1860)

13 : Daniel Clary : «Les formes d'urbanisme touristique et leur fonctionnement sur le littoral normand». *Bulletin d'études Touristiques*, 1980/1, page 25.

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

Cette place pourra ensuite être reliée à la gare, dont on remarquera qu'elle est toujours située en retrait, les lignes de chemin de fer s'accommodant mal d'un substrat sableux. Le nouvel axe ainsi tracé deviendra l'artère commerçante de la station, qui pourra encore s'enrichir d'une placette intermédiaire destinée, par exemple, au marché. [fig. 2]

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

Le schéma théorique ressemble alors à un plan bien réel, celui de Deauville [fig. 3]. On remarquera que si ce plan est déjà plus complexe que le schéma précédent, l'ensemble s'organise néanmoins autour du front de mer, du casino et de la gare. Le port (ici, celui de Trouville) ne joue pratiquement aucun rôle si ce n'est celui de limite Est de la station. La jetée est utilisée comme promenade, mais pas comme élément structurant de la ville. Elle joue surtout le rôle «*d'écran qui sépare sans ambiguïté l'espace des baigneurs de celui des pêcheurs*», comme le décrit Jean-Didier Urbain à propos du Croisic[14]. De fait, dans la plupart des stations, l'environnement géographique immédiat semble totalement ignoré : «*la plage, disponible, est bel et bien à consommer comme un monde dissocié des réalités naturelles et sociales*»[15].

On remarquera aussi que si un tel plan comporte une place dominante qui joue le rôle de centre-ville, celui-ci n'apparaît que comme un carré un peu plus important que les autres dans un système en «tablette de chocolat»[16]. Ce centre n'oriente pas l'ensemble du tracé de la station dont seules une ou deux diagonales brisent la monotonie.

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

Le plan d'une autre station, Cabourg, contemporaine de Deauville, est à première vue très différent. Il s'agissait clairement, ici, de ne pas reproduire le modèle «en damier» en concevant la station sur un plan radioconcentrique.

---

14 : Jean-Didier Urbain : *Sur la plage, mœurs et coutumes balnéaires (XIX^{e}-XX^{e} siècles)*. Paris : Payot, 1996, page 69.

15 : *Idem*, page 66.

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

Schématiquement, l'image initiale est la reprise d'un modèle urbain connu depuis l'Antiquité : des rues concentriques tournent autour d'un point central et sont croisées par des perpendiculaires convergentes. La seule nuance est que l'on a coupé le cercle en deux pour pouvoir l'appuyer sur un front de mer linéaire. [fig. 4]

À ce stade, on retrouve le problème évoqué précédemment, c'est-à-dire le conflit d'usage engendré par le fait que la promenade de bord de mer sert aussi de desserte. S'y ajoute un autre problème du fait que le système engendre un certain nombre de parcelles triangulaires effilées en pointe, et donc difficiles à bâtir. Ces deux problèmes sont résolus par quelques adaptations montrées sur la figure 5.

À quelques détails près, le plan de Cabourg [fig. 6] ressemble beaucoup à ce schéma théorique. Comme pour celui de Deauville, on remarque qu'il n'a aucune relation avec son territoire en dehors du front de mer. Certes, le centre-ville (la place du casino) se trouve à l'emplacement d'un ancien petit port de pêche, mais celui-ci a disparu avec la construction de la station, et même la route qui le reliait à Honfleur se trouve dissimulée par le système de voies radioconcentriques.

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

Schémas mixtes

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

Parmi les nombreuses manières d'opérer cette combinaison, on peut schématiquement en décrire deux. La première consiste à situer le point central non pas en bord de mer mais en retrait. Il structure ainsi la partie de la ville qui est dans les terres et ne modifie que très peu le quadrillage type du bord de mer. On trouve ce modèle, par exemple, dans la partie récente (1920) de La-Baule-les-Pins. [fig. 7]

La seconde consiste à appliquer une radioconcentricité à un quadrillage simple, mais en le déformant plutôt qu'en le redessinant, et sans aller jusqu'à la forme hémi-circulaire de Cabourg. Ce système est appliqué dans des stations comme Hardelot-Plage ou Jullouville-les-Pins. [fig. 8]

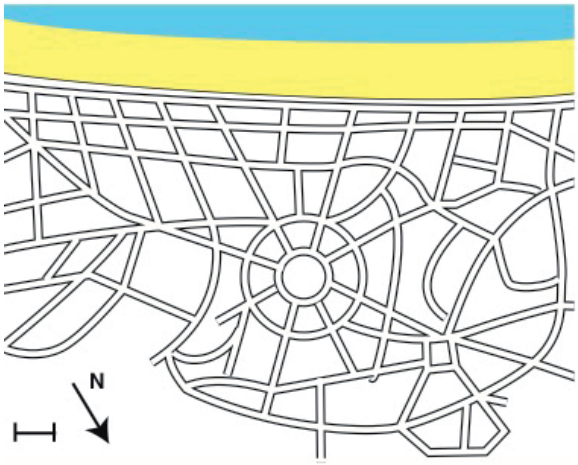


Figure 7
La Baule-les-Pins (Loire-Atlantique, 1920)

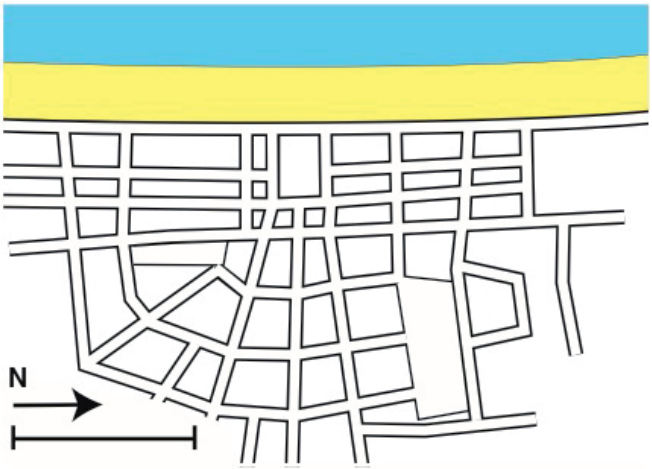


Figure 8
Jullouville-les-Pins (Manche, 1881)

La «règle» et les exceptions

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

On s'étonnera sans doute de l'absence de ce qui aurait pu constituer un élément structurant important : le port. Il s'agit en effet du plus évident et du plus ancien mode de relation entre une implantation urbaine et la mer. Mais sur les côtes sableuses, les «ports» ne sont que des aménagements légers, le plus souvent destinés à l'échouage de bateaux à fond plat. Leur importance économique n'a qu'un intérêt local, et celui-ci s'estompe dès le milieu du XIX^{e} siècle, avec l'expansion du chemin de fer, qui donne davantage d'importance aux ports en eau profonde capable de recevoir les chalutiers qui vont pêcher au large[17].

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

Quant aux ports de plaisance, si importants aujourd'hui, ils sont à peu près inexistants jusqu'aux années 1960[18].

Privées d'éléments structurants, que l'on ne cherche d'ailleurs pas vraiment à reconstituer, les stations balnéaires sont donc la plupart du temps des «colonies» implantées sur un schéma à peu près constant et sans relation avec leur territoire. On remarquera aussi que si les plans d'ensemble se ressemblent les uns les autres, on ne peut pour autant pas parler de «modèles» au sens d'objet d'imitation. Si les tracés urbains se ressemblent, c'est simplement que ceux qui les ont dessinés ont répondu de la même manière à la même demande. Les stations dont le plan est en quadrillage orthogonal ne sont pas plus une copie de Deauville que Deauville n'est une copie de Brighton, ni que Brighton n'est une copie des nombreuses villes de l'Antiquité tracées sur le même quadrillage[20].

Quelques stations semblent bien, à première vue, se détacher de cette monotonie, mais leur différence n'est souvent qu'apparente. Arcachon, par exemple, se développe en grande partie dans le relief des arrières-dunes plantées de pins au milieu desquels serpentent les allées de la «Ville d'hiver». Elle ne ressemble pas aux autres, mais elle n'a pas non plus été conçue comme une station balnéaire. Elle était une station climatique destinée aux tuberculeux auxquels les effluves des forêts de pins, avivées par le vent du large, étaient bénéfiques, et ne devint balnéaire qu'ultérieurement, et sous la forme d'une «Ville d'été» au plan parfaitement quadrillé. Il en est de même de certaines stations dont la partie arrière est inspirée des cités-jardins, comme Soulac-sur-Mer ou Le Touquet-Paris-Plage, mais dont la partie littorale est, elle aussi, en forme de simple quadrillage.

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

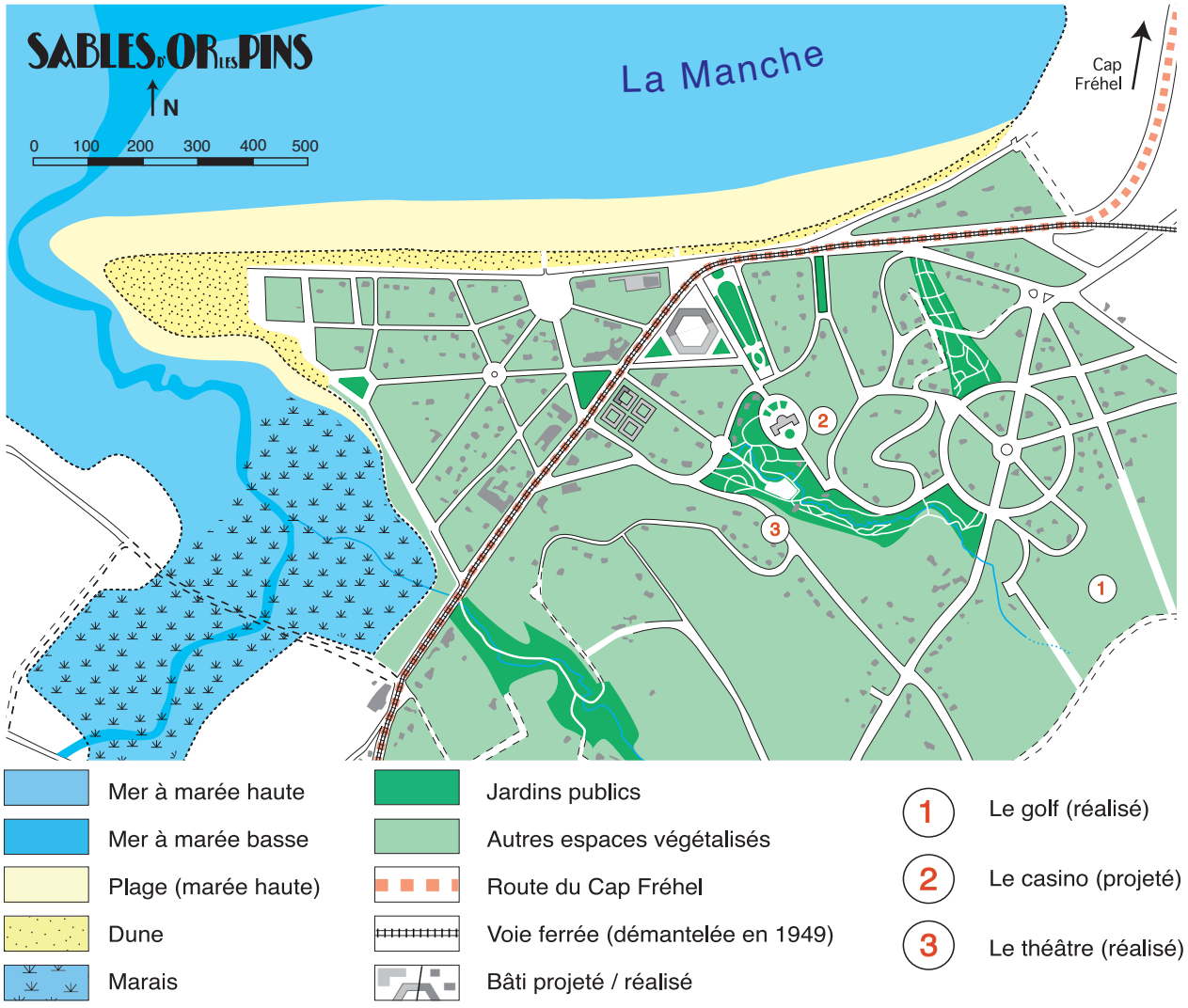
19 : Dominique Rouillard compare l'implantation des stations balnéaires avec la colonisation du territoire américain. Voir *Le site balnéaire*, Liège : Mardaga, 1984.

20 : Et notamment celles dont on attribue la paternité à Hippodamos de Millet.

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

Une station sur un estuaire

La station de Sables-d'Or-les-Pins, créée en 1924, s'inscrit dans la continuité de cette première période de construction des stations balnéaires françaises, qui commence avec Deauville et s'achève progressivement après la crise économique de 1929. Elle est, comme bien d'autres, établie sur un cordon dunaire dont le promoteur de la station, Roland Brouard, fera sans complexe table rase en aplanissant des dunes de 40 mètres de hauteur.



Sables-d'Or-les-Pins, telle que Roland Brouard l'avait conçue

Vidal R. 2005 : «Sables-d'Or-les-Pins et l'urbanisme balnéaire français», *Les Carnets du paysage* n° 12, pp. 52-75. Document de travail.

Pourtant, il suffit d'en observer le plan pour s'apercevoir qu'elle ne ressemble pas aux autres stations. La première de ses singularités est qu'elle est implantée sur un estuaire, refermé par une *flèche littorale à pointe libre*. Ce type de configuration géologique, plutôt rare sur le littoral français[21], donne au socle sableux de Sables-d'Or une forme globalement triangulaire, que les concepteurs de la station ont utilisée pour y inscrire le plan d'ensemble. L'intention initiale de Roland Brouard était d'ailleurs de refermer l'estuaire par une digue submersible afin de transformer la lagune en plan d'eau permanent destiné au développement d'activités nautiques. Ce projet ne sera jamais réalisé, mais il a joué un rôle important dans la conception du plan de la station dont il fut l'un des éléments-clés.

Car la singularité de Sables-d'Or ne tient pas seulement à la morphologie initiale de son territoire, mais aussi au fait qu'elle comporte un certain nombre de «points forts» qui servent, dans l'organisation générale du plan, de contrepoints à la mer et à la plage. La lagune en est un, mais il y en a d'autres, implantés sur le coteau, en arrière du socle sableux. Il y a tout d'abord le golf, le premier «dix-huit trous» de Bretagne, qui constitue l'un des attraits les plus souvent mis en avant dans la promotion de la station. Il y a aussi un projet de casino, qui lui non plus ne sera pas réalisé, et qui devait être situé en hauteur, accompagné d'une promenade jardinée perpendiculaire à la mer. Il y a également le «théâtre de verdure», implanté dans un vaste parc, la «Vallée de Diane», qui sera l'un des plus hauts lieux de mondanité de Sables-d'Or.

Il y a surtout la volonté de ne pas privilégier les constructions en bord de mer. La règle, instaurée par Brouard et plus ou moins respectée par la suite, selon laquelle chaque villa doit disposer de sa propre vue sur la mer, rend impossible la construction d'un front de mer continu. D'ailleurs, les parcelles les plus proches du littoral sont séparées de la plage par un cordon dunaire et, sans doute par crainte de l'instabilité du sol, nombre d'entre elles ne sont toujours pas construites aujourd'hui.

Le rôle déterminant d'un architecte-paysagiste

Il n'entrerait pas dans le cadre du présent article d'aller plus avant dans la description de Sables-d'Or. Ce qui nous intéresse ici, c'est de situer le projet de Roland Brouard dans le contexte de son époque et en regard des autres stations balnéaires, et donc de chercher quelles ont pu en être les influences.

---

21 : Voir Jean-Pierre Pinot : *La gestion du littoral*, tome 1, chapitre 4. Paris : Institut océanographique, 1998, pages 333 à 338.

Si ces influences ne sont attestées nulle part, il est néanmoins clair que Sables-d'Or, construite entre 1924 et 1929, est une des dernières stations de la première période, et que ses concepteurs ont donc pu tirer parti des expériences antérieures. Elle ne ressemble pas à Deauville ou à Cabourg, ni à aucune des centaines de stations du même type.

La première différence, son plan le montre bien, est que Sables-d'Or n'est pas exclusivement construite dans sa relation à la mer et que, de ce fait, elle n'est peut-être «déjà plus» une station balnéaire à part entière. C'est une station touristique, dédiée à la villégiature, et dans laquelle le bain de mer n'est que l'une des activités possibles. Les autres sont proposées parfois sur la plage, mais parfois aussi dans un arrière-pays aménagé en vallées fleuries. Cet «arrière-pays» n'est donc pas ignoré, il est mis en valeur et utilisé comme ressource, y compris par les éléments structurants qu'il apporte à un plan d'ensemble qui noue des relations intimes avec le reste du territoire, notamment en respectant ou même en complétant utilement le réseau viaire existant.[22]

L'autre caractéristique qui singularise Sables-d'Or, et que l'on ne retrouve que dans quelques rares autres stations[23], c'est qu'elle est conçue comme une ville-jardin et ne reproduit donc pas la forte densité urbaine que connaissent la plupart des stations balnéaires.

La plage de Sables-d'Or aujourd'hui. On remarque que le front de mer est encore assez peu construit (photo © R. Vidal)

22 : Cette attention, qui ne fut pas la seule à jouer un rôle important dans la manière dont la station a été acceptée par les habitants, est détaillée dans le chapitre V de ma thèse «Rencontre entre un projet et un terrtoire habité».

23 : Notamment Soulac-sur-Mer et Le Touquet, mais uniquement, comme on l'a vu, pour les quartiers éloignés de la plage.

Ces caractéristiques correspondent bien aux intentions affichées par Roland Brouard, mais elles doivent leur concrétisation au rôle majeur joué par l'un de ses collaborateurs, François Treyve, architecte-paysagiste vichyssois. C'est lui qui a dessiné la première esquisse du plan d'ensemble de la station, c'est lui aussi, vraisemblablement, qui en a rédigé le cahier des charges[24]. François Treyve, et son frère Joseph, ingénieur agronome, ont beaucoup contribué au fait que Sables-d'Or ait encore aujourd'hui ce cachet si particulier qui la fait ressembler à une ville-jardin, voire à un jardin urbanisé. La ville de Vichy, station thermale qui a fait l'objet d'un plan d'urbanisme ambitieux sous Napoléon III, a certainement été une source d'inspiration importante pour les Treyve qui en étaient originaires. Mais Sables-d'Or reproduit également certains aspects de la ville du Vésinet et, par-delà, les principes énoncés en 1841 par Charles Fourier. Ces principes limitent notamment l'importance du bâti par rapport aux espaces libres et définissent très précisément la transparence des clôtures. Ils ont pour effet d'éviter que la gestion individuelle des parcelles privées n'entraîne une fermeture visuelle de l'espace collectif. Ainsi, Sables-d'Or, comme Le Vésinet, ressemblent moins à des villes qu'à des parcs paysagers.

24 : C'est en tout cas ce qu'indique Daniel Le Couëdic dans : *Les architectes et l'idée bretonne*. Rennes : SHAB, 1995, page 331.

Sables-d'Or-les-Pins, de Brouard à aujourd'hui

Après la seconde guerre mondiale…

La ville-jardin balnéaire imaginée par Roland Brouard et ses collaborateurs en 1924 a connu, après la seconde guerre mondiale, une évolution considérable. Si elle est toujours appréciée pour sa plage, l'une des plus belles de Bretagne, dit-on, celle-ci se couvre aujourd'hui de baigneurs et d'amateurs de bains de soleil. Le front de mer, sans être aussi «bétonné» que dans bien d'autres stations, s'est tout de même construit depuis les années 1960. Le casino existe et fonctionne bien, mais il est en bord de mer, comme les trois ou quatre mille vacanciers qui ne s'éloignent guère de la plage.

Par contre, le théâtre de verdure, même au plus fort de l'été, est le plus souvent désert. On y croise tout au plus quelques promeneurs égarés et quelques nostalgiques qui entretiennent tant bien que mal les vestiges de ce qui fut une vallée jardinée très fréquentée. D'une manière générale, l'arrière de la station vit au ralenti et semble constituer un monde à part.

Cet attrait quasiment exclusif pour la plage s'accompagne d'une recherche inconditionnelle de soleil et de chaleur. L'éloge de la fraîcheur n'est plus au goût du jour et le Nord, synonyme de froid, ferait fuir les touristes. A tel point que le département des Côtes-du-Nord a changé de nom en 1990[25], même s'il n'a pas changé de climat…

Le théâtre de verdure en 1925 et aujourd'hui.

Carte postale ancienne et photo ©R. Vidal, août 2002

---

25 : … pour devenir «Côtes-d'Armor». Voir Roland Vidal : *L'invention des Côtes-d'Armor*. Mémoire de DEA, EHESS-EAPV, 1998.

L'héliotropisme des grands flux touristiques de l'après-guerre a eu pour conséquence, non pas de réduire la fréquentation des stations du Nord-Ouest, mais de la concentrer sur une courte période. Cette concentration, qui nécessite des investissements lourds, en termes de voirie ou d'équipements divers, donne aujourd'hui aux stations une apparence de surdimensionnement durant les neuf mois où elles ne sont plus fréquentées. Cet aspect de ville fantôme, avec ces larges avenues bordées de commerces fermés, entraîne les stations dans un cercle vicieux : l'impression qu'elles donnent d'être des lieux désertés, des «décors de western», comme on le dit parfois de Sables-d'Or[26], fait fuir à leur tour les quelques touristes atypiques qui pourraient avoir envie de s'y arrêter en dehors des périodes d'affluence. Quelques-unes de ces stations se trouvent ainsi, comme le dit Hubert Macé, en état de déshérence[27].

Pour autant, cette déshérence n'est pas une fatalité. Certaines stations parviennent à y échapper, et elles le font en s'appuyant sur deux types de ressources, qui ne sont d'ailleurs pas incompatibles. La première consiste à diversifier les secteurs d'activités : l'ostréiculture à Arcachon, le cinéma ou les courses hippiques à Deauville. La seconde consiste à compléter la saison estivale par un tourisme de week-end, ce qui ne peut se faire que pour les stations proches (ou les moins éloignées) d'une grande ville : Bordeaux pour Arcachon, Nantes pour La Baule, Paris pour Deauville…

Pour les stations isolées et sans autre ressource économique que le tourisme, les solutions sont plus difficiles à mettre en œuvre. Elles doivent nécessairement passer par une diversification de l'offre touristique elle-même, en développant des activités moins dépendantes du soleil et de la chaleur.

«*Hors saison, la Bretagne c'est aussi de saison*»[28]

Les Bretons le savent bien : c'est entre deux averses, lorsque l'humidité ravive les couleurs de la lande et celles des rochers, que la Bretagne est la plus belle, c'est sous la brume, ou quand les tempêtes d'équinoxe recouvrent la mer d'écume, que le Cap Fréhel ou la Pointe du Raz sont les plus féeriques.

---

26 : «[…] *une poignée d'hôtels avec de fausses façades normandes et quelques grosses villas bordent d'immenses avenues qui ne desservent rien. Oh, rien de spectaculaire en soi, mais, en basse saison, un côté un peu surréaliste : Alan Ladd qui aurait enfilé la chemise de John Wayne en quelque sorte*». *Guide du Routard des Côtes-d'Armor*, 2001.

27 : Hubert Macé : «Principes d'aménagement et de gestion des stations littorales. Stations balnéaires : ce qui ne va pas», *Espaces* n° 64, 1983, page 13.

28 : Slogan choisi par un ensemble de stations bretonnes regroupées sous le nom de «stations nouvelle vague». Voir William Vogel : «Stations Nouvelle Vague, un réseau homogène de stations littorales en Bretagne». *Les Cahiers Espaces*, n° 47, 1996.

Mais si les touristes sensibles à cet aspect de la Bretagne sont de plus en plus nombreux, cela ne suffit pas à faire vivre économiquement les stations balnéaires. Pour que les visiteurs y viennent hors saison, et y restent quelques jours, il faut qu'ils y trouvent des activités spécifiques. Les promenades dans la nature, le long de parcours balisés, en font partie, mais elles doivent être complétées par des équipements plus lourds, adaptés par exemple à la thalassothérapie ou aux sports nautiques.

Or ces équipements coûteux ne sont pas à l'échelle d'une petite station isolée comme Sables-d'Or-les-Pins, même si certains y ont parfois songé. Pour elle, la concurrence est beaucoup plus rude, car elle n'est que l'une des nombreuses stations de cette dimension situées à une distance comparable d'un centre urbain comme Saint-Brieuc.

Ce que cherchent aujourd'hui les élus locaux, à travers plusieurs études commanditées, c'est à «requalifier» la station par un aménagement qui serait de nature à corriger cet aspect de ville fantôme qu'elle a neuf mois par an. Mais, comme l'a montré l'étude de définition menée par l'équipe de la paysagiste Laure Planchais[29], cette requalification passe par une re-définition de l'identité de la station.

Les enjeux de l'identité de Sables-d'Or

Cette quête identitaire n'est pas nouvelle. On la trouve depuis quelques années déjà à travers les publications des offices de tourisme, les expositions réalisées à plusieurs reprises, ou les quelques ouvrages publiés par les éditeurs locaux. Mais ce qui est toujours mis en avant, c'est une certaine vision nostalgique du Sables-d'Or de la «Belle époque», avec l'évocation de ce qui, dans les années vingt, a intéressé la presse locale. Cette image nostalgique se construit autour de deux aspects dominants : les performances techniques étonnantes pour l'époque (rapidité des travaux, réseaux électrique et téléphonique, etc.) et la notoriété des personnalités présentes (Yvonne Printemps au théâtre de verdure, le Grand Duc Cyril inaugurant le golf…).

Or, si cette image technologique et mondaine différencie nettement Sables-d'Or des bourgs et villages voisins, elle en fait une station balnéaire comme les autres[30]. Toutes

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

30 : Avec, comme dans bien d'autres cas, une part importante d'imaginaire dans le «récit» du lancement de la station. Dominique Rouillard a montré, pour les stations de la côte normande, comment se construit, *a posteriori*, le mythe de leur fondation (voir *Le site balnéaire, op. cit*.). Le cas de Sables-d'Or est détaillé dans le chapitre IV de ma thèse «Mythe et réalité dans la fondation de Sables-d'Or».

les stations de cette époque ont en effet été construites rapidement, elles ont toutes été équipées du téléphone et de l'électricité, et aucune d'entre elles n'aurait pu être lancée si elle n'avait été un haut-lieu de mondanité.

Ce qui différencie Sables-d'Or des autres stations, c'est qu'elle est une ville-jardin balnéaire conçue avec un soucis de cohérence paysagère et territoriale rare pour son époque. Or ce n'est pas cette image-là qui est mise en avant aujourd'hui, alors qu'elle pourrait être le point de départ d'une redéfinition de sa vocation future.

L'avenir de Sables-d'or : le réveil d'une station de charme ?[31]

La concurrence, en matière de tourisme balnéaire, ne va pas en diminuant. À celle de la Méditerranée, apparue dès les années trente, s'ajoute depuis quelques décennies celle des pays plus chauds, accessibles aujourd'hui en avion à un prix abordable. Les stations de ces pays-là, qu'il s'agisse de la Tunisie, de la Turquie ou, *a fortiori*, des pays tropicaux, sont sous des climats qui permettent sans difficulté l'allongement des saisons touristiques.

Cette nouvelle concurrence a évidemment touché en premier lieu les stations traditionnelles de l'Europe du Nord, à commencer par l'une des plus prestigieuses et des plus anciennes d'entre elles, Scheveningen. Hans Van de Weg attribue leur déclin au fait que leurs gestionnaires, trop confiants dans le prestige de ces stations, n'auraient pas pris conscience de l'évolution de la demande touristique[32]. Toujours est-il que leur dégradation s'est aggravée d'année en année : les équipements trop peu utilisés n'étant ni modernisés ni même entretenus, la clientèle se faisait de plus en plus rare.

En réaction à ce déclin, tandis que Deauville se tournait vers le cinéma et que Brighton devenait un haut lieu de séminaires et de congrès internationaux, Scheveningen fit l'objet, en 1978, d'un plan de restructuration ambitieux et principalement tourné vers la population locale[33]. Ce plan consistait, tout en utilisant le charme originel de la station, à l'éloigner de sa vocation balnéaire initiale pour en faire une ville orientée davantage vers le loisir et la villégiature à l'année. Scheveningen, dès lors, n'était plus une station balnéaire : c'est à cette condition qu'elle put trouver son second souffle.

---

31 : Expression empruntée à Hubert Macé : «Littoral : le réveil des stations de charme», *Revue Espaces,* n° 90, 1988.

32 : «I*mplicit confidence in the growth potentials and fortunes of a resort instead of identifying the trends in recreation and tourism is one of the main reasons for the process of deterioration of traditional resorts*» Hans Van de Weg : «Revitalization of traditional resorts». *Tourism Management, Research, Policies, Planning*, vol. 3, n° 4. 1982.

33 : Dans les trois ans qui ont suivi ce plan, la fréquentation de Scheveningen a plus que doublé. Les visiteurs sont à 80% des Hollandais (réf. Hans Van de Weg, op. cit.).

À Sables-d'Or, les conditions ne sont évidemment pas les mêmes. La station est beaucoup plus petite et, surtout, elle n'est pas la banlieue d'une grande ville. Néanmoins, elle a bien autant de charme que Scheveningen et elle a, d'une certaine manière, l'avantage de n'avoir jamais été tout à fait une station balnéaire. De plus, s'il n'y a pas de ville aussi importante que La Haye dans les Côtes-d'Armor, le département n'est pas dans une période de déclin, et des pôles économiques comme Lamballe et Saint-Brieuc, qui ne sont qu'à trois quarts d'heure d'automobile de Sables-d'Or, connaissent un accroissement démographique notoire. Alors, puisque l'extension de la saison touristique, si elle est possible, sera toujours limitée, l'avenir de Sables-d'Or pourrait bien être dans une reconversion qui, pour elle, serait une sorte de redécouverte et de reconstruction de son identité :

Sables-d'Or, en plus d'être une ville-jardin balnéaire, deviendrait aussi pour Saint-Brieuc ou Lamballe ce que le Vésinet fut pour Paris au XIX^{e} siècle : un lieu de résidence éloigné de la grande ville mais agréable à vivre. Pour cela, il faudrait que les parties actuellement en déshérence de la station, et notamment l'avenue principale et le boulevard de la mer, offrent la même «urbanité paysagère» que le reste de la ville-jardin. C'est dans ce sens que va le projet en cours mené par l'équipe de Laure Planchais[34]. La démarche conduite par les professionnels du paysage aboutit en effet à des conclusions qui convergent avec celle du travail de recherche présenté ici. Les deux approches, menées en parallèle et avec des objectifs distincts, ont mis en évidence la même singularité paysagère de Sables-d'Or. Elles montrent toutes deux l'importance qu'il y a aujourd'hui à s'appuyer sur cette singularité pour envisager l'avenir de la station sous la forme d'un projet de paysage qui doit se distinguer nettement des solutions quelques peu standardisées qui sont souvent mises en œuvre, avec plus ou moins de succès, dans les autres stations balnéaires.

À gauche : l'allée des Acacias aujourd'hui, une immensité qui donne à Sables-d'Or une image de ville fantôme (photo © R. Vidal). À droite : Redonner à l'allée des Acacias une urbanité de ville-jardin, tel est le principal objectif du projet des paysagistes.
(photo-montage © L. Bouzemberg et L. Planchais).

34 : Ce projet fait suite au marché de définition dont l'équipe fut lauréate en 1999.

À l'intérieur de la station, Sables-d'Or ressemble à un parc paysager où sont implantées quelques villas

(photos © R. Vidal)