

# Projets de paysage

Revue scientifique sur la conception et l'aménagement de l'espace

**Roland Vidal**

**L'urbanisme balnéaire : processus de colonisation ou aménagement durable du littoral ?**

**L'exemple de Sables-d'Or-les-Pins (Côtes-d'Armor, 1924), modèle précurseur de cohérence territoriale**

*Seaside Urbanism: a process of colonization, or a sustainable development of the coast?*

*The example of Sables-d'Or-les-Pins (Côtes-d'Armor, 1924), a precursory model of a territorial coherence*

### ***Retour à Sables-d'Or-les-Pins***

*L'idée de présenter le cas de Sables-d'Or-les-Pins comme un modèle de cohérence territoriale remonte à un colloque organisé en 2005 par le ministère de l'Écologie et du Développement durable intitulé « Prospective du littoral, prospective pour le littoral<sup>1</sup> ».*

*Le colloque était centré autour de l'idée de gestion intégrée des zones côtières (GIZC) et posait d'une façon large le problème de la cohabitation entre deux enjeux majeurs : la préservation d'un milieu naturel fragile, le littoral, et la réponse à la demande touristique et résidentielle qui s'y exerce d'une manière de plus en plus forte. La tendance dominante était à opposer protection de la nature et urbanisation, considérant le plus souvent que la sauvegarde de la première dépendait de l'efficacité avec laquelle on saurait contenir la seconde.*

*La contribution que je proposais envisageait de poser la question autrement, en montrant que la sensibilité paysagiste d'un concepteur pouvait conduire non pas à stopper l'urbanisation, ce qui a généralement pour effet de la reporter un peu plus loin, mais à mieux l'intégrer dans son territoire. Cette meilleure intégration concerne à la fois les pratiques sociales antérieures et celles qui pourront être amenées à se développer dans l'avenir. Elle concerne implicitement la protection des espaces naturels, si l'on veut bien considérer que celle-ci passe d'abord par l'appropriation du paysage littoral par les habitants, qu'ils soient « indigènes », villégiateurs ou touristes.*

*C'est ce qui a fait en son temps la qualité du travail de Roland Brouard, le promoteur de Sables-d'Or-les-Pins, et qui fait qu'aujourd'hui le plan d'urbanisme de la station revêt une véritable valeur patrimoniale. Les paysagistes Laure Planchais et Lena Bouzemberg, qui ont réaménagé la station en 2007, ne s'y sont pas trompées. S'il y avait bien lieu de « compléter » un travail inauguré en 1924 mais quelque peu inachevé du fait de la crise économique de 1929, il s'agissait surtout pour elles d'actualiser et d'adapter à la demande actuelle un « plan d'urbanisme audacieux » qui s'adaptait étonnamment bien à une géographie d'exception.*



Figure 1. Réaménagement de l'avenue centrale de Sables-d'Or-les-Pins. Laure Planchais, paysagiste dplg, mandataire du projet.

Un chemin de fer occupait autrefois l'axe central de la station. Depuis sa disparition,

l'espace apparaissait démesuré. L'objectif des paysagistes était ici de redonner des dimensions plus humaines à l'avenue en renforçant l'aspect de « ville-jardin de bord de mer » qu'avait voulu lui donner son concepteur.

Photo © Laure Planchais

*Leur projet, qui a redonné à Sables-d'Or l'image d'une station dynamique de haute qualité paysagère, avait commencé neuf ans plus tôt avec une étude de définition à laquelle j'avais été convié à participer. C'est à cette occasion que je choisissais d'engager un travail de thèse portant sur le même terrain, pendant que les paysagistes continuaient d'avancer vers ce qui allait devenir un projet de réaménagement. Cette progression parallèle, et largement nourrie de complicité, entre une démarche de recherche et une pratique professionnelle de paysagiste, a aussi été l'occasion de découvrir à quel point les deux postures, loin d'être incompatibles, peuvent avancer dans une logique de bénéfice réciproque.*

*Contrairement à ce que l'on imaginait alors, la thèse a abouti avant le projet. Mais celui-ci a finalement été réalisé et la station connaît depuis maintenant quatre ans un renouveau de son dynamisme, tant par son attractivité touristique que par la place singulière qu'elle occupe sur le littoral des Côtes-d'Armor.*

*Le projet de Sables-d'Or-les-Pins est [présenté ici](#).*

## **Introduction**

Longtemps ignorés, voire redoutés, les longs cordons dunaires qui bordent une grande partie du littoral français ont été l'objet, à partir du XIX<sup>e</sup> siècle, d'un intérêt aussi soudain que spectaculaire. Ces lieux, qu'Alain Corbin a qualifiés de « territoire du vide », sont ainsi devenus l'espace où s'est développé le phénomène urbanistique le plus original que la France et une bonne partie de l'Europe occidentale aient connu de toute leur histoire.

À la suite de Brighton, en Angleterre, et de Deauville, en France, les stations balnéaires se sont multipliées en quelques décennies pour se compter en centaines au début du XX<sup>e</sup> siècle. La découverte du littoral, devenu « désirable » avec la vogue des bains de mer qui l'a accompagnée, s'est donc très rapidement traduite par ce que Dominique Rouillard a comparé à une véritable « colonisation ». Cette colonisation, qui se traduit formellement par l'adoption quasi systématique d'un plan répétitif en forme de quadrillage, fut étroitement liée à l'intérêt exclusif que portaient les promoteurs aux relations entre la station et la plage et, corrélativement, à leur total désintérêt pour l'arrière-pays, autant que pour les pratiques sociales qui s'y exerçaient.

Dans cette grande monotonie, quelques stations sont apparues comme des exceptions significatives. Parmi elles, une station des Côtes-d'Armor, Sables-d'Or-les-Pins, mériterait d'être présentée aujourd'hui comme un modèle à étudier de près.

Conçue par des architectes paysagistes (les frères Treyve), Sables-d'Or est issue d'un projet dans lequel la dimension paysagère, comprise dans un sens culturel autant que naturel, a été

prise en considération à l'échelle du territoire et en amont des grandes orientations traduites par son plan d'urbanisme. Alors que dans le même temps et *a contrario*, les quelques stations balnéaires dans lesquelles étaient intervenus des paysagistes avaient vu le rôle de ces derniers réduit à un simple travail de « décoration végétale » élaboré *a posteriori*.

Le côté précurseur de ce souci de *cohérence territoriale* se traduit aujourd'hui par l'aspect singulier de cette station qui, au lieu de « bétonner » son front de mer pour affirmer une vocation purement balnéaire, met en avant sa vocation de « ville-jardin de bord de mer » en développant une offre touristique à la fois écologique et culturelle, largement tournée vers l'arrière-pays et ses composantes architecturales et naturelles.

Sables-d'Or-les-Pins, à l'échelle du territoire de son implantation, prouve ainsi qu'un projet de petite envergure (une centaine d'hectares), s'il est conduit avec un souci d'intégration territoriale, ce qui est en principe le propre d'une approche paysagiste, peut avoir un impact positif sur la perception, le vécu et l'organisation d'un territoire beaucoup plus vaste.

## La conquête du littoral

À l'inverse des implantations urbaines du littoral que sont depuis longtemps les ports, les stations balnéaires ne résultent pas d'une lente et progressive installation des populations sur un territoire. Elles se sont répandues sur le littoral français avec une rapidité étonnante et sont, pour nombre d'entre elles, de véritables « villes nouvelles » planifiées, représentant, à elles seules, un phénomène unique dans l'histoire de l'urbanisme.

Bien sûr, elles ne se sont pas développées uniquement en France. Les premières d'entre elles furent en Angleterre, puis elles se sont répandues sur tout le littoral ouest-européen, de la côte nord de l'Allemagne à la côte adriatique italienne, avant de se répandre un peu partout dans le monde. Mais le développement du balnéaire sur les côtes françaises a représenté un phénomène bien plus important que partout ailleurs, du fait du nombre des stations créées et de la rapidité avec laquelle elles l'ont été.

Cette particularité tient pour une bonne part au fait que la France était déjà une destination touristique très attractive en Europe, et notamment pour la clientèle anglaise. Elle tient aussi à la grande longueur du littoral français, notamment sur sa façade ouest, là où la fraîcheur de la mer répondait aux attentes en vogue à l'époque. Mais une telle urbanisation n'aurait pas été possible si elle n'avait pas été favorisée par la disponibilité des terrains sur lesquels elles furent implantées.

Cet aspect foncier, pourtant indispensable à la compréhension de tout phénomène d'urbanisme, n'a pas été souvent abordé par les auteurs qui ont travaillé sur le sujet. Pourtant, c'est bien l'étonnante disponibilité de ces territoires littoraux, récemment stabilisés, qui a permis aux promoteurs des stations balnéaires de réaliser leurs projets avec autant de facilité. Car le littoral français, avant de devenir un territoire en danger et donc à protéger, a longtemps été un territoire dangereux contre lequel il fallait se protéger.

C'est au XVIII<sup>e</sup> siècle, et principalement dans le Sud-Ouest, que les premières campagnes de stabilisation des cordons dunaires ont vu le jour, d'abord sous l'impulsion des Desbiey<sup>2</sup>, puis sous celle d'un fonctionnaire de l'État, Nicolas Brémontier<sup>3</sup>, qui s'efforça d'en faire une question d'intérêt national. À cette époque, les petits villages de pêcheurs emportés par

la mer ou ensevelis sous les dunes se comptaient par dizaines. C'était le cas dans les Landes de Gascogne, où des mouvements dunaires atteignant 40 mètres par an ont été mentionnés par Élisée Reclus<sup>4</sup>, mais c'était aussi le cas au nord de la Gironde, sur le littoral de la Manche et sur celui de la Mer du Nord. Chaque fois, le scénario était le même. En l'absence d'un emplacement sûr pour construire un port, les populations de bord de mer installaient les implantations minimales nécessaires à la pratique de la pêche, qui constituait pour eux une ressource économique indispensable. Si la mer restait calme durant quelques décennies, l'implantation se pérennisait et prenait la forme d'un petit port, puis d'un village, jusqu'à ce qu'une tempête plus violente que les autres ne détruise tout.

Les travaux des Desbief et de Brémontier sont donc d'abord venus en réponse à des préoccupations locales, plus ou moins vitales pour les populations habitant les littoraux sableux. Leur innovation avait surtout consisté à renforcer la fixation des dunes par des plantations de pins. C'est donc à eux que l'on doit la place qu'occupe encore aujourd'hui le pin maritime dans nos paysages littoraux. Leur rôle, pourtant, est resté longtemps inaperçu, même si l'aspect précurseur de leurs travaux a été reconnu par les forestiers américains qui s'y sont intéressés à l'occasion de leur venue en France durant la Première Guerre mondiale<sup>5</sup>.

## **Un enjeu pour la sécurité du territoire**

Ignorée par Louis XVI du temps des Desbief, l'urgence qu'il y avait à stabiliser le littoral français n'a, en revanche, pas laissé indifférent Napoléon Ier qui y a rapidement vu un intérêt national pour la protection et la surveillance de la frontière maritime de la nation. Napoléon créa la « commission des dunes », dirigée initialement par Brémontier - peu de temps avant sa retraite - et chargée, par l'arrêté du 2 juillet 1801, de « continuer à fixer et à planter en bois les dunes et côtes de Gascogne ». En 1810, un nouvel arrêté compléta le premier et préconisa la fixation des dunes dans tous les départements du littoral français. Ce soudain intérêt pour la mouvance des côtes sableuses n'était pas tant une réponse aux doléances des populations qu'une mesure destinée à calmer les inquiétudes des militaires.

Ceux-ci s'étaient déjà manifestés quelques décennies plus tôt en se plaignant de l'absence d'une couverture cartographique sérieuse des côtes françaises. Car le littoral n'était pas seulement instable, ce qui empêchait les populations de s'y installer durablement, il était surtout très mal connu. Plus précisément, il était mieux connu des marins anglais que des militaires français, ce qui en faisait un point faible pour la sécurité du territoire national. Cette inquiétude avait déjà entraîné la réaction des milieux militaires qui avaient entrepris, bien avant l'arrivée de Napoléon à la tête de l'État, une ambitieuse campagne de cartographie qui avait donné naissance aux fameuses cartes des ingénieurs géographes<sup>6</sup>.

Avec cette couverture cartographique au 1/14400e, le littoral, relativement dédaigné par les Cassini, était progressivement devenu la partie la mieux représentée du territoire français.

Napoléon III paracheva les travaux entrepris par son oncle et, lorsque la vogue du balnéaire arriva en France, les promoteurs purent bénéficier d'un littoral sableux à la fois stabilisé et cartographié. Sans cette stabilisation préalable, on peut se demander si la vogue des bains de mer aurait produit autre chose que des établissements de bains installés en périphérie des villes portuaires car, comme l'explique Jean-Jacques Taillentou, « il paraissait inconcevable

de construire une maison d'habitation ou un hôtel en bord de mer alors que sables et dunes sont mobiles<sup>7</sup> ».

À cette stabilisation physique du socle sur lequel allaient s'implanter les stations balnéaires, s'est ajoutée une histoire du statut foncier de ces territoires qui, elle aussi, allait être d'une grande utilité pour les promoteurs. Tant qu'ils étaient instables, dangereux et d'une faible valeur intrinsèque, les cordons dunaires littoraux étaient considérés comme vacants, et personne ne songeait à y marquer sa propriété, en dehors de quelques éleveurs de moutons qui y revendiquaient, sans beaucoup d'insistance, un droit d'usage minimal. En 1790, par décision de l'Assemblée constituante, tous les territoires considérés comme « biens vacants » furent déclarés propriété de l'État. Les espaces littoraux instables en faisaient partie, et ils furent progressivement rétrocédés aux communes qui en devinrent donc, au milieu du XIXe siècle alors qu'ils étaient fraîchement stabilisés, les propriétaires uniques avec lesquels les promoteurs eurent à négocier. Les municipalités étant rarement conscientes de la valeur future de ces terrains dont elles avaient hérité, souvent à leur corps défendant, les transactions se négocièrent facilement et tout à l'avantage des promoteurs.

Une acquisition foncière facilitée par des interlocuteurs peu nombreux et peu exigeants, et des territoires que l'on pouvait aisément considérer comme sans histoire furent les conditions idéales pour ces vastes entreprises immobilières qui allaient « coloniser » les cordons littoraux sableux transformés pour l'occasion en véritables tables rases.

### **L'avènement du balnéaire**

Le fait que les terrains de bord de mer soient devenus suffisamment stables pour être constructibles était la condition matérielle nécessaire à l'implantation des stations balnéaires à proximité des plages ; mais encore fallait-il que l'émergence d'un « désir du rivage » donne à une partie de la population, celle qui en avait les moyens, l'envie de faire du littoral un lieu de villégiature. Cette envie apparaît avec un changement du regard, très bien décrit par Alain Corbin, qui fait que l'on cesse petit à petit de voir dans l'océan « l'envers désordonné du monde, [. . .] l'une des figures insistantes de la déraison<sup>8</sup> », pour apprécier l'esthétique du lieu, le « pittoresque marin ». Mais elle naît aussi de préoccupations médicales qui prennent une importance particulière à la fin du XVIIIe siècle, avec la dégradation des conditions de vie dans les villes industrielles. Le parallélisme de ces deux évolutions sociales fait qu'il n'est pas toujours facile de distinguer esthétisme et hygiénisme dans l'émergence des pratiques balnéaires, comme le remarque Alain Corbin lui-même<sup>9</sup>.

Ce qui est certain, c'est que la société d'Europe occidentale renoue à cette époque les relations entre l'eau et la ville qu'elle avait laissées se dégrader depuis la fin de l'Antiquité. La perte des savoir-faire qui suivit la chute de l'Empire romain, la perte de la maîtrise des territoires qui permettait la construction et la surveillance des aqueducs, et la mise à l'index par l'Église de la pratique du bain considérée comme païenne, avaient progressivement transformé les villes européennes en cloaques insalubres. Cette évolution, décrite notamment par Hervé Manéglier<sup>10</sup> et André Guillaume<sup>11</sup>, s'était brusquement aggravée avec l'ère industrielle qui avait entraîné une forte croissance démographique urbaine, en même

temps qu'elle introduisait en ville de nouvelles formes de pollutions.

Cette situation a eu des conséquences directes sur l'avènement des pratiques balnéaires, mais aussi sur la forme urbaine que prirent les stations. Le modèle le plus connu et le plus emblématique de la manière dont furent repensées les villes à cette époque fut le Paris Haussmannien, auquel se référeront explicitement les concepteurs de stations comme Deauville. Il s'agissait alors, d'un strict point de vue sanitaire, de reconcevoir les tracés urbains pour permettre une meilleure circulation de l'air, et de redonner à l'eau une place importante, en reconstruisant les réseaux d'adduction et d'évacuation. Ce qui fut appliqué à Paris l'avait déjà été, dans un premier temps, aux stations thermales, puisque celles-ci ont été les premières destinations vers lesquelles s'orientèrent les classes aristocratiques et bourgeoises désireuses de fuir la ville polluée. Dans le cas de ces stations thermales, qui existaient toutes depuis l'Antiquité, il s'agissait de redessiner la ville - de l'embellir, disait-on alors - et de planifier leur extension. Celle-ci avait commencé bien avant Haussmann avec l'expansion phénoménale de Bath dans l'Angleterre du XVIII<sup>e</sup> siècle, puis avec les différents plans d'embellissement des stations thermales françaises au début du XIX<sup>e</sup> siècle, avec notamment le Mont-Dore, Bagnères-de-Bigorre, Luchon ou Vichy - qui fut redessiné une première fois sous Napoléon I<sup>er</sup>.

Mais ces travaux d'urbanisme, dont le plus ambitieux et le plus abouti en France fut sans doute le Vichy de Napoléon III, n'ont jamais correspondu à des créations de villes nouvelles. Les stations se sont en effet étendues, quelle que soit l'envergure de cette extension, « autour d'embryons déjà fabriqués par l'homme », comme le précisent Lise Grenier et Philippe Dubois<sup>12</sup>. Il en fut autrement des stations balnéaires qui se sont développées à leur suite et qui, elles, furent implantées sur des terrains vierges et particulièrement malléables.

Brighton, en Angleterre, puis Deauville, en France, furent les premières stations de ce type et les deux plans, d'ailleurs, se ressemblent singulièrement. Dans les deux cas, les concepteurs empruntent aux stations thermales de l'époque les mêmes principes d'un urbanisme guidé par un souci hygiéniste, mais comme elles sont établies sur des terrains sans histoire - ou du moins ne veulent pas qu'ils en aient une -, les tracés urbains n'ont pas à se raccorder à un existant. La forme urbaine adoptée résulte donc de la simple volonté d'optimiser la relation physique et visuelle entre la plage et les villas ou hôtels.

### **L'orthogonalité comme forme urbaine**

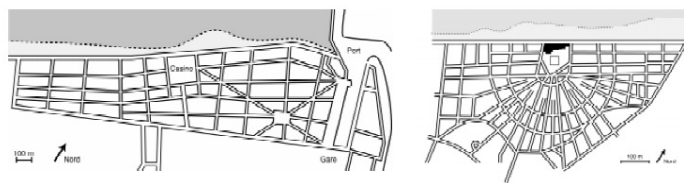
Hygiénisme et regard esthétique porté sur le littoral se mélangeant étroitement, c'est sur la plage que se développeront les nouvelles pratiques sociales qui vont conquérir le littoral. Le bain, comme d'ailleurs dans la nouvelle fréquentation des stations thermales, n'est souvent qu'un prétexte servant à donner une caution médicale à des pratiques essentiellement mondaines. Mais le fait social est là, et pour qu'il y ait bain, il faut qu'il y ait plage : c'est donc en relation avec celle-ci que se construiront les stations balnéaires. Le seul paysage qui intéresse ces nouveaux villégiateurs étant la mer, les plans d'urbanisme seront dessinés selon cette simple relation.

Schématiquement, l'implantation de la station commence par un boulevard de la mer qui

sert à la fois de protection contre la mer et de support à la promenade. En retrait de ce boulevard, souvent conçu comme une digue, s'alignent les villas et les hôtels.

Sur ce principe élémentaire, chaque habitation dispose idéalement d'un accès immédiat à la plage, mais à ce stade, le modèle est bien évidemment insuffisant. Tout d'abord parce qu'au XIX<sup>e</sup> 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. Les problèmes posés 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 complètera le plan d'ensemble par une série de rues perpendiculaires. Le résultat sera un quadrillage, modèle assez classique de plan urbain, mais qui ici résulte d'une simple optimisation des fonctions primaires d'une station balnéaire dont la forme urbaine s'appuie, pour toute relation avec le territoire existant, sur la linéarité d'un front de mer parallèle à la plage. La première des stations françaises, Deauville - conçue, à l'initiative du duc de Morny, par l'architecte Breney et inaugurée en 1858 - ne s'éloigne guère de ce modèle basique de quadrillage (figure 1).

D'autres types de plan d'urbanisme ont bien été mis en œuvre, et notamment le système radioconcentrique de Cabourg - conçu deux ans après Deauville par l'architecte Paul Leroux (figure 2) -, mais ils sont restés des exceptions<sup>13</sup>. Ils ne sont d'ailleurs pas fondamentalement différents dans la mesure où ils s'appuient tout autant sur le trait de côte et restent aussi indifférents à l'arrière-pays. La plupart des autres stations conçues entre les années 1850 et la crise économique de 1929 l'ont été sur des plans d'ensemble qui reproduisaient plus ou moins strictement ce quadrillage, avec quelques variations correspondant, au mieux, à une adaptation aux irrégularités du trait de côte. Nombre d'entre eux sont tout simplement des combinaisons entre les modèles deauvillois et cabourgeois, réalisées de sorte à adopter la simplicité du premier en reprenant une partie de la centralité urbaine qu'apporte le second<sup>14</sup>.



Figures 2 et 3. Plans de Deauville et de Cabourg.

Cette grande monotonie des plans d'urbanisme des stations balnéaires a été soulignée par de nombreux auteurs, et notamment par Daniel Le Couédic qui s'appuie sur la répétition de ces formes en « strict damier » pour affirmer la singularité de Sables-d'Or-les-Pins<sup>15</sup>. Nous retiendrons de l'observation de cette répétition deux caractéristiques essentielles.



La première est que, si les plans d'ensemble se ressemblent les uns les autres, on ne peut pour autant pas parler de « modèle » au sens d'objet d'imitation. Si les tracés urbains se ressemblent, c'est simplement que ceux qui les ont dessinés ont répondu de la même manière à la même demande. Les stations dont le plan est en « tablette de chocolat<sup>16</sup> » 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. On verra plus loin que la notion de modèle peut prendre un sens très différent lorsqu'un plan d'urbanisme est dessiné par des architectes paysagistes, comme ce fut le cas à Sables-d'Or-les-Pins.

La seconde caractéristique est que cette forme en quadrillage, appliquée aux stations balnéaires, n'est pas une nouveauté dans l'histoire de l'urbanisme, et qu'elle rappelle une certaine forme d'occupation du territoire que l'on peut rapprocher d'une attitude coloniale.

### **Quadrillage et urbanisme colonial**

Si l'on connaît des villes construites sur un plan orthogonal, comme Tell elAmarna en Égypte, depuis la plus haute Antiquité, c'est généralement au Grec Hippodamos de Milet (Ve siècle) que l'on attribue la paternité de ce type de plan. On parle d'ailleurs, pour le désigner, de « plan hippodamien ». En fait, Hippodamos est surtout le premier à avoir, avec les philosophes ioniens de son temps, développé une théorie associant le tracé d'une ville à des considérations concernant la vie sociale et les modes de gouvernement<sup>17</sup>. Pour Hippodamos, le modèle en échiquier présente le double avantage d'offrir une bonne exposition au soleil à toutes les habitations et de favoriser la circulation de l'air. On retrouve là des préoccupations hygiénistes qui seront également présentes, bien des siècles plus tard, chez les concepteurs des stations balnéaires, mais on remarquera surtout que les plans hippodamiens ne s'appliquaient pas à des villes anciennes, construites au fil du temps par accumulations successives, mais à des « villes nouvelles ». Ce fut le cas notamment de Milet, qui existait depuis longtemps, mais qui fut entièrement détruite lors des guerres qui opposèrent les Perses et les Grecs avant d'être reconstruite à partir de -479 av. J.-C.<sup>18</sup>. Le modèle continuera encore bien après, avec d'autres exemples attribués à Hippodamos : Priène, ville d'Asie mineure également détruite et reconstruite, ou Le Pirée, extension portuaire d'Athènes. Il sera surtout le modèle type des colonies implantées en Méditerranée durant toute la période hellénistique, et sera d'ailleurs repris par les Romains, avec notamment la colonie militaire de Timgad<sup>19</sup>, en Algérie.

Le modèle orthogonal se retrouvera à différents moments de l'histoire, avec notamment les villes-bastides médiévales ou les villes nouvelles royales comme Rochefort ou Richelieu<sup>20</sup>, mais c'est surtout hors de leur continent que les Européens construiront le plus de villes de ce type avec, notamment, la colonisation de l'Amérique.

L'une des plus anciennes de ces villes, et sans doute la plus significative, est Mexico, tracée et bâtie par Cortés après la destruction de la capitale aztèque Tenochtitlan (1521). Ici, le choix du quadrillage est clairement l'affirmation d'un pouvoir, et il s'accompagne d'une *tabula rasa* dans tous les sens du terme : la ville ancienne est détruite et ses tracés urbains ignorés, tandis que dans le même temps, c'est toute une organisation politique et culturelle

qui est remplacée par une autre<sup>21</sup>.

Ce principe du plan orthogonal marquant la domination d'une civilisation conquérante et la négation de la culture antérieure sera appliqué, avec plus ou moins de brutalité, dans la plupart des villes coloniales, entre le XVIe et le XXe siècle<sup>22</sup>. L'essentiel, souligne Leonardo Benevolo, est bien d'affirmer une suprématie en passant par « la remise en ordre du cadre bâti, selon les nouveaux principes de la symétrie et de la régularité géométrique. En imposant ces principes, les Européens affirment leur domination dans toutes les parties du monde<sup>23</sup> ».

Bien plus que celles de l'Antiquité ou que les bastides, les villes coloniales constituent un objet de comparaison intéressant, du fait que certaines d'entre elles sont encore en cours de réalisation à l'époque où l'on crée les premières stations balnéaires... que l'on appelle alors parfois des « colonies ». Les deux types de villes montrent une volonté certaine de rompre avec un existant ; dans un cas, c'est le mode de vie des indigènes que l'on veut remplacer par la « civilisation » du pays conquérant, dans l'autre, ce que l'on veut effacer c'est « l'horreur du village, le spectre médiéval ». Car les stations balnéaires, nous dit Dominique Rouillard, se veulent des villes modernes, propres, ne ressemblant en rien aux villages des environs « non urbanisés, sans eau potable, sans évacuation d'immondices [...] aux routes poudreuses et non pavées, tortueuses, peu éclairées, bref sales ». Dans les deux cas, une même forme urbaine en échiquier représente cette volonté « civilisatrice » : « Le choix du quadrillage, c'était d'abord la reprise d'une forme urbaine « coloniale » qui exprimera la rupture entre le temps de la solitude, du rivage inconnu et incertain dans sa délimitation, et le temps de la civilisation, de la réflexion<sup>24</sup>. »

Cette rupture volontaire avec le souvenir du village, auquel on laisse tout au plus un rôle de pourvoyeur de pittoresque, s'accompagne *a contrario* d'une appropriation du rivage et de la mer par la station balnéaire nouvellement implantée. Et cette appropriation, réciproquement vécue comme une dépossession par les autochtones, est elle aussi symboliquement marquée par la forme urbaine en échiquier rectangulaire, qui constitue une sorte de barrière symbolique entre la plage et l'arrière-pays. Comme l'écrit Jean-Didier Urbain, « la plage, disponible, est bel et bien à consommer comme un monde dissocié des réalités naturelles et sociales<sup>25</sup> ».

### **Le territoire du vide**

Les stations balnéaires conçues selon cette logique coloniale d'implantation urbaine ont donc eu pour effet de dissocier la plage et la mer à la fois de l'arrière-pays, par cet effet de barrière, et des pratiques sociales qui s'exerçaient auparavant sur le littoral. Ces territoires qu'Alain Corbin a qualifiés de « vides » ont bien été compris comme cela par les promoteurs des stations. L'histoire de leur statut foncier, qui fait que personne n'en revendiquait la propriété, les a bien aidés dans la réalisation de leurs entreprises.

Pourtant, ces « territoires du vide » ne l'étaient pas pour tout le monde, même s'il est vrai que la pêche, le ramassage des coquillages ou la récolte du goémon n'avaient plus la même importance depuis que le chemin de fer en avaient enlevé le caractère vital pour les populations locales. La pêche se concentrait désormais dans les grands ports, et les petits ports d'échouage pour bateaux à fond plat, typiques des côtes sableuses, perdaient

progressivement leur utilité. Le goémon, quant à lui, n'était plus le seul engrais disponible pour les agriculteurs, et même si sa récolte continue encore aujourd'hui - mais bien plus pour la fabrication de soude ou d'adjuvants alimentaires que pour l'agriculture -, elle était fortement sur le déclin à l'époque des stations balnéaires. De plus, ces dernières apportaient avec elles des emplois nouveaux et des débouchés pour les marchés agricoles locaux, si bien que leur création a rarement soulevé d'importantes vagues de contestations.

Pourtant, le souvenir de ces récoltes sur les grèves n'en restait pas moins présent, et la fréquentation de la plage, ou tout au moins l'idée qu'elle soit encore possible, avait donc une importance non négligeable chez les populations autochtones. Les campagnes de fixation des dunes, explique Moussa Saw, avaient déjà entraîné un sentiment de dépossession chez de nombreux habitants des Landes de Gascogne<sup>26</sup>. Personne n'était propriétaire de ces terrains, mais chacun s'y reconnaissait un droit d'usage - même lorsque cet usage était tombé en désuétude - et acceptait mal de se voir déposséder par des campagnes d'intérêt national.

Avec l'urbanisation balnéaire, ce sentiment de dépossession fut encore plus fort : ce ne sont pas seulement « leurs » dunes qui furent mises en chantier par des étrangers venus de la capitale, c'est « leur » accès à la mer qui fut, tout au moins symboliquement, fermé par la barrière que constituèrent les stations. Car si celles-ci n'ont jamais été des villes privées, elles étaient néanmoins des lieux fréquentés par des populations aux mœurs totalement étrangères à celles des habitants, et ceux-ci ne pouvaient s'y sentir chez eux. Là aussi, le sentiment ressenti est celui d'avoir été colonisé, au prétexte que « la frange côtière n'appartiendrait «à personne» pas plus que le territoire américain aux indiens<sup>27</sup> ».

La forme urbaine, on l'a vu, n'est pas étrangère à cette négation des pratiques sociales antérieures. Mais elle eut une autre conséquence, qui est encore très perceptible aujourd'hui, celle de couper radicalement le littoral de ses relations à l'arrière-pays. La rupture fut facilitée par le fait que, dans les espaces dunaires, il n'existait que des sentiers, parfois des chemins charretiers, mais évidemment aucune route remblayée. La mouvance du substrat sableux ne le permettait pas. Il fut donc d'autant plus facile d'effacer les traces des cheminements et, conséquemment, celles des pratiques territoriales qui préexistaient et qui, elles, main tenaient le littoral dans une relation étroite avec son arrière-pays.

C'est notamment de ce point de vue que le projet mis en œuvre par Roland Brouard à Sables-d'Or-les-Pins diffère radicalement de celui des autres stations balnéaires de la même époque.

### **Le projet de Roland Brouard**

Roland Brouard, marchand de bien originaire de Normandie, s'était installé dans les Côtes-d'Armor - alors Côtes-du-Nord -, qu'il connaissait bien, avec la ferme intention d'y réaliser une station balnéaire d'exception. Il sut s'entourer des appuis politiques et financiers nécessaires et de collaborateurs efficaces. Pourtant, son projet fut loin d'être une réussite financière, et il mourut malade et ruiné en 1934, à l'âge de quarante-sept ans.

Mais il est resté de son entreprise une station balnéaire qui se différencie nettement des autres et qui, même si elle n'en a pas totalement corrigé les défauts, témoigne d'une

attention particulière portée au territoire de son implantation et à ses habitants. Sables-d'Or-les-Pins peut, de ce fait, être considéré comme un exemple précurseur.

Brouard, tout d'abord, a beaucoup insisté pour présenter son entreprise comme un projet de développement économique dont les retombées devraient bénéficier à tous les habitants. Plus encore, il avait l'ambition de contribuer au développement du tourisme dans toute la région, affirmant alors que celui-ci allait devenir l'une des activités les plus fructueuses du département. Le temps a prouvé qu'il n'avait pas tort sur ce point mais, comme les autres promoteurs de stations, il mit peut-être un peu trop en avant l'aspect médiatique propre à ce type de projet, laissant les manifestations mondaines occuper le premier plan et occultant de ce fait les aspects les plus intéressants de la station.

De ce fait, on ne retrouve pas beaucoup dans la presse locale de l'époque, ni dans les écrits produits ultérieurement par des auteurs locaux, de références aux qualités propres de Sables-d'Or, les divers comptes rendus de ces mondantités ayant au contraire pour effet de faire ressembler cette station à toutes les autres. La présence de personnalités célèbres était un ingrédient indispensable à la construction du mythe qui accompagnait toujours ce type de projet, et les articles qui paraissaient alors dans la presse s'attachaient plutôt à commenter des photographies montrant des alignements de voitures luxueuses qu'à expliquer la pertinence et la singularité du projet. Le mythe alla d'ailleurs souvent à l'encontre de la réalité, par exemple lorsqu'il s'accompagna de l'image d'un Roland Brouard explorateur découvrant des sites exceptionnels et inconnus de tous. Ce mythe du découvreur, comparé à Christophe Colomb dans une gazette locale<sup>28</sup>, fut largement diffusé à l'époque et contribua beaucoup à dissimuler les réels efforts que fit Brouard pour que sa station ne ressemble justement pas à une entreprise coloniale.

Car les retombées économiques furent bien réelles pour bon nombre des habitants et elles ne furent pas la simple conséquence de l'arrivée d'une clientèle fortunée ouvrant de nouveaux marchés et créant de nouveaux emplois. Brouard prit dès le début le soin d'inscrire son projet personnel dans l'ensemble des projets collectifs déjà engagés et en tenant compte des aspirations qu'exprimait la population en matière d'aménagement de son territoire. Sables-d'Or fut ainsi l'entreprise qui permit l'accélération de la construction du chemin de fer local et la réalisation de la station elle-même s'accompagna de travaux importants sur le réseau routier. Celui-ci fut complété, non pas dans le seul intérêt des villégiateurs, mais aussi et surtout dans celui des habitants.

Le plan présenté en figure 3 montre bien comment le réseau viaire mis en place pour la station contribue à raccorder les chemins préexistants. Il montre bien aussi que la station n'a pas été conçue en s'appuyant sur sa simple relation à la plage, mais sur la trame formée par des chemins d'intérêt local.

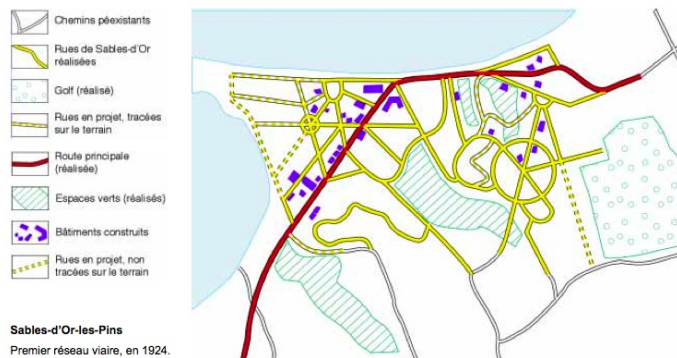


Figure 4. Sables-d'Or-les-Pins, premier réseau viaire, en 1924.

Certains de ces chemins reliant l'arrière-pays à la plage ont repris et matérialisé les cheminements autrefois pratiqués par les « collecteurs de grèves<sup>29</sup> ». Ils ne traversent pas les zones les plus urbanisées de la station, ils empruntent ou longent des vallées aménagées en espaces verts publics. Mais la plus importante des routes tracées par Brouard est celle qui traverse la station d'ouest et est et qui correspond à la réalisation d'un raccordement demandé depuis longtemps par les habitants. La route, d'une largeur de 38 mètres, a été conçue de sorte à recevoir le passage du chemin de fer et à permettre la cohabitation facile entre les villégiateurs et les agriculteurs qui venaient, notamment, y vendre leurs produits. Mais ce qui fut sans doute l'initiative la plus réussie de Brouard, c'est l'idée qu'il a eu, dès les premiers temps du projet, de travailler avec deux architectes paysagistes, les frères Treyve.

### Le projet des frères Treyve

Roland Brouard, s'il était sans nul doute un entrepreneur de génie, n'avait ni les compétences d'un urbaniste ni celles d'un paysagiste, mais il eut la bonne idée de s'entourer des savoir-faire nécessaires à la réalisation de son projet. C'est ainsi qu'il eut recours au géomètre Larieux pour les relevés topographiques et la réalisation du plan qui sera déposé auprès de la commission départementale d'aménagement et d'extension des villes et villages qui, depuis la loi Cornudet, devait donner son approbation à ce type de projet<sup>30</sup>. Mais si le travail du géomètre fut indispensable à la réalisation technique de la station, c'est surtout sur la participation active et prolongée des frères Treyves que Roland Brouard a pu s'appuyer pour élaborer son plan d'ensemble.

François et Joseph Treyve exerçaient leur métier à Vichy où ils avaient acquis une certaine renommée grâce à un savoir-faire transmis depuis trois générations. Leur grand-père, Joseph Marie, fut responsable à partir de 1860 de l'aménagement des promenades thermales et des parcs de la Compagnie fermière de Vichy. Ses compétences avaient été remarquées par Napoléon III lors de l'un de ses nombreux séjours dans la station thermale. Son fils exerça aussi à Vichy en tant qu'inspecteur des parcs et jardins, il y créa le Nouveau Parc et

le parc des Célestins. François et Joseph, quant à eux, avaient fondé les établissements Treyve Frères qui exercèrent également à Vichy mais aussi dans d'autres stations thermales, comme La Bourboule<sup>31</sup>.

En s'adressant à eux pour la réalisation de Sables-d'Or, Brouard savait qu'il allait pouvoir bénéficier de leur expérience. La station thermale de Vichy, relancée par Napoléon III, avait acquis une grande renommée, notamment pour la qualité de son aménagement urbain et de ses parcs et jardins. Les Treyve étaient connus pour leurs compétences horticoles, notamment en matière de plantations dans des situations difficiles. Les établissements Treyve installèrent d'ailleurs leur propre pépinière à Sables-d'Or et les premières plantations effectuées sur le sable des dunes furent une réussite incontestable qui contribua beaucoup au succès de la station. Mais ils mirent également en œuvre leur savoir-faire de concepteur, expérimenté à Vichy et complété par une indéniable culture de paysagiste.

Cette culture, dont Brouard avait bien besoin, se traduisit notamment par la manière dont ils surent faire de Sables-d'Or une ville-parc balnéaire particulièrement réussie. Pour cela, les références sur lesquelles ils s'appuyèrent ne provinrent pas de Vichy mais du Vésinet, projet contemporain de Deauville et lancé lui aussi sous l'impulsion de Napoléon III. L'utilisation du modèle vésigondin n'est mentionné dans aucun des textes écrits sur Sables-d'Or, mais la forte similitude entre les cahiers des charges qui accompagnaient les deux projets en constitue pourtant une preuve évidente, tant certains des chapitres semblent directement copiés de l'un à l'autre.

Or, ces cahiers des charges, dont l'inspiration est très clairement fouriériste<sup>32</sup>, sont déterminants, tout autant que les plans d'ensemble, pour l'aspect général du Vésinet comme de Sables-d'Or. Ils imposent un certain nombre de règles aux propriétaires, notamment en termes d'occupation du sol, d'apparence des clôtures, d'usage des végétaux et de retrait des constructions. Non signés, les deux cahiers des charges sont de toute évidence l'œuvre des paysagistes qui ont conçu les projets, le comte de Choulot pour Le Vésinet, les frères Treyve pour Sables-d'Or.

À Sables-d'Or, le résultat en est une ville où l'espace public domine l'espace privé, visuellement d'abord, pour composer, selon l'expression de Choulot, « un ensemble qui devienne, pour les yeux, la propriété de chacun<sup>33</sup>, mais aussi physiquement puisque les propriétaires sont tenus de laisser accessible une partie de leur terrain (une bande de cinq mètres en moyenne, du côté de la rue). Le but est d'aboutir à une réalisation qui ressemble à un grand parc paysager dans lequel sont implantées des habitations plutôt qu'à une ville aux allées jardinées. L'aspect général de la station est encore très perceptible aujourd'hui, puisque le cahier des charges est toujours en vigueur<sup>34</sup>, et il est à l'origine d'une idée très répandue, notamment dans les guides touristiques, qui voudrait que Sables-d'Or soit une station inachevée. En fait, s'il reste quelques rares parcelles encore disponibles, la plupart des espaces libres, même s'ils apparaissent souvent démesurés, n'étaient pas initialement destinés à être construits.

Cette grande transparence visuelle et la légèreté de la pression foncière contribuèrent évidemment, dès le lancement de la station, à éviter cet effet de barrière isolant le littoral de

l'arrière-pays, tel qu'on le voit dans la plupart des stations balnéaires de l'époque. Ce résultat est dû également aux grandes lignes du plan d'ensemble (figure 4), qui organise la station en relation avec la mer et la plage, bien sûr, mais aussi avec la lagune qui la jouxte du côté ouest et avec le coteau qui monte vers les bourgs de l'arrière-pays. De plus, l'importance donnée aux espaces publics, par le nombre des espaces jardinés et des places ou placettes et par la largeur des allées et des rues, confère à la station un aspect beaucoup moins fermé, moins réservé à l'usage exclusif des villégiateurs.



Figure 5. Plan d'ensemble de Sables-d'Or-les-Pins.

### Les principes d'un projet de paysage

La plupart des stations balnéaires contemporaines de Sables-d'Or-les-Pins - ou antérieures - ont vu leur développement soudainement arrêté par la crise économique de 1929. Après la Seconde Guerre mondiale, avec la mise en œuvre effective et généralisée des congés payés, la vogue du balnéaire a repris de plus belle pour devenir l'attraction principale d'un tourisme désormais « de masse ». Les stations conçues sur le modèle hippodamien se sont étendues tout naturellement en ajoutant des rues supplémentaires à un système qui, selon Leonardo Benevolo<sup>35</sup>, était déjà conçu pour cela du temps des villes coloniales. Avec l'usage de plus en plus répandu de l'automobile, la distance de la gare n'était plus un facteur limitant et de nombreuses stations se sont étendues jusqu'à se rejoindre en de longs rubans d'immeubles de plus en plus haut, formant une véritable barrière de béton de plusieurs kilomètres de long.

Il n'en fut pas de même à Sables-d'Or-les-Pins, le projet mis en place par les frères Treyve ne le permettait pas. Le faible coefficient d'occupation du sol et le retrait plus important imposé aux constructions le long du boulevard de la mer ont empêché, jusqu'à aujourd'hui, la construction d'un front de mer continu. La photographie présentée en figure 5 montre l'état actuel de ce « front de mer » tel qu'on le voit en sortant du bourg voisin et en s'approchant de la mer par l'un des chemins réalisés par les Treyve. On y remarquera que la faible densité du bâti - qui se raréfie encore en bord de mer -, la largeur imposante et

accueillante des allées, l'importance dominante de la végétation, et le tracé même de la rue, qui prolonge un chemin historique, contribuent à donner l'apparence d'une station qui s'inscrit dans l'histoire et la géographie de son territoire, au lieu de se poser comme un corps étranger sur une table rase.



Figure 6. Le « front de mer » de Sables-d'Or-les-Pins.

On retrouve là des principes propres aux projets menés avec une sensibilité de paysagiste, principes qui furent d'ailleurs longuement exposés par le comte de Choulot, inspirateur indirect des frères Treyve. Il s'agit bien de transposition de principes et non de formes car, formellement, Sables-d'Or-les-Pins ne ressemble pas au Vésinet. Les deux projets sont inscrits dans des territoires différents, habités par des populations qui ne sont pas les mêmes, et ils sont conçus pour des clientèles qui n'en attendent pas la même chose. Mais l'idée qu'évoque le comte de Choulot, lorsqu'il écrit dans son introduction que « c'est donc le caractère du pays tout entier que le dessinateur doit d'abord rechercher<sup>36</sup> », est appliquée de la même manière.

De ce point de vue, on pourrait dire que ce qui différencie le mieux Sables-d'Or des autres stations balnéaires c'est que, précisément, elle est moins balnéaire que les autres, bien qu'elle soit implantée sur le littoral et que la présence d'une superbe plage fut à l'origine de sa création. Elle est moins balnéaire, parce qu'elle est aussi autre chose : une réalisation qui contribue, à son échelle, à la cohérence du territoire de son implantation. C'est cela qui en fait une station aux qualités « paysagistes » et qui permet de dire que, si les pratiques balnéaires s'arrêtaient brusquement sur la côte nord de la Bretagne, les allées et les espaces publics conçus par les frères Treyve conserveraient leur pertinence et s'adapteraient aisément à d'autres usages. C'est bien là le propre d'un projet conçu avec une sensibilité et un savoir-faire de paysagiste pour qui les espaces ne doivent pas être aménagés en fonction d'usages prédéfinis, mais en fonction des potentialités du site. Ces potentialités, le projet doit les révéler de sorte à les ouvrir à des fonctions plurielles, et donc, aussi, à des usages qui n'existent pas encore. En ce sens, l'art du paysagiste est un art de l'anticipation.



## Conclusion

La loi dite « littoral », en protégeant les terrains les plus proches de la mer, a mis un frein efficace à l'extension des stations balnéaires françaises. Elle a d'ailleurs été votée pour cela. Mais elle ne suffit évidemment pas à fixer les règles d'un aménagement durable du littoral qui risque encore de se voir coupé de son arrière-pays, même si la « barrière » est déplacée de cent mètres vers l'intérieur des terres. Elle ne résoudra pas non plus le problème que rencontrent aujourd'hui la plupart des stations soumises à un abandon qui dure souvent plus de neuf mois par an et qui les conduit, selon l'expression de Hubert Macé, à une situation de « déshérences<sup>37</sup> »... quand elles ne sont pas menacées de devenir des « friches balnéaires<sup>38</sup> ».

La clé pour gérer durablement le littoral, tout en gérant aussi la forte demande sociale qui s'y exerce toujours, semble être plutôt dans une réflexion globale portée sur le territoire à une échelle qui doit surtout sortir de la monofonctionnalité qui a caractérisé la plupart des projets balnéaires. Entre la baléarisation<sup>39</sup> de l'après-guerre et la « loi littoral », votée en 1986, des réflexions de cette nature ont été menées en France, notamment sur la Côte languedocienne à l'occasion de la mission Racine<sup>40</sup>. Celle-ci a permis de concevoir l'aménagement du littoral du Languedoc dans une vision d'ensemble de la région, tout en y intégrant une station balnéaire, La Grande-Motte, qui présente aujourd'hui des caractéristiques urbaines lui permettant d'échapper à cette déshérence saisonnière. On se référera, à propos de cette station dont l'étude sortirait du cadre du présent article, à l'ouvrage qu'y ont consacré Claude Prelorenzo et Antoine Picon<sup>41</sup>, mais on retiendra surtout que les préoccupations de la mission Racine, bien que pensées à une échelle fort différente, ne furent pas très éloignées de celles des frères Treyve qui, eux aussi, ont voulu inscrire leur projet dans une échelle territoriale plus vaste.

Il y a, dans ces préoccupations, la dimension intemporelle d'une certaine idée de cohérence, une idée qui traverse les phénomènes de mode auxquels sont soumises les pratiques touristiques et qui font que les projets, qui en ont résulté, peuvent aujourd'hui être considérés comme des modèles à observer de près pour éviter de poursuivre, sur des rivages plus lointains, la baléarisation qui a marqué le littoral français de la fin du XXe siècle.

Cet article est directement inspiré d'une thèse de doctorat soutenue en mars 2003 et [téléchargeable ici](#).

## Notes

1. Paris, 1 et 2 mars 2005. Actes non publiés, voir <http://www.ptolemee.com/medd> et <http://www.ptolemee.com>
2. Guillaume Desbiey (1725-1785) et Louis-Mathieu Desbiey (1734-1817), tous deux natifs de Saint-Julien-en-Born (Landes), sont les premiers à expérimenter, en 1776, la fixation des dunes par des plantations de pins. Voir Mazaricco, M., « Louis-Mathieu Desbiey, précurseur de la fixation des dunes », *Bulletin de l'association Mémoire en Marensin*, n° 1, 1991.
3. Nicolas Brémontier (1738-1809), originaire de Normandie, était ingénieur des Ponts et Chaussées. Il fut nommé à Bordeaux comme ingénieur en chef de 1784 à 1802. Voir Sow, M. : « Les leçons transversales du boisement des Landes de Gascogne », *Alliage*, n° 45-46, 2001.
4. *La Terre, description des phénomènes de la vie du globe*, Paris, Hachette, 1868-1869.
5. Voir Faulkner, R. H., « A les son from France », *American Forestry Magazine*, n° 306, vol. XXV, juin 1919, p. 1155 -1157.
6. Ces cartes, réalisées entre 1771 et 1785, sont consultables au service historique de l'armée de terre, à Vincennes. Elles couvrent également les zones frontalières terrestres.
7. Taillentou, J.-J., : « Aux origines des stations balnéaires dans les Landes (1830- 1940) », actes du colloque « Le littoral gascon et sa vocation balnéaire », Cap-Ferret, juin 1999. Paru dans le *Bulletin de la Société historique et archéologique d'Arcachon et du Pays de Buch*, p. 93.
8. Corbin, A., *Le Territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1750-1840*, Paris, Aubier, coll. « Historique », 1988, p. 18.
9. « À ce propos, il convient d'insister : l'appréciation du paysage ne relève pas seulement de l'esthétique ; elle n'est pas le monopole de l'artiste ; elle concerne la médecine de l'âme. [...]. Il est vain par conséquent de dissocier l'histoire des systèmes d'appréciation esthétique de cette géographie tissée par les constitutions médicales. » *Ibid.*, p. 175.
10. Manéglier, H., *Histoire de l'eau. Du mythe à la pollution*, Paris, François Bourin, 1991.
11. Guillerme, A., *Le Temps de l'eau. La cité, l'eau et les techniques*, Seyssel, Champ Vallon, Coll. « Milieux », 1990.
12. Grenier, L. et Duboy, Ph., « Les villes de santé » dans Grenier, L. (sous la dir. de), *Villes d'eau en France*, Paris, Institut français d'architecture, 1984.
13. Stella-Plage, dans le Pas-de-Calais, est une reproduction fidèle, opérée en 1925 par les géomètres Labrasse et Poulain, du modèle cabourgeois. Mais il s'agit d'un cas tout à fait isolé.
14. On trouvera un essai de typologie de ces variations dans un article récent : Vidal, R., « Sables-d'Or-les-Pins et l'urbanisme balnéaire français : de la construction d'une singularité à une reconversion nécessaire », *Les Carnets du Paysage*, n° 12, Arles/Versailles, Actes-Sud/ENSP, 2005, p. 52 à 75.
15. Le Couédic, D., *Les Architectes et l'Idée bretonne*, Rennes/Saint-Brieuc, SHAB/AMAB, 1995, voir notamment p. 324.
16. Expression utilisée par J.-P. Charrié à propos de Biscarrosse, voir : « Architecture et urbanisme dans une petite station balnéaire : l'exemple de Biscarrosse-Plage », *Recherches urbaines*, n° 8, p. 59.
17. Voir à ce sujet le chapitre consacré à Hippodamos de Milet par P.Lavedan dans sa très classique *Histoire de l'urbanisme*, Paris, Henri Laurens, 1926, t. 1, p. 124 *sqq.*

18. Année de la bataille de Mycale qui marqua la domination des Grecs sur les Perses en Asie mineure.
19. Prise en exemple pour sa « géométrie très apparente » par Pierre Merlin dans *L'urbanisme*, Paris, coll. « Que-sais-je », 1991-2002, p. 8.
20. Voir Panerai, Ph., Gendre, B., Chatelet, A.-M., *Villes neuves et villes nouvelles. Les composantes rationnelles de l'urbanisme français*, École d'architecture de Versailles, 1986, p. 10.
21. Voir l'article de Monnet, J., « Modernisme, cosmopolitisme et catastrophisme à Los Angeles et Mexico », publié sur [CyberGéo](#), CNRS, juin 2000.
22. Avec l'exception notoire des comptoirs commerciaux hollandais, comme l'a montré la thèse de R. Van Oers, « Dutch town planning overseas during VOC and W/C rule », Technische Universiteit Delft, 2000.
23. Benevolo, L., *Histoire de la ville. Roquevaire*, Marseille, Parenthèses, 1983, p.319.
24. Rouillard, D., *Le Site balnéaire*, Wavre, Mardaga, 1984, p. 159 et 178.
25. Urbain, J.-D., *Sur la plage. Mœurs et coutumes balnéaires (XIXe-XXe siècle)*, Paris, Payot, 1996, p. 69.
26. « Les Landes de Gascogne eurent la particularité d'avoir été constamment pensées à l'époque comme colonies, comme pays sauvage, terre d'expérience, en leur qualité de «grand désert»», Sow, M., « Les leçons transversales du boisement des Landes de Gascogne », *Alliage*, n° 45- 46, 2001.
27. Rouillard, R., *Le Site balnéaire, op. cit.*, p. 58.
28. *La Gazette de Sables-d'Or* connut une parution très éphémère en 1928. L'un de ses articles s'intitulait « Les colons d'Armorique ».
29. Expression empruntée à Jacquin, P., «Images des collecteurs de grèves, de la sauvagerie à la nostalgie », dans Richard, N. et Pallier, Y., *Cent Ans de tourisme en Bretagne, 1840-1940*, Rennes, Apogée, 1996, p. 137-142.
30. La loi Comudet, votée en 1919, visait principalement à cadrer les travaux de reconstruction de l'après-guerre, mais elle fut aussi appliquée aux stations thermales et balnéaires.
31. Informations communiquées par Philippe Treyve, petit-fils de Joseph.
32. Les deux cahiers des charges reprennent directement des préceptes énoncés dans le *Traité d'association domestique agricole* que C. Fourier publia en 1822. On en trouve de larges extraits dans l'anthologie de F. Choay, *L'Urbanisme, utopies et réalités*, Paris, Le Seuil, 1965.
33. Choulot, comte de, *L'Art des jardins, ou études théoriques et pratiques sur l'arrangement extérieur des habitations [...]*, Paris, Dentu, Fontaine, 1863, p. 42 (premiers chapitres publiés en 1846). Réédité en 1982 par le syndicat d'initiative et de défense du site du Vésinet.
34. Le cahier des charges de Sables-d'Or a été « verrouillé » par une clause qui rend très difficile toute modification. Les tentatives pour le faire invalider, qui ont été engagées à plusieurs reprises par certains propriétaires, n'ont jamais pu aboutir.
35. Benevolo, L., *Histoire de la ville. Roquevaire, op. cit.*
36. Choulot, comte de, *L'Art des jardins, ou études théoriques et pratiques sur l'arrangement extérieur des habitations [...]*, *op. cit.*, p. 6.
37. Macé, H., « Principes d'aménagement et de gestion des stations littorales. Stations balnéaires : ce qui ne va pas », *Espaces*, n° 64, 1983, p. 13.
38. Voir « Prévenir les friches balnéaires », *Diagonal*, n° 108-109, 1994.
39. Terme couramment employé pour désigner une urbanisation excessive du littoral, comme l'ont connue les îles Baléares.

40. La mission interministérielle pour l'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon, dite mission Racine du nom de son président, Pierre Racine, a été créée par l'État français en 1963.
41. Prelorenzo, C. et Picon, A., *L'Aventure du balnéaire. La Grande Motte de Jean Balladur*, Marseille, Parenthèses, coll. « Eupalinos », 1999.

## **Roland Vidal**

Docteur en paysage, ingénieur de recherche à l'École nationale supérieure du paysage de Versailles, chercheur associé à l'UMR-SADAPT (équipe Proximité), il anime le Collectif d'enseignement et de recherche en agriurbanisme et projet de territoire (Cerapt), en partenariat avec des enseignants chercheurs d'AgroParisTech et de l'École nationale supérieure d'architecture de Versailles (voir <http://agriurbanisme.fr>).

Courriel : [r.vidal@versailles.ecole-paysage.fr](mailto:r.vidal@versailles.ecole-paysage.fr)

## **Bibliographie**

Benevolo, L., *Histoire de la ville. Roquevaire*, Marseille, Parenthèses, 1983.

Charrié, J.-P., « Architecture et urbanisme dans une petite station balnéaire : l'exemple de Biscarrosse-Plage », *Recherches urbaines*, n° 8, 1993, p. 59.

Choay, F., *L'Urbanisme, utopies et réalités*, Paris, Le Seuil, 1965.

Choulot, comte de, *L'Art des jardins, ou études théoriques et pratiques sur l'arrangement extérieur des habitations [...]*, Paris, Dentu, Fontaine, 1846-1863 (premiers chapitres publiés en 1846, les derniers en 1863). Réédité en 1982 par le syndicat d'initiative et de défense du site du Vésinet.

Collectif, « Prévenir les friches balnéaires », *Diagonal*, n° 108-109, 1994.

Corbin, A., *Le Territoire du vide. L'Occident et le Désir du rivage, 1750-1840*, coll. « Historique », Paris, Aubier, 1988.

Faulkner, R. H., « A lesson from France », *American Forestry Magazine*, n° 306, vol. XXV, 1919, p. 1155 - 1157.

Grenier, L. et Duboy, P., « Les villes de santé » dans Grenier, L. (sous la dir. de), *Villes d'eau en France*, Paris, Institut français d'architecture, 1984.

Guillerme, A., *Le Temps de l'eau. La cité, l'eau et les techniques*, Seyssel, Champ Vallon, coll. « Milieux », 1990.

Jacquin, P., « Images des collecteurs de grèves, de la sauvagerie à la nostalgie », dans Richard, N., et Pallier, Y., *Cent Ans de tourisme en Bretagne, 1840-1940*, Rennes, Apogée, 1996.

Lavedan, P., *Histoire de l'urbanisme*, Paris, Henri Laurens, 1926, t. 1.

Le Couédic, D., *Les Architectes et l'Idée bretonne*, Rennes/Saint-Brieuc, SHAB/AMAB, 1995.

Macé, H., « Principes d'aménagement et de gestion des stations littorales. Stations balnéaires : ce

qui ne va pas », *Espaces*, n° 64, 1983.

Manéglier, H, *Histoire de l'eau, du mythe à la pollution*, Paris, François Bourin, 1990.

Mazaricco, M., « Louis-Mathieu Desbiey, précurseur de la fixation des dunes », *Bulletin de l'association Mémoire en Marensin*, n° 1, 1991.

Merlin, P., *L'Urbanisme*, Paris, PUF, coll. « Que-sais-je ? », 1991-2002.

Monnet, J., « Modernisme, cosmopolitisme et catastrophisme à Los Angeles et Mexico », publié sur [CyberGéo](#), CNRS, juin 2000.

Panerai, P., Gendre, B., Chatelet, A.-M., *Villes neuves et villes nouvelles. Les composantes rationnelles de l'urbanisme français*, Versailles, École d'architecture de Versailles, 1986.

Prelorenzo, C. et Picon, A., *L'Aventure du balnéaire. La Grande Motte de Jean Balladur*, Marseille, Éditions Parenthèses, coll. « Eupalinos », 1999.

Reclus, E., *La Terre, description des phénomènes de la vie du globe*, Paris, Hachette, 1868-1869.

Rouillard, D, *Le Site balnéaire*, Wavre, Mardaga, 1984.

Sow, M., « Les leçons transversales du boisement des Landes de Gascogne », *Alliage*, n° 45-46, 2001.

Taillentou, J.-J., « Aux origines des stations balnéaires dans les Landes (1830-1940) », actes du colloque « Le littoral gascon et sa vocation balnéaire », Cap-Ferret, *Bulletin de la Société historique et archéologique d'Arcachon et du Pays de Buch*, 1999.

Urbain, J.-D., *Sur la plage. Mœurs et coutumes balnéaires (X/Xe-XXe siècle)*, Paris, Payot, 1996.

Van Oers, R., « Dutch town planning overseas during VOC and WIC rule », Technische Universiteit Delft », Pays-Bas, 2000.