

# Aux origines de l'urbanisation balnéaire sur le littoral sud-breton ou vendéen

Johan VINCENT, Doctorant en Histoire à l'Université de Bretagne-Sud, SOLITO (EA 3374), Lorient, France

Émail : johan.vincent@laposte.net

---

## **RÉSUMÉ :**

*Pour certains auteurs, le bord de mer risque de n'être plus qu'une ligne de maisons et d'immeubles, à force de spéculation sur le rivage. Pourtant, ce débat sur l'urbanisation n'est pas nouveau, il naît même consécutivement à l'urbanisation du littoral, au cours du XIX<sup>e</sup> siècle en France. Investir sur le littoral à cette époque est une initiative périlleuse toutefois. Réfléchir sur les motivations d'implantation sur le bord de mer du Sud-Bretagne et de Vendée permet de comprendre quels sont les mécanismes qui ont créé le littoral tel que nous le connaissons aujourd'hui. Arrivée d'une nouvelle population motivée par une nouvelle mode, transformation et accessibilité au rivage qui ont rendu ce territoire viable, plusieurs étapes ont été nécessaires avant que ne soit rendue possible l'urbanisation.*

## **ABSTRACT:**

*For some authors, seaside might turn into a continuous line of houses and buildings. Littoral urbanization is often considered as predatory and massive. Nevertheless, the debate about littoral urbanization is not new. It originated in France in the 19th century. Investigating on the littoral at this time was a perilous initiative. The exploration of seaside establishment motivation in the south of Brittany and Vendée can help us understand how the littoral has been transformed. New population arrivals, stabilization of sand dunes and the improvement of the littoral's accessibility are among the factors which turned this territory into an area suitable to development. All these steps were necessary for the littoral urbanization of the South of Brittany and Vendée to happen.*

**MOTS-CLÉS :** Bretagne, Vendée, littoral, territoire, urbanisation.

**KEY WORDS:** Brittany, Vendée, littoral, territory, urbanization.

---

Réfléchir sur l'urbanisation du littoral implique de s'évader de nos références actuelles. Certains auteurs, comme Jacques Lescoat, sont particulièrement sévères à l'égard de cet environnement égaré [Lescoat, 1996]. Le bord de mer risque d'être bordé d'une ligne de maisons et d'immeubles, si aucune volonté publique ne s'oppose à la prédation privée. La Loi littorale, votée en 1986, est souvent citée comme un progrès dans le combat pour l'endiguement des constructions littorales. En se transformant, le rivage maritime perdrait, en effet, tout son intérêt. Pourtant, s'il est devenu un espace soit utile à la fête, soit digne de la promenade, c'est parce que nous l'avons voulu. L'intérêt pour cet espace, auparavant répulsif, date en France du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. À la lumière de différentes études sur l'activité balnéaire, il apparaît que l'urbanisation littorale en France ne commence, notamment quand il s'agit de quartiers balnéaires qui ne sont pas une prolongation du bourg d'origine, qu'aux alentours de 1850, exceptions faites de la Côte d'Azur, d'Arcachon (années 1840) et peut-être de Trouville. Or, en Angleterre, les villas sur le bord de mer s'élèvent dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, comme à Exmouth à partir des années 1790. Quels sont les éléments qui ont freiné cette révolution du littoral en France ? L'étude du littoral nord-atlantique montre qu'une conjonction d'événements, qui ne sont pas tous extérieurs aux sociétés littorales, a encouragé les séjours sur le rivage, puis sa colonisation matérielle. Trop souvent réduit à la massification, le phénomène balnéaire est donc un phénomène complexe, notamment à ses débuts, et ne peut se restreindre à l'arrivée du chemin de fer, dont l'effet, important, est relativisé depuis quelques années<sup>1</sup>. La première gare qui s'installe dans une commune littorale du sud de la Bretagne ou de la Vendée (exception faite de Saint-Nazaire et de Lorient) date de 1866, aux Sables-d'Olonne. L'étude de la correspondance avec les administrations, des textes administratifs, des témoignages des contemporains, des plans et matrices cadastraux, permet de saisir quels ont été les obstacles à l'urbanisation balnéaire en Bretagne-Sud et en Vendée et à partir de quelles étapes franchies celle-ci a-t-elle pu s'implanter.

## **1. L'enthousiasme des contemporains pour une mode encore nouvelle**

L'urbanisation balnéaire est une pratique volontaire. Les motivations peuvent apparaître clairement : les villégiateurs se sont installés pour des raisons médicales ou pour se divertir. À partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, d'abord en Angleterre puis dans le reste de l'Europe et aux États-Unis, la médecine voit dans la mer un remède contre de nombreux maux. Les écrivains sont les plus bavards sur la motivation de construire sur le bord de mer. Louis Veuillot raconte comment la famille d'Esgrigny, qu'il accompagne dans les années 1860, est venue s'installer au Pouliguen : « une famille inquiète pour la santé d'un cher enfant vint ici, afin de le tremper dans ces eaux tranquilles et que l'on espérait salutaire. L'enfant s'y plut, mais Dieu l'appelait. La mère s'attachait aux lieux où elle l'avait vu jouer encore, un instant ranimé. Elle y voulut une demeure [...] »<sup>2</sup>, construite à partir de 1858 – le premier chalet construit sur cette plage date de 1853. Si cependant le touriste est un malade qui vient prendre des bains, c'est dans l'objectif de guérir, donc de ne pas revenir. Les établissements de bains seraient les seuls signes de l'activité balnéaire, l'urbanisation de plaisance n'aurait pas lieu d'être.

Le discours médical se conjugue avec un désir de rivage, étudié par Alain Corbin, qui émerge au XVIII<sup>e</sup> siècle. En fait, tomber (un peu) malade s'apparente souvent à l'envie d'aller ailleurs. Dès 1828, Gustave Grandpré explique qu'« aux eaux minéralisées, on préfère les ondes de l'océan [...]. L'opulence y vient chercher un remède contre l'ennui, et bien des gens, moins favorisés des dons de la fortune, s'étonnent de s'y ennuyer comme s'ils étaient riches. Quelquefois cependant, le plaisir, la richesse, et même la santé, s'y trouvent réunis ; on sait que pour se faire ordonner les bains de mer, il n'est pas rigoureusement nécessaire d'être malade, et si l'on y trouve parfois des mines hâves et bilieuses, souvent aussi l'on y rencontre des physionomies fraîches et vermeilles. [Il peut] donc céder sans scrupule au torrent de la mode, et, malgré la santé robuste que [lui] accorde le ciel, aller passer au Croisic la saison des bains »<sup>3</sup>. Les bains de mer sont une activité qui se développe dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle en France et pourtant le processus d'urbanisation ne va commencer qu'à partir des années 1850. Le Nantais A. Papot concède en 1856 son intention de faire bâtir une maison : or, « la prospérité de Pornic tient surtout à la présence des étrangers pendant la saison des bains, leur nombre augmentera nécessairement si l'on donne à quelques-uns d'entre-eux la facilité de devenir propriétaires »<sup>4</sup>. Pour M. Papot, certes bientôt spéculateur, construire pour la saison est un acte précurseur. Il s'agit peut-être d'une conséquence du logement des touristes, se déroulant au début de l'activité balnéaire chez l'habitant, autochtone qui a pu leur indiquer tous les désavantages à s'installer sur le bord de mer.

---

<sup>1</sup> Ph. CLAIRAY, 2004, p. 269 et suivantes.

<sup>2</sup> Louis VEUILLOT, p. 399.

<sup>3</sup> Gustave GRANDPRÉ, 1828, p. 4.

<sup>4</sup> Archives départementales de Loire-Atlantique, 532 S 27, Lettre de A. Papot au préfet de Loire-Inférieure, du 8 novembre 1856.

## 2. Un contexte local devenant favorable

Le bord de mer se transforme au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. Les motivations touristiques intègrent alors des mutations sociales et territoriales plus générales : la fixation et le cadastre des dunes littorales au XIX<sup>e</sup> siècle donnent au littoral l'illusion d'être une terre sortie de l'influence de la mer, la vente des communaux au XIX<sup>e</sup> siècle libère des parcelles. Depuis le décret du 14 décembre 1810, les dunes de sable doivent être fixées, à l'image de ce qui a été fait dans les Landes. La fixation des terres s'accompagne de la mise en place du cadastre, décidé par la loi du 15 septembre 1807 mais essentiellement mis en œuvre sous la Monarchie de Juillet. Le cadastre, utile à l'impôt, tend à renforcer les possessions de l'État, car les sociétés littorales rechignent à payer des impôts pour une terre quelquefois moins productive que d'autres. La fixation des parcelles, tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, a pour but d'empêcher les dunes de sable de nuire aux sociétés littorales : le bord de mer doit être rattaché à la terre, et moins dépendre de la mer et de la plage. Cette rupture, brusque, va être consacrée par les remblais et les esplanades, qui sont en majorité bâtis plus tardivement, dans l'Entre-deux-guerres.

Jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, en Bretagne, les parcelles situées sur le bord de mer sont régulièrement des biens communaux, qui sont des biens indivis. Le partage n'a pas pu se faire sous la Révolution française à cause de la guerre civile. Or l'indivision nuit à la vente des parcelles. Deux conceptions de la loi s'opposent : l'article 10 – spécifique à la Bretagne – de la loi du 28 août 1792 accorde les communaux soit aux communes, soit aux habitants des villages, soit à d'anciens vassaux, tandis que la loi du 10 juin 1793 accorde une présomption en faveur des communes. L'issue du procès est aléatoire. Afin d'accélérer les procédures coûteuses, l'Assemblée législative vote en 1850 une loi sur la procédure relative au partage des terres vaines et vagues dans les cinq départements composant l'ancienne province de Bretagne. Cette loi doit permettre une division plus rapide, moins onéreuse et définitive des terres. Il s'agit d'une simplification de procédure qui ne définit pas le mode de partage, laissé à l'appréciation du tribunal. Cette loi a reçu un fort écho au sein de la population bretonne, l'essentiel des partages a lieu, selon Nadine Vivier, entre 1850 et 1880 [Vivier, 1998]. L'urbanisation à Saint-Brevin s'amorce quand la commune est jugée propriétaire des terrains sur le bord de mer, en 1859, phénomène courant sur d'autres littoraux, comme à Deauville, où la station balnéaire s'installe sur des marais, propriété communale la même année. Le bord de mer commence à avoir des propriétaires connus.

## 3. Une complicité parfois involontaire des populations littorales

L'implantation sur le bord de mer profite de l'aide, parfois involontaire, des sociétés littorales. Il faut alors reconstituer ce qu'est le littoral : une zone de sable dont les chemins sont difficilement praticables. Les constructions s'installent sur des espaces qui sont accessibles. Les relations entre les activités autochtones et les villégiateurs sont donc plus fortes qu'on ne le pense. La construction de la route de la mer, à Saint-Jean-de-Monts, doit permettre en 1867 d'accéder « [...] en tout temps à la côte avec chevaux et voitures ; soit pour le transport des matériaux qui sont chaque année employés pour l'entretien des routes vicinales de la contrée, soit pour le transport du varech qui sert d'engrais aux terres du littoral, soit pour le transport des épaves qui échouent à la côte, soit encore à l'administration forestière et enfin pour attirer des baigneurs sur notre plage [...], qui ne sont rebutés que par la difficulté de parvenir au bord de la mer par un chemin sablonneux et mouvant »<sup>5</sup>. Le futur quartier de la plage va s'installer sur cette route et des possesseurs de parcelles situées sur le bord de mer, mais éloignées de voie d'accès, vont y construire : ce sera le cas des demoiselles Chaillou, qui y possèdent en 1882 un chalet, comme plusieurs autres notables du village.

L'accès à la plage doit permettre d'exploiter la plage. Or, l'arrivée d'une nouvelle population perturbe les habitudes. L'interdiction de l'extraction du sable sur la plage des Sables-Blancs à Tréboul est ressentie comme une injustice par le conseil municipal et la population. Certes, des propriétés riveraines ont été détruites par écroulement, mais la grande quantité de sable n'a pas été enlevée par les agriculteurs de la commune. « Tréboul s'est imposé de lourds sacrifices pour l'ouverture de la route des Sables-Blancs dont l'entretien lui coûte la plus grande partie de ses ressources vicinales »<sup>6</sup>. Une des motivations pour la construction de la route disparaît suite au nouvel usage que la plage connaît avec la villégiature balnéaire. L'accessibilité de la plage réduit la répulsion entretenue sur les dunes jugées désertes, mais préalablement parcourues. La sédentarisation des activités balnéaires, introduite par de meilleures voies d'accès à la plage nécessaires pour certains usages, chasse, après coup, les activités littorales nomades. Les parcelles littorales, sans usage précis, sont sans défense face à l'urbanisation.

<sup>5</sup> Délibération municipale de Saint-Jean-de-Monts, du 27 septembre 1867.

<sup>6</sup> Délibération municipale de Tréboul, du 19 août 1894.

## **Conclusion.**

Les stations balnéaires de Bretagne-Sud et de Vendée, qui semblent si différentes, ont eu, par certains aspects, une histoire commune, où la conjonction de divers phénomènes a créé un marché immobilier auparavant irréalisable. À partir de ce cadre général – terrains viables qui se libèrent et qui deviennent accessibles –, les programmes immobiliers peuvent se mettre en place et l'urbanisation balnéaire progresse. État, conseils municipaux et particuliers trouvent dans ces ventes un profit non négligeable, particulièrement quand la station balnéaire se développe et recherche des terrains constructibles pour cela. La part des lotissements, insufflant un nouvel élan à l'urbanisation, est importante surtout à partir des années 1880, mais les projets, en Bretagne-Sud et en Vendée, se font à petite échelle, à quelques exceptions comme Morgat, Penthièvre-Plage, Carnac-Plage, La Baule (qui se partage en plusieurs lotissements). Le pouvoir de contrôle se renforce au début du XX<sup>e</sup> siècle. Le permis de construire est mis en place par la loi du 15 février 1902. Avec une politique de classement des stations balnéaires ou de tourisme, des obligations apparaissent pour les communes, comme les plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension, institués par les lois de 1919 et 1924. Les communes sont récompensées par la possibilité de percevoir la taxe de séjour et surtout de pouvoir implanter un casino. S'il existe une prise de conscience envers un nécessaire équilibre entre constructions et préservation de l'environnement, le dynamisme balnéaire entraîne une rapide conversion à cette activité touristique lucrative. Au moment de la Seconde Guerre mondiale, des cabines de bains en dur, comme à Damgan, ou des villas, comme à La Faute-sur-Mer, sont rasées par les Allemands, mais la place libérée est promptement réoccupée après guerre. La mise en place d'un cadre plus contraignant n'a pas empêché l'urbanisation du littoral. Aujourd'hui, la situation n'a guère évolué, le potentiel d'urbanisation demeure, car le cadre général préalable d'une urbanisation existe toujours. Il n'est pas exclu, théoriquement, qu'un propriétaire comme le Conservatoire du Littoral doive, à l'avenir, se séparer de certaines parcelles pour en acquérir d'autres ou pallier à des difficultés financières — comme a pu ou a voulu le faire l'État à Notre-Dame-de-Monts en 1923 ou à Beg-Meil en 1926 — ou que des parcelles littorales ne soient plus inconstructibles. L'urbanisation peut aujourd'hui encore, car toutes les conditions sont réunies, se nicher sur de nombreux points du littoral, limitant les effets d'une Loi Littorale prodiguant l'endiguement des constructions, finalement sorte d'Édit de Nantes de l'aménagement.

## Bibliographie

- BOYER, Marc, 2000, *Histoire de l'invention du tourisme XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles ; Origine et développement du tourisme dans le Sud-Est de la France*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, collection « Monde en cours », 332 p.
- BURNET, Louis, 1963, *Villégiature et tourisme sur les côtes de France*, Paris, Hachette, collection « Bibliothèque des Guides Bleus », 482 p.
- CASSOU-MOUNAT, Micheline, et alii, 1980, *Tourisme et consommation des espaces littoraux ; Exemples pris sur la Côte Atlantique*, Centre d'étude des espaces urbains, 50 p.
- CLAIRAY, Philippe, 2004, *Les Stations balnéaires de Bretagne : des premiers bains... à l'explosion touristique des années 1960*, Thèse de doctorat Histoire, sous la direction de C. Geslin, Université de Haute-Bretagne Rennes 2, 786 p.
- CLARY, Daniel, 1977, *La Façade littorale de Paris ; Le tourisme sur la côte normande, étude géographique*, Paris, Éditions Ophrys, 383 p.
- CORBIN, Alain, 1988, *Le Territoire du vide ; l'Occident et le désir de rivage (1750-1840)*, Paris, Éditions Aubier, collection « Historique », 399 p.
- DELIGNON, Gaëlle, 1999, *Saint-Malo-Paramé ; Urbanisme et architecture balnéaires (1840-1940)*, Rennes, PUR, collection « Art et Société », 252 p.
- GRANDPRE, Gustave, 1828, *Promenade au Croisic*, Paris, Corbet libraire, 255 p.
- LESCOAT, Jacques, 1996, *La Bretagne ou l'environnement égaré ; Essai sur l'organisation de l'espace en France à partir du cas breton*, Spézet, Éditions Nature et Bretagne, 164 p.
- PAPY, Louis, 1941, *La Côte atlantique de la Loire à la Gironde*, t. 2 *L'Homme et la Mer, étude de géographie humaine*, Bordeaux, Éditions Delmas, 528 p.
- TRAVIS, John, 1993, *The Rise of the Devon Seaside Resorts*, Exeter, University of Exeter Press, collection « Exeter maritime studies », 246 p.
- VEUILLOT, Louis, 1926, *Historiettes et fantaisies*, Paris, P. Letheilleux éditeur, 524 p.
- VIVIER, Nadine, 1998, *Propriété collective et identité communale ; les biens communaux en France 1750-1914*, Paris, Publications de la Sorbonne, préface d'Alain Corbin, 352 p.