

6 Littoral : un paysage naturel,
construit et habité

PAYSAGE NATUREL

- 9 Un territoire de terre et de mer
- 14 Bientôt, un parc naturel régional
sur la Côte d'Émeraude ?
- 18 Un regard sensible sur le sentier des douaniers
- 24 Des paysages naturels fragiles et menacés

PAYSAGE CONSTRUIT

- 29 La villégiature balnéaire, une machine à rêves
- 36 Comment se réinvente l'architecture balnéaire ?
- 41 Saint-Malo, aux origines d'une mythologie urbaine
- 46 Les forts de Vauban, éléments essentiels
du paysage malouin
- 50 Alain-Etienne Marcel : mille efforts
pour les forts

PAYSAGE HABITÉ

- 55 Une destination ouverte aux étrangers
dès le 19^e siècle
- 60 Le chantier naval solidaire des amis de Georges
- 63 Comment réussir le passage
du « résidentiel » au « productif » ?
- 68 Un littoral vieillissant peuplé de seniors aisés
- 73 « L'espace portuaire, au cœur de la ville
est l'avenir de Saint-Malo »

LE DOSSIER

Un paysage naturel, construit et habité

RÉSUMÉ > Dans ce dossier d'été, *Place Publique* a choisi d'explorer le littoral entre Cancale et le Cap Fréhel. Cette célèbre Côte d'Émeraude présente des caractéristiques singulières qui en font un territoire riche et diversifié. Pour l'appréhender, le croisement des approches s'impose, avec l'œil de l'historien, du géographe, de l'économiste, de l'architecte, de l'urbaniste. Sans oublier une dimension essentielle : la force singulière qui se dégage de ces paysages naturels, construits et habités.



INTRODUCTION > **XAVIER DEBONTRIDE**

Avec le littoral, il faut toujours se méfier de l'effet « carte postale » ! Cette Côte d'Émeraude, si proche et si familière, semble ne plus avoir de secret pour personne. Et pourtant, les pages qui suivent devraient vous permettre de porter un regard différent sur ces paysages maintes fois contemplés. Les paysages, justement, constituent le fil conducteur de ce dossier estival de *Place Publique*. Parce qu'ils sont à la fois naturels, construits et habités, ils fournissent une clé d'entrée passionnante et plurielle à qui cherche à les comprendre. Pour au moins cinq raisons.

1

Les paysages sont fragiles

Les géographes sont formels : le littoral évolue sous les coups de boutoir de l'océan et les effets du réchauffement climatique. Territoire fragile, il mérite une attention particulière tant les enjeux écologiques y sont importants. Faune, flore, géologie... les sujets d'études n'y manquent pas et révèlent souvent des trésors insoupçonnés. C'est tout l'enjeu du projet de parc naturel Rance Côte d'Émeraude, qui devrait voir le jour à l'horizon 2017. D'une superficie de 860 km²,

cet espace « fait de terre et de mer » présente des caractéristiques originales qui méritent d'être préservées, tant dans ses dimensions naturelles que démographiques ou patrimoniales.

2

Les paysages font rêver

Source d'inspiration inépuisable pour les artistes qui trouvent dans la palette de ses reflets maritimes des nuances exceptionnelles, la Côte d'Émeraude stimule aussi les sens des promeneurs et des touristes. Le fameux sentier des douaniers offre un point de vue idéal sur le littoral, les criques, les îles et les falaises. Pour *Place Publique*, le journaliste rennais Benjamin Keltz revient sur le périple qu'il a effectué l'année dernière entre Cancale et le Cap Fréhel pour réaliser un ouvrage de photographies. Il exprime avec sensibilité les mille émotions, simples et fortes, qui l'ont saisi au fil de sa marche, sous le soleil ou les nuages. L'assurance d'un dépaysement complet aux portes de la ville.

3

Les paysages sont inventés

Au début du 19^e siècle, la côte d'Émeraude, qui ne s'appelait pas encore ainsi, offrait au rare visiteur un paysage sauvage de landes et de rochers, comparable à celui qui subsiste encore de nos jours au Cap Fréhel. Avec, au large, des îlots fortifiés pour en défendre l'accès aux envahisseurs venus de la mer. Mais avec l'apparition de la villégiature et l'invention du tourisme de masse, le littoral s'est progressivement métamorphosé. Aujourd'hui, il renvoie à un imaginaire très codifié, incarné par les villas édifiées sur les pointes de Dinard, les cabines de bains, les promenades côtières, les ports de plaisance... En un siècle, tous les attributs d'une civilisation de loisirs se sont invités pour construire un territoire réinventé au rythme de nouvelles activités. Mais la construction du mythe remonte à loin, comme



RICHARD VOLANTE

le rappelle l'historien André Lespagnol, qui revisite l'imaginaire malouin en insistant sur la capacité locale à réécrire l'histoire d'une manière forcément avantageuse. Il en est ainsi de la mythologie corsaire, désormais indissociable de l'image de Saint-Malo à la faveur d'une habile valorisation d'une période bien particulière au 19^e siècle.

4

Les paysages sont construits

Corollaire du point précédent, ces paysages ont été transformés par une urbanisation spécifique. L'invention des stations balnéaires par les Britanniques à Dinard a durablement marqué le style des villégiatures de la région, au point d'en faire une signature visuelle reconnaissable entre toutes. La fameuse villa à tourelle dominant la mer s'apparenterait presque à une marque de territoire ! Comment est née cette architecture particulière ? Quelles ont été ses influences – nombreuses – et ses emprunts multiples et parfois lointains ? Comment, aujourd'hui, en renouveler le style ? Des architectes

contemporains explorent les nouvelles manières de construire en bord de mer, tout en demeurant fidèle à l'esprit des origines. Christophe Bachmann et Gilles Gouronnec insistent tous les deux sur le souci du détail, la capacité à réintroduire certains éléments constitutifs de l'architecture balnéaire classique dans des réalisations contemporaines, en jouant notamment sur la volumétrie, sans céder à la tentation du pastiche.

5

Les paysages sont habités

Ces paysages, enfin, sont habités et abritent de très nombreuses activités humaines qui les façonnent et les redessinent. On pense évidemment aux entreprises liées à la mer, à son exploitation et ses usages. Les ports, de ce point de vue, offrent de formidables concentrés d'énergie et facilitent le brassage des métiers et des passions. Pourtant, certains observateurs déplorent que Saint-Malo ne mise pas davantage sur les atouts de sa « ville-port » pour connecter les quais à la cité, en renforçant les interactions, à la manière de ce que réalisent avec succès les grands ports du nord de l'Europe. Ainsi, l'architecte-urbaniste malouin Jean-François Revert regrette l'absence d'ambition en la matière du côté des élus et des gestionnaires d'infrastructures. Il appelle de ses vœux une meilleure prise en compte du fait maritime au pied de la cité corsaire. D'autant que l'activité des ports de commerce et de plaisance présente de réels atouts. Et puis, les habitants du littoral entretiennent souvent un lien passionnel avec celui-ci. En témoigne l'engagement d'Alain-Étienne Marcel en faveur de la restauration des forts Vauban, à qui il a consacré une large partie de sa vie, ou celui des bénévoles de la péniche de Saint-Malo, un chantier solidaire qui construit un bateau capable de remonter les fleuves et de souder les équipages. Des tranches de vie qui prouvent que le vent qui souffle sur ces côtes est aussi porteur de sens. ■



**PAYSAGE
NATUREL**

LA CÔTE D'Émeraude

Un territoire de terre
et de mer

RÉSUMÉ > *Du Cap Fréhel à Cancale, ce sont une quarantaine de kilomètres de côtes qui dessinent une façade maritime singulière où sans cesse la terre et la mer s'interpénètrent. Cette alliance inédite a façonné les paysages et orienté les activités humaines. Tour d'horizon introductif.*

PRÉSENTATION > **YVES MORVAN**

Le long de la Manche, entre la pointe du cap Fréhel et la pointe du Grouin (commune de Cancale), s'étire cette façade maritime qu'en 1894, Eugène Herpin avait dénommé « Côte d'Émeraude », à cause, disait-il, de la « symphonie de verts des plus verts » qui caractérisait l'océan. Il n'a certes pas été le tout premier à utiliser ce type de métaphore très en vogue à l'époque pour promouvoir le tourisme d'un territoire : le vocable Côte d'azur ne venait-il pas d'être inventé ? En revanche il fut, à travers ses nombreux écrits, celui qui a largement fait connaître cette étrangeté de la couleur de la mer, et qu'au même moment, Debussy, en orchestrant son poème, *la Mer*, fit apprécier au Tout-Paris.

Un littoral varié

À cheval sur deux départements, l'Ille-et-Vilaine et les Côtes d'Armor, la Côte d'Émeraude, dont les limites exactes peuvent varier au gré des guides touristiques, s'étire, à vol d'oiseau, de cap à cap, sur près de quarante kilomètres... Il est loin ce temps où, dit-on, l'immense forêt de Scissy aurait recouvert une grande partie de cette baie géante, de sorte qu'on aurait pu se rendre à pied jusqu'à des contrées lointaines qui sont aujourd'hui devenues des îles (Cézembre, voire Chausey ou même Jersey, dit-on).



Économiste, YVES MORVAN est professeur émérite des universités. Il est membre du comité de rédaction de *Place Publique Rennes*.



RICHARD VOLANTE

Le Mont-Saint-Michel aurait été sur le continent, et breton ! Mais depuis, selon la légende, d'immenses raz-de-marée seraient passés par là ou, tout au moins, la mer aurait progressivement gagné sur les terres. Nombreux seraient les villages engloutis et les vestiges de civilisations anciennes recouvertes par les flots...

Aujourd'hui, la Côte d'Émeraude est une côte échan-crée, souvent déchiquetée et divisée par la Rance en son milieu. C'est une succession de pointes avancées dans la mer (pointe du Décollé, de la Garde-Guérin, du Chevet, du Moulinet, du Meinga, du Grouin...) qui sont autant de points de vue très courus ; c'est une suite de grèves et de baies profondes (la Fresnaye, le Havre de Rothéneuf), de plateaux (Fréhel, Matignon), une succession de plages et d'anses abritées et de toutes profondeurs (la Guimorais, l'anse du Guesclin). C'est aussi un ensemble d'espaces naturels où on identifie des éléments d'un patrimoine très varié : caps et bandes littorales primaires, recouvertes d'ajoncs et de bruyères (Fréhel), pelouses aérohalines, en bout de pointes rocheuses, dunes de toutes tailles, agressées par la montée des eaux (et par les campings !),

îles et îlots rocheux multiples (les Ébihens, l'île Agot...).

C'est finalement un ensemble de sites remarquables, de réputation internationale : les cités de Saint-Malo, Dinard et Dinan, le Grand Site du Cap Fréhel, le Mont-Saint-Michel, la vallée de la Rance...

De Notre-Dame du Guildo à la pointe du Grouin, un massif de granulite feuilletée forme le corps de la côte, dont il dessine la façade ciselée. Il est interrompu à l'est par les marais de Dol, vers l'ouest, au-delà de l'Arguenon, jusqu'à Fréhel, les schistes et grès rouges succèdent aux granulites... Deux fois par jour, le jusant découvre de larges étendues de sables et de rochers qui recèlent une incroyable variété d'organismes marins... Le paysage contraste avec les rivages qui l'entourent : à l'est, la baie lisse et plate du Mont-Saint-Michel, à l'ouest, les plages et hautes falaises de la baie de Saint-Brieuc.

Une terre qui se perd dans l'eau

Ici, ce n'est pas n'importe où : les marées y sont tellement puissantes que la Côte d'Émeraude est l'endroit de France (et même l'un d'Europe) où le grand océan court

le plus loin des terres, puisque des amplitudes de 13,5 mètres sont calculées entre les plus basses et plus hautes marées... Mais cette côte n'est pas qu'un trait maritime : quand on s'éloigne des rivages, c'est aussi une large bande de terrains où s'interpénètrent les milieux maritimes et terrestres, grâce à la présence de rias et de larges estuaires. En maints lieux, se marient les eaux qui viennent des prés, des marais et des champs et celles qui viennent de la mer. Enfant du pays, Chateaubriand n'écrivait-il pas : « Entre la terre et la mer, s'étendent des campagnes pélagiennes, frontières indécises de deux éléments ; l'alouette des champs y vole à côté de l'alouette maritime, la barque et la charrue sont à un jet de pierres l'une de l'autre ; le marin et le berger se côtoient » ?

Aux rythmes des marées, se trouve ainsi prolongée la relation intime entre la terre qui se perd dans l'eau et l'eau qui se faufile en terre. Ici, c'est le « petit » Frémur d'Hénanbihen qui alimente les marais côtiers de Port-à-la-Duc. Là, c'est la rivière de l'Arguenon, alimentée par le Montafilan, qui rejoint la mer, à la hauteur du Guildo. Plus loin encore, c'est le Frémur ouest qui se jette dans la baie de Lancieux-Saint-Briac. Enfin, c'est la rivière Rance qui vient de bien en amont de Dinan et qui rencontre la Manche, là où s'est installée la fameuse usine marémotrice, moderne copie des très nombreux moulins à marées qui peuplent les terres environnantes. De surcroît, une multitude de ruisseaux, tels le Routhouan et le Crévelin, viennent alimenter les vallées fluviales et gonfler ces rivières. Ainsi, l'eau est partout en Côte d'Émeraude, et toutes les ramifications des cours d'eau dispersés sur la frange côtière forment un remarquable réseau de zones humides interconnectées.

Une frange urbaine discontinuée

La Côte d'Émeraude, c'est aussi un chapelet de villes, de taille inégale, qui constitue une frange littorale urbanisée et discontinuée, entrecoupée de sites naturels. On dénombre ainsi une dizaine de communes « les pieds dans l'eau » : ce sont, pour la plupart, des « stations balnéaires » (Dinard, Saint-Malo, Saint-Cast, Saint-Lunaire, Lancieux, Saint-Briac, Saint-Enogat, Rotheneuf...), depuis que, sous le Second Empire, des résidents de luxe, étrangers bien en vue et rivalisant de démonstrations d'élégance, dans les faubourgs patriciens des villes, ont découvert les vertus des bains de mer. Saint-Malo créa le premier établissement de bains sur sa plage, Dinard

devint vite le lieu de ralliement des têtes couronnées d'Europe et de la haute société internationale. L'embouchure de la Rance était même appelée le « Bosphore de l'Occident » ! Par la suite, une vogue plus populaire du tourisme viendra dynamiser la vie sur la côte. Dignes, promenades, débarcadères et boulevards de type « Haussmanien » structurent ces petites villes qui, autour de lotissements balnéaires, s'étendant le long des plages, servent d'écrins à de coquettes villas, à des hôtels, à des « maisons de villégiature » ou autres folies architecturales aux allures de châteaux ou de manoirs.

À l'arrière de cette bande côtière, on remarque des communes plus « rurales », dont l'image et les activités se confondent avec celles des communes de la côte ; même à Matignon, Plancoët ou Pleurtuit, la mer paraît à deux pas ! L'histoire nous apprend que bon nombre de ces communes ont souvent voulu se créer à l'écart des bords de mer, effrayées par les tempêtes et les vents marins... Des matériaux de caractères, issus des ressources locales (granulite, granite, schiste, grès...), marquent le bâti de ces cités qui a ainsi conservé un fort caractère d'authenticité... Autrefois, reliées entre elles par des liaisons ferroviaires désormais abandonnées, ces communes côtières et rurales sont désormais unies par un réseau dense de routes, chemins et autres voies vertes ou pistes cyclables.

Un bocage en péril

Alors que le long des falaises littorales et des dunes qui bordent la mer, s'étendent des landes primaires tout à fait naturelles, voici qu'en retrait de la mer, alternent des paysages des plus variés : ici, ce sont des roselières et des prés-salés, des vasières que sont les slikkes et les schorres ; là, ce sont des polders, des salines, des landes secondaires (issues de la déforestation), des marais et des prairies humides où poussent des espèces floristiques remarquables (et même uniques en France) et où vivent des espèces animales diverses et parfois rares.

Tandis qu'on s'éloigne de la côte, le bocage, constitué d'alignements de chênes et de hêtres, entoure des prairies ou des parcelles cultivées, de taille encore souvent modeste. Atout très remarquable de ce rétro-littoral, ce bocage constitue un corridor apprécié et un réservoir important de la biodiversité. Malheureusement, il est en nette régression depuis les années cinquante, et les obstacles à sa reconquête sont nombreux, malgré les dynamiques lancées (notamment le programme régional





Le petit Bé,
à Saint-Malo.

RICHARD VOLANTE

Breizh Bocage) : qui se souvient qu'avant les remembrements, la Côte comprenait des centaines de kilomètres de talus qui protégeaient les sols du vent et du froid, et constituaient de véritables réserves naturelles pour toutes sortes d'animaux ?

Un territoire de monuments et d'artistes

Tout au long des rivages et à l'intérieur des terres plane l'ombre de Gargantua : selon Rabelais, son personnage, né à Plévenon, aurait bouleversé tous les rochers de la côte pour ériger le Grand Bé de Saint-Malo ou bâtir les Pierres Sonnantes du Guildo... Si les richesses artistiques de la Côte d'Émeraude ne sont pas toujours plus fournies qu'en bien d'autres lieux de Bretagne, il faut tout de même noter que cette terre est marquée par une grande densité de patrimoines préhistoriques et protohistoriques, par d'importants vestiges gallo-romains et vikings, ainsi que par des constructions originales de périodes plus récentes : au premier rang, les malouinières, ces fameuses maisons de plaisances des riches armateurs du 18^e siècle, mais aussi une kyrielle de logis, de manoirs et de châteaux. Bon nombre de ces édifices témoignent du souvenir des époques du transport des toiles, de la course

des fameux corsaires ou des aventures de la « Grande pêche » à la morue vers les bancs du nord... La Côte a longtemps été protégée de l'ennemi (souvent anglais !) par de nombreuses architectures de défense, avec ses chapelets de forts, sur terre (fort de La Latte, fort de La Varde, Cité d'Alet), sur terre ou sur des îlets (Conchée, Petit-bé, Grand bé, Ebihens, fort National, Harbour...). Les impressionnants et nombreux ouvrages du Mur de l'Atlantique (Garde Guérin, île de Cézembre, Cité d'Alet...) ont constitué la version moderne de cette protection.

Doit-on ici rappeler que, tout au long de ces derniers siècles, la Côte a été une source d'inspiration inépuisable pour toutes sortes d'artistes qui y sont nés (Chateaubriand) ou qui y ont séjourné, très peu d'entre eux, en vérité, étant natifs de cette côte ? On a ainsi vu résider, signe d'une forte attractivité, des écrivains, comme Vercelet, Flaubert, Hugo, Richepin, Colette, Service..., des sculpteurs, comme Beaufrès, Baudin, Manoli..., ou des peintres, comme Sérusier, Fujita, Picasso, Loiseau, Gauguin, Renoir, Turner, Signac... Ne dit-on pas que l'École de Pont-Aven est d'abord née en Côte d'Émeraude (grâce à Émile Bernard, notamment) ? ■

Des tendances lourdes, des risques et des défis...

Dans les décennies à venir, les trajectoires d'évolution de la Côte d'Émeraude vont être marquées par plusieurs tendances lourdes ; celles-ci vont représenter autant de risques qui vont appeler de nécessaires politiques d'adaptation.

Tout d'abord, on peut s'attendre à un fort accroissement de la population (ainsi qu'à un vieillissement de celle-ci) avec l'arrivée massive des retraités attirés par la qualité de la vie ; des touristes toujours intéressés par les sites et les activités de la mer (n'oublions pas que l'été, la population de la Côte double, parfois triple et même quadruple en certains lieux !) ; des actifs à la recherche d'emplois liés à une économie en pleine mutation...

Cet essor démographique risque de se doubler d'une concentration croissante de population sur des rivages toujours recherchés mais de plus en plus saturés, avec un renchérissement du foncier, des rythmes élevés d'artificialisation des terres, une altération des paysages remarquables, des ruptures dans les continuités écologiques, ainsi que des extensions de zones pavillonnaires standardisées. Avec, en corollaire, la poursuite d'une pratique de tri social des populations, selon un schéma bien connu : les plus aisés (et les plus âgés), en première ligne, le long du littoral ; les moins aisés, dans les communes rétro-littorales... Tout ceci invite à une maîtrise de l'étalement urbain, à l'essor d'une urbanisation de plus en plus respectueuse de l'environnement et de ses richesses architecturales et paysagères, à une protection et requalification des espaces naturels dégradés, à la sauvegarde de trames vertes ainsi qu'à une politique d'attraction des primo-accédants et des résidents nouveaux sur tous les territoires communaux.

Par ailleurs, on peut craindre que tous les estuaires et rias soient de plus en plus exposés à des risques croissants d'envasement (auxquels il faut ajouter les risques d'eutrophisation de la bande côtière), en raison des pratiques récurrentes d'artificialisation des terres, des conséquences des activités économiques, de l'urbanisation... Si la lutte contre cet envasement a déjà commencé, pour faire face aux nuisances que ce phénomène représente pour l'équi-



RICHARD VOLANTE

libre des paysages ou les activités humaines, celle-ci doit être poursuivie... malgré son coût impressionnant !

Nombreux sont aussi les risques de voir se multiplier les conflits relatifs aux modes d'utilisation du littoral, entre ceux qui opposent plusieurs catégories d'usagers aux préoccupations souvent difficilement conciliables : les touristes, les pêcheurs, les plaisanciers, les transporteurs portuaires, les mytiliculteurs, sans compter de nouveaux venus sur le champ des débats : les opposants aux installations des parcs éoliens en mer ou sur les côtes. Ces conflits sont récurrents et leur résolution impliquera sans cesse la recherche d'une meilleure « gestion intégrée des zones côtières ».

Enfin, et comme partout, un très possible réchauffement climatique risque d'entraîner progressivement la Côte d'Émeraude vers d'inévitables bouleversements : hausse des températures, modification de la composition de la flore et de la faune ainsi que de la nature des cultures, menaces annoncées sur la structure de la zone littorale : montée des eaux, écroulement des falaises, recul des rivages dunaires... À bien des égards, le futur a déjà commencé en cette terre d'Émeraude, là où continueront perpétuellement de s'affronter la mer et le roc, le sable et la terre... ■

BIODIVERSITÉ

Bientôt, un Parc naturel régional sur la Côte d'Émeraude ?

RÉSUMÉ > *Depuis plusieurs années déjà, collectivités et acteurs locaux travaillent à la création du Parc naturel régional Rance Côte d'Émeraude. Quelles en sont les caractéristiques ? Quels sont les enjeux de cette démarche ? Quels sont les défis à relever ? Autant d'interrogations auxquelles doivent répondre les promoteurs de la démarche, qui attendent un feu vert de l'État en principe début 2017.*



TEXTE > **YVES MORVAN**

La Bretagne possède déjà deux Parcs naturels régionaux (PNR) : à l'Ouest, le Parc régional d'Armorique ; au sud, le Parc régional du Golfe du Morbihan. Pourquoi pas un troisième, au nord ? C'est le pari lancé voilà quelques années par la Région et diverses collectivités territoriales. Préparé par une association d'élus et d'acteurs socio-économiques et culturels (Cœur Émeraude), ce projet d'un Parc, le long des côtes de la Manche et de la Rance, dénommé « Parc régional Rance-Côte d'Émeraude », est en cours d'élaboration. Il devrait être soumis à l'État et classé par décret, début 2017.

Des parcs « nouvelle génération »

Les premiers Parcs naturels régionaux inaugurés en France (dès 1967), après la création des Parcs Nationaux (1963), avaient plutôt pour vocation de sauvegarder des espaces biogéographiques à forte valeur patrimoniale, à dominante rurale et très fragiles sur le plan environnemental. L'ambition de certains parcs allait même jusqu'à n'être que des conservatoires des territoires pauvres et agressés par les évolutions de la société moderne : on ne voyait que la vie en vert. En revanche, l'ambition d'autres parcs était déjà plus grande : développer des territoires en



YVES MORVAN
est président du conseil
scientifique du projet
de Parc régional Rance
Côte d'Émeraude.



perdition, en préservant cette matrice qu'est la nature. En tout cas, au départ, le concept de PNR était souvent loin de faire l'unanimité : le *Canard enchaîné* n'écrivait-il pas : « créer des parcs naturels, n'est-ce pas construire des usines marémotrices à l'heure du nucléaire » ?

Depuis, le monde a bien changé, avec une urbanisation croissante et étalée, des espaces périurbains qui se cherchent, une économie rurale bouleversée, l'irruption de nouvelles technologies, des ségrégations spatiales et

bien des secteurs économiques en mutation. Surtout, se renforcent chaque jour les défis environnementaux et climatiques, avec des risques de dégradations des paysages et de disparition des patrimoines bâtis et non-bâtis.

Dans ce décor, les Parcs régionaux « nouvelle génération » (désormais une cinquantaine, en France) se donnent des ambitions plus vastes : au-delà de la seule approche patrimoniale, leurs chartes, écrites à centaines de mains et qui constituent en quelque sorte leur guide



d'action pour le futur, ont pour objet d'« inventer une nouvelle vie », en stimulant un développement durable et en mettant en cohérence les politiques publiques. Établies avec les responsables locaux et les populations, ces chartes développent une vision partagée du devenir du territoire. Elles intègrent des aspects économiques et sociaux, mais aussi des ambitions environnementales fortes (promotion des paysages et des sites remarquables, protection de la biodiversité, des richesses animales et floristiques) et des projets de valorisation des patrimoines culturels. Tout cela se traduit par une suite d'actions concrètes, souvent innovantes, dont tous les acteurs locaux devront assurer la mise en œuvre. Une structure de concertation et d'impulsion (un syndicat mixte) est la colonne vertébrale du Parc : sans pouvoir réglementaire, elle unit toutes les volontés et assure leur cohérence.

Un vaste périmètre fait « de terre et de mer »

Le projet du Parc régional Rance-Côte d'Émeraude est né de cette volonté de fédérer les acteurs situés, comme son nom l'indique, le long de la Côte d'Émeraude et de part et d'autre de la Rance. Plus précisément, « fait de terre et de mer », le territoire retenu se situe à cheval sur deux départements (Côtes d'Armor et Ille-et-Vilaine) et s'étend sur 860 km². Dans sa partie nord, il comprend la Côte d'Émeraude, du Cap Fréhel à la Pointe du Grouin, passant par Dinard et Saint-Malo ; vers le sud, il s'étire de part et d'autre de la rivière Rance, jusqu'aux communes de Guitté et de Plouasné, et comprend un ensemble de villes (au premier chef, Dinan), d'anciens villages de pêcheurs, des communes rurales, mais aussi un ensemble de forêts, de marais, de prairies et de cultures variées. En tout, 66 communes sont concernées par le projet. À certains égards, la métropole rennaise, tant elle s'étend désormais vers l'ouest, peut même être considérée comme une « porte d'entrée » du futur Parc... Toutes les communes du PNR devront décider, après délibération, d'adhérer définitivement au projet de charte en cours d'élaboration et, de ce fait, de faire vivre celle-ci, en participant activement à la réalisation de ses objectifs.

Des caractéristiques originales

Les traits du territoire de ce futur PNR Rance-Côte d'Émeraude ne sont pas toujours celles des parcs habituellement en construction : ce périmètre possède une

forte identité, fondée sur la qualité de ses paysages, ses patrimoines naturels et ses bâtis remarquables ; il est celui d'une terre entaillée par une suite d'estuaires, celui d'un espace où la biodiversité, les paysages, les activités et installations humaines sont très largement marquées par cette imbrication entre le maritime et le terrestre. Un peu à l'image de cette vie d'hier où on fabriquait dans l'arrière-pays les navires qui, en mer, devaient servir à la Grande Course de la Compagnie des Indes et à ses corsaires, ou encore aux pêcheurs qui portaient sur les bancs éloignés de la Grande Pêche...

Ce périmètre est aussi celui d'un espace très peuplé (de l'ordre de 172 000 habitants), avec un degré d'urbanisation élevé et une tendance à la polarisation des populations autour des villes... Ce périmètre est enfin celui d'un espace où bon nombre d'évolutions ont remis en cause certains traits caractéristiques de son environnement (avec l'arasement des talus, la diminution des zones humides, l'artificialisation des sols, l'envasement de ses estuaires, la dégradation de sites littoraux surexploités, la perte de nombreuses structures paysagères...).

Des défis de toutes sortes

À la base de l'ambition de ce futur PNR, la Charte Rance-Côte d'Émeraude part de ce constat que son territoire va être de plus en plus confronté à des évolutions qui constituent autant de risques, mais aussi autant de défis et évolutions à affronter : une évolution démographique forte, avec une attractivité croissante du territoire pour plusieurs types de résidents (retraités, résidents secondaires, actifs...), avec, dans le même temps, des risques d'artificialisation des sols et une montée continue de l'économie résidentielle ; une évolution économique annoncée, avec l'essor de nouvelles activités, les difficultés de nombreuses entreprises, la transformation des processus agricoles, l'arrivée d'un nombre élevé de touristes ; une évolution des comportements très probable, avec un accroissement des mobilités, une diversification des usages de l'espace et des bouleversements profonds dans les relations sociales ; une évolution environnementale très redoutée, avec la rareté croissante de nombreuses ressources naturelles, les pollutions de l'air et de l'eau, les déconnexions des continuités écologiques, le réchauffement climatique, la montée des eaux...



RICHARD VOLANTE

Cinq priorités

Toutes ces évolutions, et bien d'autres encore, identifiées par les rédacteurs de la charte, vont guider les choix stratégiques du futur Parc, afin de dynamiser un développement durable, en s'adaptant à un monde changeant. Ces choix, déclinés en une suite de nombreuses opérations et dans une conception multidisciplinaire du développement local, s'articulent ici autour de cinq grandes priorités :

- **Valoriser le patrimoine naturel**, grâce à la mise en place de trames vertes et bleues, à la restauration des versants, à la protection des bocages et milieux humides...
- **Préserver les paysages** en luttant contre l'étalement urbain, en favorisant l'identité de chaque entité paysagère, en requalifiant les espaces dégradés...
- **Aménager durablement le territoire** en favorisant la

sobriété énergétique et le développement d'énergies nouvelles, promouvant les mobilités douces, suscitant une économie circulaire, maîtrisant la pression foncière, développant un urbanisme plus densifié et de qualité...

- **Sauvegarder et valoriser le patrimoine culturel** grâce à l'entretien et la restauration des bâtis ou la mise en valeur de l'histoire des communes du Parc...
- **Promouvoir l'essor des activités économiques** du territoire valorisant les ressources de la terre et de la mer, diffusant les compétences liées à l'essor des nouvelles technologies, promouvant les services à la personne, construisant des infrastructures numériques, développant des offres touristiques renouvelées, appuyant des projets originaux...

Innovations et expérimentations

Dans la mise en œuvre de ces priorités, le futur PNR ne manquera pas d'innover, notamment en testant de nouvelles façons de vivre, en menant des actions exemplaires, et souvent expérimentales, que ce soit dans le domaine de la gestion des estuaires ou dans le domaine de la difficile « gestion intégrée des zones côtières », quand tant d'intérêts divergents surgissent entre les acteurs du monde marin, ou encore dans le domaine de la gestion des sédiments : d'ailleurs, d'ores et déjà, parallèlement à la préparation de la charte, bon nombre de collectivités et d'investisseurs publics se sont unis pour entamer le « désenvasement » de la Rance, construisant un piège à boues et transférant celles-ci sur terre, pour (notamment) valoriser les terres agricoles.

Ainsi, le PNR Rance-Côte d'Émeraude entend-il être le creuset d'un projet certes ambitieux, mais aussi très volontaire, d'un territoire cohérent et où les solidarités entre acteurs sont fortes. À travers les projets déclinés par sa charte, et en compatibilité avec les documents d'urbanisme existants (PLU, SCoT...), il souhaite mobiliser tous les acteurs locaux pour inventer un développement économique qu'il veut « durable », c'est-à-dire, reprenant la formule traditionnelle, intégrant les équilibres écologiques et humains. Ce projet devrait participer à la création d'une image toujours plus positive de cet espace Rance-Côte d'Émeraude, renforçant par là son attractivité touristique et économique et promouvant sa qualité de vie. Ainsi, chaque jour ici, « s'inventera une autre vie ». ■

MARCHE PHOTOGRAPHIQUE

Un regard sensible sur le sentier des douaniers

RÉSUMÉ > *Le chemin de grande randonnée, GR 34, serpente le long des 1 800 kilomètres de côtes bretonnes. Benjamin Keltz, journaliste rennais, a décidé de parcourir chaque kilomètre de ce qui fut le sentier des douaniers afin d'immortaliser les contours de la région. Pour Place publique, le marcheur raconte la première étape de son périple photographique qui l'a mené du Mont-Saint-Michel jusqu'au Cap Fréhel. Entre ciel et mer, un regard sensible et très personnel porté sur ce littoral si proche, mais toujours surprenant.*



TEXTE ET PHOTOS > **BENJAMIN KELTZ**



BENJAMIN KELTZ est journaliste indépendant et éditeur. Il est notamment l'auteur de l'ouvrage *Sur le sentier des douaniers de la Côte d'Émeraude* (Les éditions du coin de la rue, 2014) dont sont issues les photographies de l'article.

Le soleil se lève sur la Pointe de la Varde. Dans mon dos, Saint-Malo et ses remparts s'illuminent. En face, les falaises cancalaises qui filent jusqu'à la Pointe du Grouin dévoilent leurs reliefs déchiquetés par la lancinante mécanique de la mer. Cette dernière qui n'était qu'un lac, il y a encore quelques minutes, se réveille aussi. Les lames déferlent subitement, avalent les rochers poinçonnant la Manche puis les recrachent violemment. J'inspire de l'air iodé à m'en déchirer les poumons. Je laisse tomber mes appareils photo le long de mes épaules. Je veux savourer cette bouffée de liberté. Que c'est bon d'être ici tandis que le reste du pays se réveille péniblement avant d'aller se noyer dans les embouteillages pour se rendre au travail. Mon bureau à moi est ici. Bientôt là-bas. Immense et éphémère. Mon terrain de jeu ? La côte bretonne et son GR 34 qui serpente le long de ses 1 800 kilomètres. Je compte fouler chaque mètre de ce chemin de randonnée. Tout cela rien que pour moi. Enfin presque. Pour l'heure,



Cancale,
le fort des Romains.

la Côte d'Émeraude satisfera ma boulimie pédestre. J'étales ma carte de randonnée à même le sol pour mesurer l'étendue de la première étape de ma transhumance qui s'étend du Mont-Saint-Michel au Cap Fréhel en longeant les bords de Rance, ce bras de mer aujourd'hui clôturé par le barrage qui relie Saint-Malo et Dinard. Un bon marcheur bouclerait ces quelque 250 kilomètres en une dizaine de jours. Pour moi, ce sera trois fois plus. Au lieu d'avaler les kilomètres, je les déguste et ne cesse de m'arrêter à la moindre courbe du chemin pour le photographe. Je veux immortaliser les charmes de cette côte, goûter sa sensualité et finalement pénétrer son intimité.

Saisir la lumière

Je replie ma carte de randonnée avec précaution puis quitte la Pointe de la Varde. Je m'engage sur un sentier de terre qui borde le camping municipal du Nicet, longe la discrète plage du même nom et file jusqu'au havre

de Rothéneuf. Je marche aux aguets des marques rouge et blanche, synonyme de GR 34, imprimées au hasard d'une pierre ou d'un tronc, avec la même attention que celle des pèlerins de Compostelle qui traquent, eux, les repères en forme de coquille Saint-Jacques. Chaque pas m'assure un nouveau cliché. Souvent, le soleil fuit mon objectif. Il se noie dans une nasse de nuages qui tapissent le ciel breton. Tant pis pour les touristes. Tant mieux pour moi. Ce maelström météorologique m'aide à portraitiser plus justement cette région où les quatre saisons se succèdent en l'espace d'une heure. Un instant, la Côte d'Émeraude prend des airs d'Irlande. Le moment d'après, un rayon de soleil suffit à la transformer en un simili de Corse. Ici, la mer réagit à la lumière comme nulle part ailleurs. Sa robe iodée oscille entre le gris granit et le bleu pacifique. Pacifique, oui. S'il vous plaît, ne souriez pas comme si vous compatissiez après avoir entendu une mauvaise blague. J'insiste : bleu pacifique. Suivez-moi sur la face costarmoricaine de la



Côte d'Émeraude. Je l'atteins quelques semaines après le lever de soleil vécu sur de la Pointe de la Varde et plus d'une centaine de kilomètres plus tard. J'ai dépassé les Pierres sonnantes du Guildo depuis quatre heures et me prépare à rejoindre Saint-Cast d'ici une heure lorsque mon regard est hypnotisé par cette crique, longue d'une trentaine de mètres, cachée en contrebas de la pointe de Tiqueras. Je descends en m'agrippant aux racines des arbres pour rejoindre cette plage illuminée par le soleil. Je veux être le premier à fouler le sable vierge et me persuade que je serai aussi le dernier à y laisser mes empreintes avant que la marée ne les balaie. Je m'amuse à photographier cet endroit comme pour illustrer un guide touristique antillais. Ciel bleu, mer translucide, sable or, végétation luxuriante... Il n'y a que l'eau qui me mord les mollets pour me rappeler que nous sommes bel et bien en Bretagne.

Ambiances nuageuses

À l'autre bout de la palette d'atmosphères que je traque, il y a ces paysages chaotiques. Je marche pour capter ces ambiances nuageuses où le vent et la mer

tabassent les côtes. Elles m'inspirent. M'enivrent même. Je me suis d'ailleurs lancé dans cette aventure suite à une balade sous une météo digne des plus mauvais jours de novembre. C'était un lendemain de bouclage où j'avais dû écrire jusqu'à overdose. J'avais besoin de prendre l'air pour me vider la tête. J'ai conduit sans trop savoir où aller. Ma voiture m'a finalement mené sur le parking désert de l'anse du Guesclin, entre Saint-Coulomb et Cancale. J'ai empoigné mon appareil photo comme pour trouver une excuse à cette sortie improvisée puis ai arpenté un bout du GR 34 barré par des troncs d'arbre récemment terrassés par le vent d'hiver. L'orage qui menaçait a fini par gronder et cracher des litres de pluie. Je me suis réfugié sous le toit branlant d'un ancien corps de garde. Après de longues minutes, un arc-en-ciel a finalement marqué la fin de la tempête. J'ai observé attentivement la façon dont la lumière métamorphose ce paysage. Autour de moi, personne. Sur mon smartphone, pas de réseau. Rien. J'ai savouré égoïstement cet instant, rassuré qu'à l'heure du tout numérique, il existe encore des endroits coupés du monde où le temps n'a que peu d'emprise.

Saint-Cast-le-Guildo,
pointe de Tiqueras.





C'est là que j'ai eu envie de m'offrir plusieurs semaines pour découvrir ce sentier. Moi qui utilise mon métier de journaliste comme une excuse pour provoquer des rencontres et susciter le débat, je venais de me trouver un projet à mener en solitaire. À l'image des douaniers qui ont délimité ce chemin pour mieux lutter contre la contrebande jusqu'au milieu du 20^e siècle. Ils étaient seuls, à sillonner sur leur magnifique tronçon respectif pour surprendre des Belges, Anglais, Hollandais... déchargeant illégalement leurs marchandises en Bretagne. L'évolution technologique a finalement eu raison de leurs laborieuses rondes. Aujourd'hui, le sentier des douaniers s'est mué en sanctuaire pour randonneurs grâce à l'acharnement d'une poignée d'entre eux qui ranime ce chemin depuis 1968. Année après année, ces bénévoles ont raccordé et entretiennent le GR 34. Un bijou qui demande encore à être connu. La marche serait l'activité bretonne la plus réclamée par les touristes. Pourtant, je compte sur les doigts d'une seule main le nombre de bipèdes croisés à chacune de mes sorties estivales. Si seulement mon « travail » peut contribuer à

leur ouvrir les yeux sur la beauté de ce parc d'attractions naturel à ciel ouvert et convaincre les autochtones du dépaysement assuré à quelques minutes de chez eux...

Relire les classiques

Je ne suis pas le premier à essayer de retranscrire la subtilité de cette côte. D'autres, plus illustres que moi, l'ont déjà fait. Ils y ont même puisé leur inspiration. Colette et ses écrits noircis dans sa malouinière de Rozven à Saint-Coulomb où elle se laissait « baigner dans le lait bleu » de la Bretagne. Picasso et ses baigneuses croquées lors de ses multiples vacances dinardaises. Léo Ferré et ses textes rédigés entre les murs du fort du Guesclin, insulaire lorsque la marée l'embrasse pour être « loin de tout le bruit et de tous ces cons ». Simone de Beauvoir et sa balade sur la Côte d'Émeraude après laquelle elle écrit avoir surpris Jean-Paul Sartre « pisser » sur la tombe de Chateaubriand. Bien sûr, François-René de Chateaubriand et ses *Mémoires d'outre-tombe*, le plus bel hommage jamais rédigé à la cité corsaire... Avant chacune de mes sorties, je

Saint-Coulomb,
pointe des Grands Nez.





Cancalle,
pointe de la Moutière.

décortique ces œuvres pour m'imprégner de leur sensibilité. Ce jour de juin, installé sur l'une des terrasses naturelles de Saint-Méloir-des-Ondes qui surplombe la baie du Mont-Saint-Michel, je repense inlassablement à Paul Féval. L'auteur a planté son roman *La fée des grèves* dans cette anse qui s'éveille sous mes yeux. Plus le soleil se lève, plus j'ai l'impression de photographier les mots qu'il a écrit un siècle et demi plus tôt : « Ce brouillard blanc, opaque, cotonneux, estompé d'ombres comme les nuages du ciel, s'étendait aux pieds des pèlerins depuis le bas de la colline jusqu'à l'autre rive de la baie, où les maisons de Cancalle se montraient au lointain perdu. De ce brouillard, le Mont semblait surgir tout entier, resplendissant de la base au faite, sous l'or ruisselant du soleil de juin. » Féval avait raison. La baie du Mont-Saint-Michel a quelque chose d'onirique. Ce que l'auteur ne dit pas, c'est combien ces polders et ces prés-salés forment un

désert de vase aussi laborieux à sillonner pour un randonneur qu'à illustrer pour un photographe. Ce paysage brut qui me rappelle les vaseuses baies de l'Arguenon et de la Fresnaye, réclame des heures de marche pour venir à bout de la quarantaine de kilomètres du sentier qui la borde. Au-dessus de mon épaule, la silhouette du Mont-Saint-Michel refuse de disparaître comme pour narguer ma laborieuse progression. Chaque pas devient une goutte d'effort dans un océan d'introspection. Jamais, marcher ne m'a autant permis de phosphorer. Je deviens une machine. Mon corps passe en mode automatique. Mes jambes répètent inlassablement le même mouvement pour m'offrir une plongée au plus profond de moi-même. Je divague librement. Mon esprit rejoue de vieux souvenirs et s'amuse à inventer l'avenir. Et puis, l'idée d'une photo télescope mes pensées vagabondes. Un enchaînement d'arbres plantés au milieu de la vase, au loin, me sort de ma transe pédestre et me rappelle



à ma mission. Je sors du chemin pour m'approcher de cette ribambelle d'arbres qui guide les pêcheurs jusqu'aux 200 000 pieux perforant au large la baie et composant les 271 kilomètres de bouchots sur lesquels les moules s'accrochent. Ça méritait bien une photo.

La traque du détail

Capoter une bonne image, voilà un jeu complexe. Sur les 20 000 prises de vues réalisées au cours de mes semaines de marche, j'ose en montrer fièrement un pour cent. Donner vie à ces paysages relève du casse-tête chinois. Depuis ma première photo, j'essaie de raconter une histoire cohérente et ne pas livrer un simple catalogue de beaux paysages. Alors je joue avec les lumières, les ombres, la mer, le ciel, les nuages, les marées, les silhouettes de badauds... Je traque les détails qui donnent du sens à mon récit. Regardez cette porte de cabine de plage ouverte sur le sable de Saint-Briac. Toutes les

autres sont fermées sauf celle-ci comme si elle incarnait le réveil des lieux. Et ce gros plan de racines d'arbres qui labourent le sentier rappelant combien la nature est indomptable. Et ces mots d'amour gravés sur les brise-lames malouins qui donnent à la cité corsaire des airs de Pont des arts. J'ai passé des heures à mitrailler ces gravures de fortune, persuadé de raconter à ma manière mon passage à Saint-Malo, cette ville immortalisée des milliers de fois par des professionnels plus talentueux que moi. Tous ces détails se méritent. Je ne peux les dénicher qu'à condition de marcher. De prendre mon temps. Mises bout à bout, toutes mes images percent l'intimité de cette côte. J'en suis convaincu. Ces premiers 250 kilomètres parcourus n'ont fait qu'aiguiser mon appétit d'évasion. Alors, je poursuis ma traque. Si vous me cherchez au moment où vous lirez ces lignes, je serai sur l'un des 1 500 kilomètres qu'il me reste à immortaliser. ■

GÉOGRAPHIE

Des paysages naturels fragiles et menacés

RÉSUMÉ > *Le paysage actuel du littoral qui nous semble familier est le fruit d'une très longue histoire venue du fond des âges, dans laquelle la force des vents, la puissance des vagues, le réchauffement climatique et l'intervention humaine ont joué un rôle essentiel. Retour sur quelque 100 000 ans d'histoire naturelle... mais aussi très artificielle.*



TEXTE > **HERVÉ RÉGNAULD** et **HAYA MAHMOUD**

Le littoral de la Côte d'Émeraude est d'abord renommé pour la qualité de ses paysages qui font alterner de hautes falaises de grès, des plages de sable fin, des massifs dunaires couverts de végétation, des vasières parcourues de bernaches, de tadornes et d'aigrettes. La première impression est celle d'un littoral « préservé » voire resté « naturel ». Dans les faits, la plus grande partie de ce littoral est artificialisée et la plupart des plages, des dunes ont été minutieusement reconstruites dans les années 80-90, puis régulièrement entretenues depuis, au point qu'elles ont retrouvé des caractères de naturalité qu'elles avaient perdus dans la fin des années soixante.

C'est donc un littoral exemplaire de l'imbrication complexe entre des processus naturels, des politiques d'aménagement, des pratiques touristiques et des enjeux esthétiques. En un sens, c'est un site remarquable pour prendre la mesure de ce que l'époque actuelle est réellement nouvelle, au point que les scientifiques commencent à souhaiter qu'on lui donne un nom nouveau,

HERVÉ RÉGNAULD est Professeur de géographie physique à l'université Rennes 2 et membre du laboratoire Costel (UMR 6 554 CNRS). Il est spécialiste de l'étude du littoral. HAYA MAHMOUD est doctorante au sein de ce laboratoire.



RICHARD VOLANTE

l'Anthropocène (qui succéderait ainsi aux ères géologiques primaire, secondaire, tertiaire et quaternaire).

Importance du changement climatique

L'ensemble de ce littoral a une histoire extrêmement longue mais très peu connue pour ses épisodes les plus anciens. En un site (immédiatement à l'ouest de l'Anse Du Guesclin), des dépôts de galets et de sables ont été datés à 90 000 ans avant l'actuel. Ils correspondent probablement au remaniement de ce qui est le plus ancien littoral connu dans la région, celui de l'époque dite éémienne, lorsque le niveau marin était environ 5 m plus haut que l'actuel.

Il faut en effet comprendre la mise en place du littoral en relation avec le changement climatique et la variation du niveau marin. À l'Éémien (soit environ 120 000 ans avant l'actuel), le climat est plus chaud de 1 ° à 2° et le niveau marin plus haut d'environ 5 mètres. Là où aujourd'hui on observe des plages de sable, il y avait

des cordons de galets, signe d'un hydrodynamisme plus énergétique. Les tempêtes étaient probablement plus violentes et les houles venaient surtout depuis le nord. Vers 90 000, le niveau marin a baissé, le climat s'est refroidi (sans qu'on ne puisse fixer des valeurs claires) et les anciens cordons de galets sont recouverts par des dunes construites par des vents relativement forts. C'est dans ces sables que la datation a été obtenue. Par la suite et jusque vers 20 000 avant l'actuel, le climat se refroidit considérablement, le niveau marin baisse jusqu'à environ 105 m sous le niveau actuel et il n'y a plus d'eau de mer dans la Manche. Il n'y a plus de littoral. La côte d'Émeraude, à cette époque, est un plateau de 110 à 170 m d'altitude situé à 300 km de la mer. Il gèle fortement tout l'hiver au point que seule une végétation de type toundra subsiste. Le gel fait éclater les roches qui s'accumulent en manteaux de débris sur les pentes. Ces formations s'appellent des « heads ». Des vents forts venus de la calotte glaciaire qui occupe le nord des Îles



Britanniques balaient le sol de la Manche et accumulent au-dessus des heads des sables très fins (les loess), qui donnent des sols très fertiles. Le climat de la côte d'Émeraude était un peu semblable à un climat subpolaire sec actuel.

Depuis environ 20 000 ans, le climat se réchauffe et le niveau marin remonte par pulsations parfois irrégulières. Il était environ 6 m plus bas que l'actuel vers 6 000 ans et il a atteint son niveau présent vers 2 500 ans. C'est alors qu'il se met en place dans sa configuration actuelle, ou proche de l'actuelle.

Il est déjà fortement exploité par les populations locales, qui récoltent les coquillages, les font cuire et amoncellent de vastes tas de débris de coquilles dont certains, datés de 2000 avant J.-C. sont encore visibles. Tout au long des périodes historiques suivantes, la côte est impactée par des activités anthropiques. Au 17^e siècle, les dunes sont complètement remodelées et utilisées comme plateforme d'artillerie pour se protéger d'éventuels débarquements anglais.

L'impact du barrage de la Rance

La transformation la plus radicale date cependant des années soixante. Pour fabriquer le béton du barrage de la Rance, des tonnes de sable sont prélevées à Du Guesclin, au Verger et les massifs dunaires sont presque totalement détruits. Profitant des routes créées par les camions qui enlèvent le sable, les vacanciers commencent à installer des parkings sauvages sur ces sites. À partir de ce moment, des processus d'érosion irréversibles commencent à se mettre en place. Le sable en effet est un matériau déformable qui encaisse assez bien les impacts des houles. Il fonctionne comme une sorte de bourrelet protecteur qui amortit les tempêtes. Quand il n'y a plus de sable et que les houles attaquent directement les heads ou les loess, ceux-ci ne résistent pas et s'écroulent. Au Verger, la falaise de head recule d'environ 40 mètres (localement, pas partout) entre la fin des années soixante et 2008.

Protections artificielles

Les autorités locales, conscientes de la gravité du problème, tentent dans les années 80 de mettre en place des politiques de protection. Assez vite, elles portent leurs fruits. Dans un premier temps les dunes – ce qu'il en reste – sont interdites à la circulation, même piétonne, et



protégée par des ganivelles, lattes de bois qui ralentissent les vents forts et provoquent le dépôt du sable en suspension derrière elles. Au Verger, aux Chevrets, les ganivelles permettent ainsi d'accumuler environ 25 cm de sable par an. À la Briantais, c'est environ 20 cm. Dans l'anse Du Guesclin, le haut de plage est d'abord renforcé avec des blocs rocheux coulés dans une enveloppe de bitume puis progressivement recouverts de sables éoliens. Des plantes spécifiques (*Ammophila arenaria*) sont plantées mécaniquement sur les dunes ainsi nouvellement créées et rapidement leurs réseaux de racines permettent de stabiliser la dune qui devient alors plus résistante. Aujourd'hui, même lors d'une très forte tempête – la dernière plus intense étant celle de 2008 – survenant en vives eaux, les massifs dunaires résistent. Ils sont certes attaqués et le front dunaire est taillé en falaise mais les apports éoliens ultérieurs – éventuellement facilités par la pose d'une nouvelle ganivelle – permettent une cicatrisation en quelques semaines.

Séries de tempêtes

Comment un tel littoral peut-il évoluer dans un contexte de niveau marin qui s'élève et d'un régime de tempêtes qui peut se modifier ?

La remontée actuelle du niveau marin est de l'ordre de 1,5 mm par an. Dans le contexte macro tidal de la côte d'Émeraude (plus de 12 m de marnage), c'est un processus morphogénique relativement peu important à court terme (années). La fréquence, l'intensité et la distribution des tempêtes dans l'année sont un sujet autrement plus préoccupant. Les études les plus récentes montrent que les tempêtes actuelles ne sont pas, sur la cote d'Émeraude, plus violentes que durant la première moitié du 20^e siècle. Un phénomène particulier, cependant, retient l'attention des scientifiques. Les tempêtes

ont tendance à se grouper, c'est-à-dire que quatre, cinq voire six tempêtes surviennent successivement dans un laps de temps court (un mois). Aucune de ces tempêtes n'est très violente. Aucune ne ferait à elle seule beaucoup de dégâts. Le problème est que la tempête suivante survient alors que la plage et la dune n'ont pas encore eu le temps de se reconstituer. De ce fait, des houles, même pas très fortes, enlèvent de nouveau du sable et ainsi de suite à chaque nouvel événement. L'hiver 2014 a été à cet égard très érosif. Toute la question est alors de savoir si une longue période d'été permet, ou pas, de compenser les impacts des séries de petites tempêtes d'hiver.

Migration des dunes

Sur le plus long terme (décennies) la remontée du niveau marin joue un rôle. On se trouve alors un peu dans la même situation qu'entre le Mésolithique et le Néolithique lorsque le niveau marin remontait assez régulièrement. Les études sur cette période montrent que cette remontée du plan d'eau s'accompagne d'une migration des dunes vers l'intérieur des terres. À chaque millimètre de montée, il y a 10 à 15 mm de déplacement latéral. Ce phénomène a été calculé sur de nombreux sites en Bretagne et il illustre parfaitement une règle bien connue, établie dans les années cinquante par le chercheur américain Bruun. Sous cet aspect, le littoral de la Côte d'Émeraude n'est pas original : il exprime

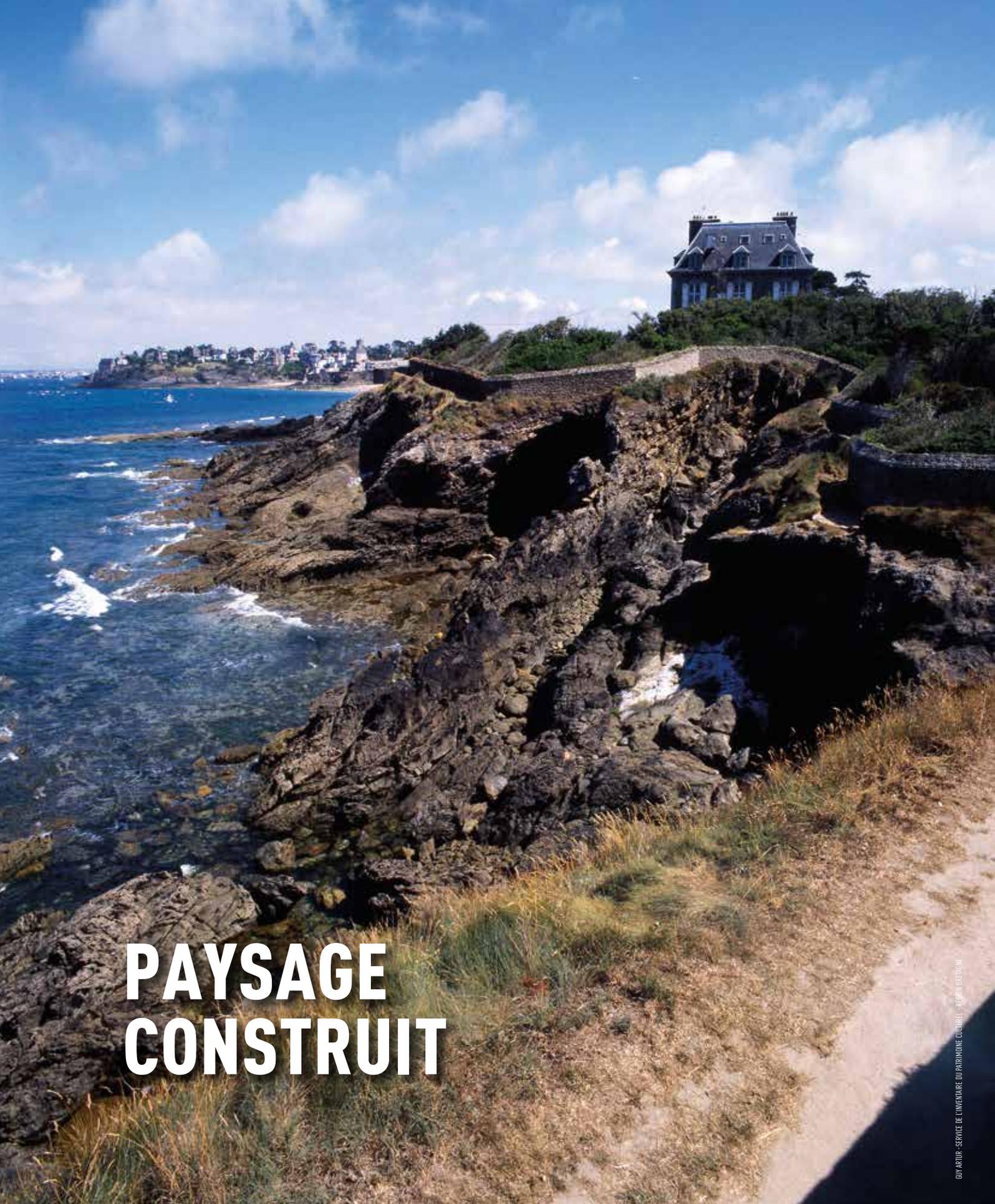
juste une réaction mécanique à un phénomène marin global. Il est important de comprendre qu'il n'est qu'un littoral parmi d'autres et que les enjeux environnementaux ne sont pas exclusivement locaux.

Tenir compte des enjeux locaux

Des enjeux locaux existent cependant, hautement variables selon les sites. Dans certains cas (Briantais, Verger, Saussaye...), la dune dissimule de vastes espaces libres. Elle peut donc reculer sans problème. Celle de l'anse Du Guesclin est située devant la route, et il faudrait absolument la dévier en cas de recul dunaire. Enfin, dans de nombreuses plages fermées par un mur (comme à Dinard ou sur le sillon à Saint-Malo), il y aura irrédiblement une diminution de la surface de l'estran, donc de l'espace disponible pour les activités balnéaires. La seule solution connue consiste à artificialiser davantage en important du sable pour rehausser la plage à un rythme équivalent à la montée du niveau marin. Ironiquement, c'est ce que fait l'envasement naturel de la baie du Mont Saint Michel : les apports de vase compensent la montée de la mer et naturellement, chaque année les vasières s'étendent au point de menacer l'insularité du Mont. Peut-être qu'à Saint-Malo et à Dinard décidera-t-on un jour de faire l'inverse de ce que l'on fait autour du Mont, à savoir accumuler du sédiment au lieu d'en enlever. ■

ÉVOLUTION DU TRAIT DE CÔTE DE L'ANSE DU GUESCLIN DE 1952 À 2010



A scenic view of a rocky coastline. In the foreground, a dirt path leads down a grassy slope towards dark, jagged rock formations. The ocean is visible to the left, with white foam from waves crashing against the rocks. In the background, a large, multi-story building with a grey roof and white walls sits atop a hill. A small town is visible on the coast in the distance under a blue sky with scattered white clouds.

PAYSAGE CONSTRUIT

AMÉNAGEMENT

La villégiature balnéaire,
une machine à rêves

RÉSUMÉ > *Inventé à la fin du 19^e siècle, le concept de « villégiature balnéaire » qui se développe progressivement le long des côtes françaises obéit à des codes stricts. Il s'agit de faire rêver le visiteur, en lui proposant une vision réenchantée du paysage naturel, à travers des aménagements particuliers. Villas, parcs arborés, promontoires construits transforment peu à peu la Côte d'Émeraude en une promenade aux fonctions sociales très affirmées et différenciées.*



TEXTE > **ISABELLE BARBEDOR**

La publication en 2001 de l'ouvrage de synthèse *La Côte d'Émeraude, la villégiature balnéaire autour de Saint-Malo et Dinard*, qui fait suite aux opérations d'inventaire menées de 1994 à 1998, pose tous les enjeux de ce vaste territoire littoral, de Cancale au cap Fréhel, et en analyse les composants, depuis le milieu du 19^e siècle jusqu'au milieu du 20^e siècle.

L'examen des sites de mise en tourisme des stations de la Côte d'Émeraude permet d'appréhender leur image voulue aujourd'hui. Si chacun y présente naturellement ses atouts et son identité, ni le Comité régional du tourisme, ni les guides, ne se saisissent plus du « concept » inventé à la fin du 19^e siècle, qui subsiste comme une composante du Parc naturel régional Rance-Côte d'Émeraude en préfiguration. Le territoire s'enracine dans l'intérieur des terres et les moyens de transport et de communication permettent aujourd'hui aux communes du littoral de s'exonérer de cette première forme de mise en réseau.

¹ *La Côte d'Émeraude, La villégiature balnéaire autour de Dinard et Saint-Malo*. Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France. Région Bretagne ; par Isabelle Barbedor, Gaëlle Delignon, Véronique Orain, Jean-Jacques Rioult, sous la direction de Bernard Toulhier et Francis Muel. Editions du patrimoine, 2001 (*Cahiers de l'Inventaire* n° 60). L'ensemble des dossiers d'inventaire est consultable sur le site du Conseil régional de Bretagne www.inventaire-patrimoine.region-bretagne.fr.

Ci-contre, à Dinard le château Hébert.



ISABELLE BARBEDOR est actuellement directrice de l'Inventaire et du patrimoine culturel de la Région Picardie. Spécialiste des villégiatures balnéaires, elle a longtemps travaillé en Bretagne.



Rothéneuf,
le Val et le Grand hôtel.

ADIV - 4 FI SAINT-MALO/70

Dinard et Saint-Malo restent les destinations touristiques majeures, bien que la part des résidences secondaires y soit minoritaire, comme à Cancale, autre pôle satellite de Saint-Malo. Saint-Servan, Paramé et Rothéneuf, à l'origine de la villégiature balnéaire autour de Saint-Malo, sont aujourd'hui relégués au rang de quartiers, depuis leur rattachement en 1967.

Définie par ses usages, l'histoire du littoral balnéaire est généralement organisée en trois temps qui en déterminent les principaux aménagements, celui des bains, celui des stations et celui des loisirs. Comme le montrent les vues anciennes, cet espace a été progressivement végétalisé et construit, depuis le milieu du 19^e siècle, pour le plaisir de ses occupants.

Plus qu'une succession de temps, qui en dateraient les composants et les rendraient définitivement « patrimoniaux », c'est le rêve comme point de non-retour qui crée les conditions de l'expérience attendue et la manière dont nous habitons encore aujourd'hui ces espaces en est toujours la démonstration.

Cet espace qui nous absorbe est celui de l'intemporalité de nos rêves. Celui de la contemplation, qui sublime le paysage, celui de la sociabilité et du vivre ensemble, qui fabrique son habitabilité, enfin celui de l'évasion,

d'un autre « être là », dans un autre rapport au temps. Le temps à la fois fini et infini du loisir, ce temps dont on peut faire ce que bon nous semble.

L'invention du paysage

Depuis la pointe du Grouin jusqu'au cap Fréhel, la côte offre une grande variété de paysages et d'ambiances. Les grandes plages alternent avec de nombreuses criques parfois difficiles d'accès, avec les grèves des baies profondes de la Fresnaye et de l'Arguenon, fermées par les bouchots et les parcs à huîtres, ou encore du Havre de Rothéneuf, entièrement asséché à marée basse.

À la fin du 18^e siècle, cet espace de landes et de rochers est livré à la pâture et ponctué de nombreux postes d'observation et de surveillance. C'est même parfois un espace « interdit », pour des raisons défensives aux abords des villes (Saint-Malo). On y vit alors dans des villages et des hameaux protégés de la violence de la mer et du vent, abrités dans les estuaires (Saint-Lunaire, Saint-Briac) et à proximité des points de contact avec la mer : les ports, qui formaient parfois une entité indépendante (La Houle à Cancale, l'Isle à Saint-Cast, l'anse du prieuré à Dinard). Ce cœur historique, où s'installent les premiers arrivants qui viennent se mêler au site, est toujours aussi attractif.

Mieux abrité et mieux exposé, il offre également un paysage plus animé grâce aux points de vue sur d'autres sites.

À partir des années 1850, les nouveaux arrivants se positionnent eux aussi en observateurs, comme les artistes qui résident le plus souvent chez l'habitant à Cancale (Feyen-Perrin), à Saint-Enogat (Jules Verne) ou encore à Saint-Jacut (Vuillard).

Dinard dispose de la configuration la plus appropriée à ces jeux visuels, depuis la pointe du Moulinet et de la Malouine. Celle de la Vicomté, face à Saint-Servan, offre une implantation entre mer et fleuve, également prisée à Saint-Briac sur le balcon d'Émeraude.

Ceux qui ont besoin de s'y donner en représentation pendant leur séjour et d'y recevoir des hôtes, aristocrates puis élites de la finance et de l'industrie, font construire une villa sur des sites de promontoire et en enrichissent la composition de plantations, écrin végétal qui ne doit cependant pas masquer la vue sur la mer.

Ces villas sont nombreuses à Dinard, à la pointe du Moulinet, avec la villa *Saint-Germain* (vers 1870), élevée

pour le marquis de Mortemart ou encore la très anglaise villa *La Garde* (1897) du négociant Jacques Hennessy. À Saint-Enogat (Dinard), le château de la Goule-aux-Fées (1873) est construit pour l'agent de change parisien Philippe Hébert. À Cancale, c'est l'industriel rennais François-Charles Oberthur qui fait construire une demeure (vers 1878), agrémentée d'un parc attribué aux frères Bühler, qu'il fait aussi travailler à Rennes pour son hôtel de la rue de Paris. À Saint-Briac, le château du Nessey est construit pour le comte de Villebresme, maire de la commune de 1892 à 1899.

À Paramé, les villas *Surcouf* (détruite) et *Duguay-Trouin*, produits de lancement pour la station balnéaire, sont construites en 1888 pour Antoine Périvier, rédacteur au Figaro. Comme une invitation au voyage, leur forme originale est inspirée du roman de Michelet *La Mer* (1861). À Saint-Lunaire, la villa *À Dieu Vat* (1907) préfigure les productions de style régionaliste de l'entre-deux-guerres, dont les plus connues sont celles d'Yves Hémar (1886-1955) à Saint-Lunaire (*Le Revenant*, 1928 et *Kil Malieu*, 1930) et à Saint-Briac (*Roches Aigues*, 1936). À Dinard encore, Michel Roux-Spitz (1888-1957) construit pour lui-même l'emblématique villa *Greystone* (1939), qui exprime son désir « de se fondre dans un paysage violent et tourmenté, traité à la manière de Vauban, comme un repaire de corsaire² ». L'homme d'affaires François Pinault l'a récemment acquise et y a fait réaliser d'imposants travaux.

Végétation importée

L'introduction de nombreuses espèces d'arbres : pins, chênes verts, acacias et espèces exotiques a profondément modifié le paysage d'origine dont on peut encore se faire une idée au cap Fréhel. Cette abondante végétation, qui contribue toujours au charme du site, trouve son origine dans les parcs à l'anglaise des grandes propriétés et dans les jardins arborés des luxueux lotissements aménagés sur les sites de promontoire (Dinard, Saint-Lunaire, Saint-Briac). Approprié par ces nouveaux occupants, le littoral devient un espace en perpétuelle construction, dessiné à partir de la plage. Le désir d'urbanité s'y exprime de différentes manières.

Vers 1840, l'installation du consul anglais à Dinard, dans le quartier du Bec de la Vallée, site le mieux exposé et le plus abrité, face à Saint-Servan, crée une communauté de résidents, qui joue un rôle déterminant dans le

² Raynaud, M. Laroque, D. Remy, S. Michel Roux-Spitz, Mardaga, 1983.

Ci-contre, affiche touristique des chemins de fer de l'État.





Dinard,
La villa Bric-à-Brac.

GUY ARTUR/ROBERT LAMBARTE - SERVICE DE L'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL - RÉGION BRETAGNE

développement urbain de Dinard. Premiers inventeurs et promoteurs du site, les Faber, aristocrates américains, y favorisent l'implantation d'une colonie britannique et la diffusion d'une culture déjà ancienne de la villégiature thermale et balnéaire. La villa *Bric-à-Brac* (vers 1860), parfaite illustration du modèle anglais d'intégration au site, est construite en front de mer, pour Lyona Faber.

Aménagements réussis

Les équipements, destinés à accueillir les baigneurs puis les touristes sont l'établissement de bains et le casino, qui est d'abord un lieu de sociabilité comme le café, mais aussi les hôtels et les boutiques (*Breton House* à Dinard, *Les Portiques* à Saint-Cast). La création de réseaux (boulevard et avenues) est destinée à faciliter le lotissement des terrains disponibles, sur les promontoires (La Malouine à Dinard, La Garde à Saint-Cast ou encore la pointe du Décollé à Saint-Lunaire) et dans les *mielles*, agencés autour ou à proximité du Grand Hôtel et de la digue-promenade (Paramé, Saint-Lunaire, Saint-Cast). Les plages, rendues accessibles par le développement du chemin de fer et du tramway, sont peu à peu aménagées par des promoteurs qui cherchent à diversifier l'offre et à

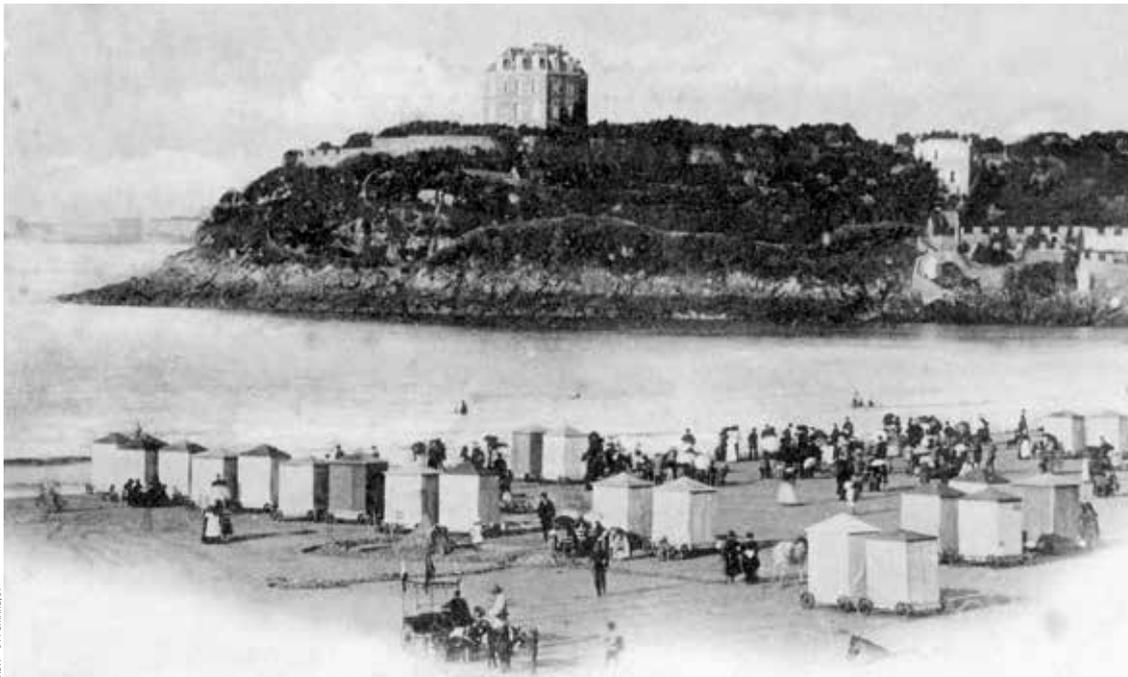
élargir la clientèle. Aux stations mondaines de Dinard et de Paramé, répondent des stations familiales (Rothéneuf, Lancieux). Plus que des pôles secondaires ou satellites, les différents sites balnéaires sont aménagés pour répondre aux attentes de tous, voyageurs et sédentaires.

À Saint-Cast, le lotissement de La Garde est aménagé à partir de 1884 par le peintre Alfred Marinier. Les publicités dans lesquelles il propose à la vente terrains et villas sur plans sont relayées par les guides Alix, édités par son gendre. Ses associés possèdent également des terrains à Dinard, référence suggérée par la première appellation



Saint-Lunaire, La Fourberie.
Lotissement des Mielles.

GUY ARTUR/ROBERT LAMBARTE - SPIC - RÉGION BRETAGNE



ADIV - A. FI. DINARD/01

Dinard.
La pointe du Moulinet.

de l'actuelle rue Alix, le boulevard des Villas-de-la-Mer, nom du célèbre lotissement de Saint-Énogat réalisé par Albert Lacroix (éditeur de Victor Hugo). Construit en 1884, l'Hôtel de la Mer (actuelle résidence *Ar Vro*) y joue un rôle stratégique dans l'aménagement de la grande plage. Il comprenait alors café et salle de billard, mais plus exceptionnel : un atelier de peinture et de photographie.

Les élites sur les promontoires

Les sites de promontoire constituent des espaces appropriés par les élites autour de 1900. À la veille de la guerre de 1914-1918, le lotissement des Mielles (Saint-Lunaire), où se retrouvent des artistes parisiens, est lancé par les poètes Émile Bergerat, dit Caliban (1845-1923), et Jean Richepin (1849-1926). Des villas y sont construites pour eux-mêmes et pour le sculpteur Georges Gadret (1863-1939). Il constitue un exemple des lotissements de villégiature implantés en marge des stations mondaines, qu'on peut comparer à celui, détruit, des Villas de la Mer, à Saint-Énogat.

Dans ces espaces résidentiels, la demeure de villégiature, temporaire par définition, n'est pas un objet en soi. Elle participe de l'ambiance et du caractère

pittoresque du site, dont elle est une composante. Les formes évoluent au gré des modes. L'usage des codes de l'architecture traditionnelle (malouinières et maisons d'armateurs) y illustre une volonté forte d'intégration au site. Le recours à des modèles importés, dans lesquels se multiplient les éléments de décor stéréotypés, s'inscrit dans la tradition des fabriques de jardin et des hameaux, qui postulent un rapport distancié (artificiel) mais assorti au site (généralement un parc paysager). Le succès du régionalisme, qui propose une vision réconciliée du passé et de la modernité, constitue un frein à l'introduction des courants internationaux, dont les seuls témoins sur la Côte d'Émeraude sont les hôtels et les casinos.

Une émotion entretenue

Parallèlement au caractère factice des espaces aménagés pour le séjour, tout concourt à la réalité de l'émotion ressentie au contact de cette nature-là. Les activités récréatives, adaptées aux exigences des différentes clientèles, sont conçues pour mobiliser les sens et produire un dialogue entre le corps et l'esprit. Les excursions dans les paysages insolites et les ruines romantiques de l'arrière-pays constituent une forme d'expérience qui enracine le



Saint-Lunaire,
groupe de villas
sur la plage.



touriste dans l'histoire alors que la promenade au plus près de l'eau lui rappelle les dangers du rivage en l'exposant aux embruns et au vent.

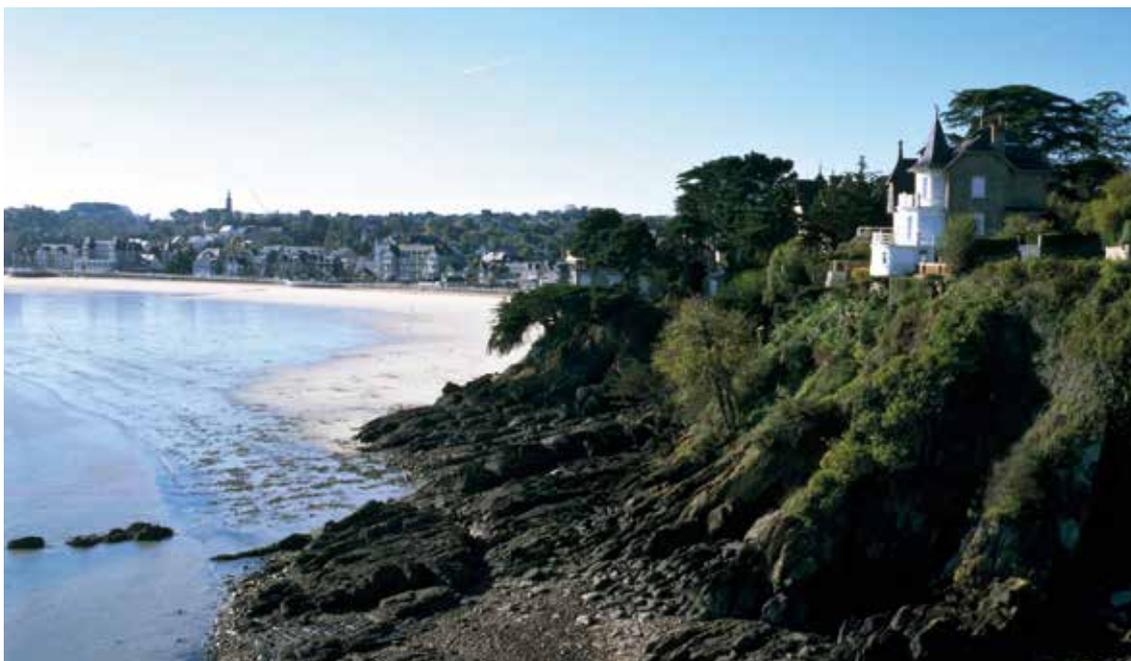
Les spectacles et les activités qui se déroulent en plein air offrent une autre forme de divertissement. Les régates et les courses hippiques, qui ont lieu sur les plages (comme c'est encore le cas à Lancieux), puis sur les hippodromes de Dinard et de Saint-Malo, constituent les temps forts de la saison. À ces traditions anciennes s'ajoute le spectacle de la modernité en mouvement :

voltige aérienne ou courses cyclistes et automobiles. Les activités sportives introduites par les Anglais sont elles aussi d'abord pratiquées sur la plage avant de disposer d'équipements spécifiques. Des terrains de golf sont aménagés dans la proximité immédiate de grandes plages offrant des terrains disponibles, à Saint-Briac et à La Guimorais (Saint-Coulomb) vers 1890, puis à Pen Guen (Saint-Cast) vers 1925. Le minigolf, apparu tardivement en France au milieu du 20^e siècle, constituera une alternative pour les plages situées dans des secteurs urbanisés à Saint-Lunaire, à Dinard (Saint-Enogat et la Vicomté) ou encore à Lancieux. Comme le montrent les affiches publicitaires des Compagnies de chemins de fer, la pratique sportive devient un argument de promotion de la station, dès les années 1910 (Saint-Malo) puis dans les années 1930 (Dinard et Saint-Cast). La plage, au centre d'un paysage littoral qui n'inspire plus aucune crainte, devient dès lors un espace de détente accessible à tous.

Programme immobilier

En 1886, l'écrivain Alfred Marinier s'émerveillait déjà devant les richesses du littoral : « Nous irons à pied le long des plages, sur les falaises, à marée haute,

Saint-Cast,
la plage depuis Port-Jacquet .





ADIV - AFI SAINT-MALO

à leur pied à marée basse ; au plein de l'eau, du haut des promontoires de granit qui lancent dans la mer leurs hardies arêtes, nous verrons les vastes horizons, les écueils, les phares, les bouées qui flottent au gré des flots ; à basse mer, nous irons dans les falaises chercher les fentes, les grottes que le choc continu des vagues, les vents, le soleil ont creusées dans les roches dures, nous irons aussi sur les plages mouillées jusqu'à ces rochers que l'eau couvrait tout à l'heure et qui, à sec maintenant, nous montreront les splendides

échantillons de la flore et de la faune marines dont ils sont couverts. Et quand la tempête nous éloignera des côtes, nous parcourrons les belles routes ombragées de chênes [...] Nous y verrons les villages [...] Nous irons dans les bois, le long des rivières, nous visiterons les ruines des vieux édifices du Moyen Âge [...] Puis, fatigués de nos longues promenades nous irons sur les plages élégantes et mondaines à Grandville, à Dinard, à Paramé ; nous y serons subitement [...] transportés dans des centres animés, vivants, mondains [...] ; là, nous nous laisserons envahir par cette bonne paresse qui nous saisit tous sur le sable des grèves en face de la mer, nous nous y oublierons de longues heures, heureux de vivre, oublieux des soucis, des ennuis, enivrés du grand air, de la grande vue³. »

L'actualité de cette longue citation, écrite il y a presque 130 ans, confirme la permanence de nos aspirations et de notre attachement profond à ce littoral de Bretagne. Que dire de plus aujourd'hui ? Si ce n'est que nous y avons une place et un rôle à jouer, tant dans sa conservation que dans ses aménagements pour en préserver l'identité tout en laissant place à la création, qui en garantit la vitalité. ■

Paramé, la promenade du Sillon au début du 20^e siècle.

³ La Baie de Saint-Malo de Granville au cap Fréhel, d'Alfred Marinier en 1886.



GUYARTUR - SERVICE DE L'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL - RÉGION BRETAGNE

Dinard.
la plage du Prieuré.



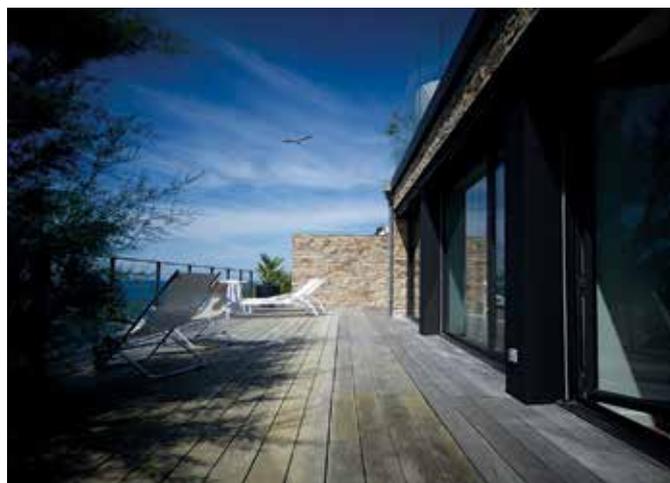
AGENCE BACHMANN



AGENCE BACHMANN



AGENCE BACHMANN - FREDERIC BARON



AGENCE BACHMANN



AGENCE BACHMANN - FREDERIC BARON



AGENCE BACHMANN

RÉNOVATION, CONSTRUCTION

Comment se réinvente l'architecture balnéaire ?

RÉSUMÉ > Littoral construit, la Côte d'Émeraude revisite les codes de son architecture balnéaire, tout en restant fidèle à la singularité de ses origines. Comment réinterpréter cet héritage, parfois encombrant ? Christophe Bachmann et Gilles Gouronnec, deux architectes locaux reconnus pour leur savoir-faire dans ce secteur, partagent ici leurs convictions et leurs envies. Ils soulignent tous les deux l'importance du détail et le respect des volumétries afin que les créations contemporaines puissent dialoguer harmonieusement avec les villégiatures d'antan.



TEXTE > **XAVIER DEBONTRIDE**

Impossible de rater leurs panneaux placardés sur de nombreux chantiers de construction ou de rénovation des villas de la Côte d'Émeraude. Christophe Bachmann et Gilles Gouronnec figurent en effet parmi les architectes locaux qui se sont fait un nom dans le domaine de l'architecture balnéaire. Le premier, installé à Dinard, a été stagiaire puis salarié chez le second, qui exerce quant à lui à Saint-Lunaire. En dépit d'un style différent, ces deux professionnels partagent une vision très précise de cet exercice particulier. « Il faut réécrire l'architecture balnéaire, mais c'est évidemment impossible si l'on se contente de faire du pastiche. Nous essayons d'aller plus loin », résume Christophe Bachmann.

Pastiche ? Le – gros – mot est lâché. Faut-il rejeter en bloc l'architecture du début du 20^e siècle, qui a fondé – d'aucuns diraient figé – la physionomie architecturale de la côte d'Émeraude, au prétexte qu'il s'agissait

Ci-contre, à gauche une rénovation de maison et à droite, une nouvelle construction, toutes deux réalisées par Christophe Bachmann.





AGENCE GOURINNEC



AGENCE GOURINNEC



AGENCE GOURINNEC



AGENCE GOURINNEC



AGENCE GOURINNEC



AGENCE GOURINNEC

souvent d'une importation de ce qui se faisait alors ailleurs, et notamment... en région parisienne ? Sans aller jusque-là, Christophe Bachmann et Gilles Gouronnec reconnaissent à l'unisson qu'il a longtemps été difficile d'échapper aux figures imposées par l'Architecte des Bâtiments de France (ABF), Jean-Michel Germaine, très attaché à une vision conservatrice du paysage construit, et qui a durablement marqué le territoire durant près de 25 ans. Toutefois, les choses sont en train de changer, notamment avec l'arrivée d'un nouvel ABF, Alexander Entzer, plus ouvert aux évolutions architecturales dans ce secteur sensible.

Importance de la volumétrie

« Le problème de base des architectes, c'est que lorsqu'ils sortent de l'école, ils ne sont pas formés à l'architecture de contexte. Jean-Michel Germaine, lui, nous a orientés dans un sens particulier, mais il a aidé à respecter la structure du bâtiment, à comprendre ses proportions, son identité architecturale », souligne Gilles Gouronnec, tout en reconnaissant que le contexte est aujourd'hui « plus libéré ». Un constat partagé par son confrère Christophe Bachmann : « Le nouvel ABF développe une vraie réflexion sur l'architecture balnéaire. Aujourd'hui, la tendance consiste à reprendre un élément de détail existant dans le voisinage, pour le réinterpréter ».

C'est le cas par exemple de la volumétrie des villas traditionnelles, souvent très hautes et agrémentées d'une tourelle. Cette image de la « quille au milieu du jardin » peut désormais être interprétée de manière plus contemporaine, en jouant sur les volumes. « Il faut à chaque fois s'adapter à la physionomie du quartier. Il faut bien analyser ce qu'il y a autour, reprendre un détail. Le gabarit est essentiel. Si vous travaillez sur une longère, par exemple, il faut se souvenir que la largeur maximum de ces bâtiments traditionnels n'excède pas 6,50 mètres », rappelle Christophe Bachmann.

Mais à Dinard, par exemple, les règlements d'urbanisme ont longtemps empêché toute évolution. Ainsi, sur les pointes de la Malouine ou du Moulinet, la hauteur à l'égout est limitée à 4 mètres. « Alors qu'on dispose de grands terrains, on ne peut donc que construire des maisonnettes à l'ombre des grandes villas, déplore Christophe Bachmann. Cette réglementation traduit bien la peur de faire de l'ombre à ces villas du début du

20^e siècle. Pourtant, à l'époque, elles se sont construites sans grand souci de cohérence entre elles, mais elles ont été ensuite considérées comme la norme indépassable ».

Recherche de la hauteur

Les villas balnéaires du 21^e siècle doivent donc à la fois entrer en résonance avec leurs illustres voisines, tout en offrant les fonctionnalités contemporaines souhaitées par leurs propriétaires. « L'usage attendu se retrouve dans la manière de dessiner la maison : une architecture de vacances est plus ouverte, surtout en bord de mer. Ce sont des petits volumes imbriqués les uns dans les autres », note Christophe Bachmann, qui aime travailler sur des structures souvent étroites et verticales, comme un rappel des tours traditionnelles. Celles-ci, outre leur aspect volontairement ostentatoire, avaient aussi une double fonction pratique : abriter la cage d'escalier et... permettre de faire sécher les voiles des yachts que leurs propriétaires accrochaient à un anneau pour les étendre dans le jardin ! À présent, lors de rénovations luxueuses, fréquentes dans ce secteur, les tourelles dissimulent souvent le mécanisme d'un ascenseur privatif. Une dépense de l'ordre de 25 000 euros, à mettre en relation avec des budgets atteignant souvent les 700 000 ou 800 000 euros, confie l'architecte, habitué aux chantiers haut de gamme. L'agence Bachmann est notamment intervenue récemment sur la rénovation de la villa Castel Mond, offrant 900 m² habitables sur 7 000 m² de terrain, située juste derrière le Grand Hôtel de Dinard, et qui s'était vendu 5 millions d'euros en 2013, d'après la presse locale !



Ci-contre et page précédente, plusieurs rénovations de Gilles Gouronnec.



Gilles Gouronnec aime lui aussi, monter dans les tours. « Aujourd'hui, les besoins et les attentes s'expriment à l'égard du rez-de-chaussée, mais à l'étage, on cherche des vues sur mer, explique-t-il. Il faut bien comprendre l'implantation de la maison, et ensuite seulement, on peut la recomposer. Ainsi, il est essentiel de conserver les arbres, comme sur la pointe de la Malouine à Dinard, pour apporter une ponctuation qui permet d'éviter l'effet de masse », souligne l'architecte. Un exemple récent : à la pointe du Décollé à Saint-Lunaire, il a réalisé l'extension d'une belle maison des années soixante, avec un toit à 4 pentes, dans un environnement où les villas se développent sur trois niveaux. « Nous avons monté la maison d'un étage, en allant rechercher le langage des constructions voisines », explique l'architecte.

Les matériaux bruts privilégiés

Quelles sont les tendances actuelles ? Y a-t-il un engouement particulier pour des formes, des matériaux ? « Les clients privilégient les matériaux bruts. On redécouvre la pierre, la chaux, la brique », constate Christophe Bachmann. À l'inverse, le bois semble avoir perdu un peu de son attrait. « Il permet de réaliser des solutions graphiques en façade, mais il s'agit souvent de fausses bonnes réponses. Une maison rurale va bien se porter avec une façade bois, mais tout dépend de son environnement. J'essaie d'en utiliser dans des endroits accessibles et abrités des intempéries, pour faciliter l'entretien », complète Gilles Gouronnec. Côté couverture, le toit en ardoise à quatre pentes demeure une forme d'identification recherchée, même si les toitures en zinc se taillent un franc succès, dans un esprit plus contemporain. « Il y a eu une mode du toit en zinc à quatre pentes, à partir

d'un immeuble que j'avais réalisé à Saint-Malo selon ce modèle et qui a été ensuite un peu repris un peu partout à la demande des services de la ville. C'est presque devenu une contrainte à laquelle il fallait se conformer pour les constructions neuves, en particulier les logements collectifs ! », sourit Gilles Gouronnec. Autre tendance de fond, dictée par des impératifs plus économiques, ceux-là : la division des grandes villas en appartements. Dans ce cas, seule l'enveloppe est conservée, et les planchers bois, souvent touchés par la mэрule, sont supprimés, permettant au passage une réorganisation fonctionnelle et contemporaine de l'espace intérieur.

Mélange des genres et souci du détail

En fait, ce qui caractérise aujourd'hui cette architecture balnéaire contemporaine, c'est aussi le mélange des genres, l'inspiration du voisinage, la réinterprétation de certains détails plus anciens. De ce point de vue, il s'agit presque d'une continuité avec la tradition des origines, lorsque les malouinières du Pays de Saint-Malo incorporent dans leur architecture des détails importés par leurs propriétaires voyageurs, notamment pour les modénatures, les boiseries, certains dessins de lucarnes... La malouinière de Montmarin, qui domine la rive gauche de la Rance emprunte ainsi certains aménagements à l'architecture coloniale du Brésil, tandis que plusieurs villas dinardaises affichent de réels airs de famille avec des édifices construits à Hué, à l'époque de l'Indochine française !

« L'architecture balnéaire, c'est un peu comme les arts décoratifs : il y a un vrai dessin à faire sur chaque maison, il faut aller dans les détails. Pour être moderne, il ne suffit pas d'épurer, c'est souvent une solution de facilité. Un cube, lorsqu'il est mal dessiné, ça reste une bouse ! », résume crûment Christophe Bachmann.

Dans le dialogue que ce professionnel développe avec ses clients, l'esquisse au crayon sur papier-calque demeure l'outil privilégié, pour partager une idée ou un aménagement. Car cet architecte pousse très loin le souci du détail : il refuse par exemple que ses clients réalisent eux-mêmes l'aménagement intérieur de leur maison, dans une logique de cohérence globale. Une exigence qui évidemment, a un prix, et contribue à véhiculer une certaine idée intemporelle de la villégiature haut de gamme qui fit les beaux jours de la Côte d'Émeraude. ■

Détail de maison
rénovée par Christophe
Bachmann.



HISTOIRE

Saint-Malo, aux origines d'une mythologie urbaine

RÉSUMÉ > *Comment s'est construit le récit de la cité corsaire ? Quels ont été les ressorts historiques et politiques de cette mythologie urbaine ? À partir d'une lecture détaillée de plus de deux siècles d'histoire malouine, André Lespagnol éclaire et déconstruit le discours fondateur, en soulignant maints éléments artificiels – mais néanmoins très efficaces – de ce passé revisité.*



TEXTE > **ANDRÉ LESPAGNOL**



ANDRÉ LESPAGNOL est professeur émérite d'histoire de l'Université Rennes 2. Il a consacré une partie de ses recherches à l'histoire de Saint-Malo. Le texte présenté ici est issu d'une contribution initialement publiée dans l'ouvrage collectif *Mythologies urbaines*, paru en 2004 aux Presses Universitaires de Rennes sous la direction d'Alain Cabantous.

Depuis quelques mois, Saint-Malo n'en finit plus de faire parler d'elle. Départ de la Route du Rhum en novembre, marée « du siècle » en mars, 25^e anniversaire du festival Étonnants Voyageurs fin mai... Les célèbres remparts envahissent les écrans, et la ville peut aujourd'hui prétendre au « ruban bleu » des cités portuaires mythiques. Belle – trop belle – réussite médiatique, qui fait assurément de Saint-Malo un cas d'école pour l'étude des conditions d'émergence des mythologies urbaines dans les cités portuaires, l'analyse des formes qu'elles peuvent prendre, dans leur évolution, et des fonctions que peuvent remplir ces représentations collectives dans le développement des sociétés urbaines.

Un cas d'école, à double titre : à la fois par la précocité de l'émergence (de l'auto-construction) d'une mythologie urbaine dès le second quart du 19^e siècle, mais aussi par la complexité et la plasticité de cette représentation collective où l'on peut voir se succéder – ou plutôt s'emboîter, sans rupture radicale – deux phases distinctes : à partir de la représentation initiale complexe d'une « cité des grands hommes », s'opère à partir de la fin du 19^e siècle, une décantation avec sélection d'une image dominante,





Ci-contre, à gauche
Duguay-Trouin.

Ci-contre à droite,
Jacques Cartier.



RUE DES ARCHIVES

chacune correspondant à deux phases de l'histoire de la ville et à deux fonctions bien distinctes de ces représentations mythiques. On passe ainsi d'une fonction de compensation face à la perception du déclin de la cité à une fonction « utilitariste » d'accompagnement du développement d'une nouvelle vocation économique de la ville, à l'heure du tourisme de masse.

Grandes heures et grandes figures

La phase initiale de construction de cette image mythique de la cité se situe dans le second quart du 19^e siècle, au lendemain des soubresauts de la Révolution et des guerres de l'Empire, dans une conjoncture nationale il est vrai porteuse. Dans l'ambiance idéologique d'un romantisme historisant, le pouvoir politique, sous la monarchie de Juillet notamment, encourage la construction d'une mémoire collective nationale, assise sur une multiplicité de micro-histoires locales où chaque ville, grande ou petite, s'efforce de (re) construire sa propre mémoire collective en mettant en valeur ses grandes heures et ses grandes figures. Dès 1820, se met en place une représentation de l'histoire de Saint-Malo, axée sur

« les grandes heures » de son passé et plus encore sur l'évocation des grandes figures, il est vrai fort nombreuses, qu'elle a produites, au point de faire de leur coagulation dans l'image collective de la « cité des grands hommes » la première représentation mythique de Saint-Malo. Cette élaboration s'est effectuée à travers la combinaison d'une pluralité de vecteurs et de formes de représentation en définitive complémentaires. En premier lieu, bien sûr, il y a l'historiographie, à travers l'action pionnière d'une génération d'érudits locaux, aux origines et profils idéologiques disparates (un directeur de collège royaliste, l'abbé Manet, un officier de la Marine impériale retraité, Charles Cunat, un journaliste républicain, Bertrand Robidou).

Sculpture et peinture à la rescousse

Mais d'autres formes de représentation apportèrent leur contribution à la construction du « légendaire » malouin, sous l'impulsion des édiles locaux.

La sculpture d'abord, comme en bien d'autres villes avec l'érection sur les places publiques de statues de grandes figures de cette histoire héroïsante en voie de constitution, avec comme premier exemple, dès 1829,



Statue de Surcouf à Saint-Malo par Alfred Caravanniez (fin 19^e siècle).

peu surprenante d'ailleurs en cette période, occultait ainsi par ce type d'approche des pans essentiels de ce qui avait fait jusqu'à la fin du 18^e siècle l'importance historique de cette grande cité maritime et marchande, qu'il s'agisse de l'immense aventure (prosaïque) de la pêche à Terre-Neuve, mobilisant des milliers d'hommes durant quatre siècles, ou plus encore du rôle éminent du port malouin dans les plus grands trafics océaniques (Amérique espagnole, océan Indien notamment), sous l'égide d'une élite négociante d'envergure internationale dont les grands noms – les Magon, Le Fer, Danycan – n'apparaissent que dans les interstices de cette histoire sélective... C'est comme si on écrivait une histoire de Détroit sans citer Henry Ford !

Mais ces choix, plus ou moins inconscients, renvoyaient, non seulement au contexte idéologique de l'époque, mais surtout aux fonctions que peut remplir l'élaboration d'une telle mythologie urbaine par rapport à la conjoncture spécifique que connaît alors la cité portuaire dans ces années 1825-1860.

Il est clair que cette reconstruction du passé exprimait une volonté de mémoire teintée de nostalgie pour une époque glorieuse qui s'éloignait rapidement.

celle de Duguay-Trouin, le grand capitaine corsaire du temps de Louis XIV, précédant celle de Chateaubriand en 1875, puis au début du 20^e siècle celles de Jacques Cartier et Surcouf, sur des bastions des remparts dominant la mer, sites ô combien symboliques.

Fut également convoquée et mise à contribution la peinture, à travers les commandes passées par la municipalité de la monarchie de Juillet vers 1835-1840 pour décorer les salons de l'Hôtel de Ville : d'abord celle de quatre tableaux représentant les « grandes heures » de l'histoire de la ville (dont la découverte du Canada par Jacques Cartier, l'explosion de la « machine infernale » en 1693, la prise de Rio par l'escadre de Duguay-Trouin...), puis celle de dix tableaux représentant les grandes figures ayant illustré leur ville (sauf Chateaubriand, encore vivant, qui avait refusé d'être portraituré, mais contre promesse de léguer à sa mort son portrait par Girodet).

La grande pêche, grande absente

Comment ne pas remarquer que cette représentation de la ville ainsi produite, privilégiant une vision événementielle, biographique et héroïsante du passé,

Passé mythifié et déclassement

La fuite dans la nostalgie d'un passé mythifié, telle est donc la réponse – en forme de fuite en arrière, « réactionnaire » au sens propre du terme – d'une large partie des élites locales par rapport au déclin et au déclassement au rang de port régional et port de pêche de ce qui avait été jadis une grande cité portuaire marchande.

Cependant, au cours du 20^e siècle, cette vision mythique de la ville, solidement constituée et largement partagée par la société locale va connaître une évolution subtile, combinant les apparences de la continuité avec un glissement progressif des représentations allant dans le sens d'une simplification et de la polarisation de celles-ci vers l'image unique et schématique – le « cliché » – de la « cité corsaire ».

On ne peut manquer de souligner la perpétuation de la tradition de l'érection de statues dédiées aux « grands hommes », initiée on le sait dès 1829 avec l'inauguration de la statue de Duguay-Trouin, et qui se prolongera durant tout le 20^e siècle, dès 1905 avec l'érection d'une statue monumentale de Jacques Cartier, sur le bastion de la Hollande face à l'océan, financée par une souscription



L'*Etoile du Roy* est une réplique d'une frégate corsaire malouine de 1745. Il se visite toute l'année à Saint-Malo au pied des remparts. Au second plan, *Le Renard*, réplique du navire de Surcouf, construit pour les fêtes maritimes de Brest 1992.

commencée dans la ville et prolongée jusqu'au Canada par l'entremise de Théodore Botrel... Lui succéderont d'autres « plantations » de statues, aux quatre coins des remparts, comme celle de Robert Surcouf, face à l'Angleterre, ou la seconde statue de Duguay-Trouin, la première ayant disparu dans les bombardements de 1944, pour finir par celle de Mahé de la Bourdonnais dans les années 1980. Avec pour chacun de ces « événements », selon une tradition bien ancrée, une dimension – voulue – de manifestation collective visant à entretenir la flamme du souvenir au sein de la société locale.

La reconstruction d'une image

Il convient aussi de souligner la bataille farouche menée par les Malouins, sous la conduite de leur maire Guy La Chambre, issu lui-même d'une famille d'armateurs remontant au 18^e siècle, pour obtenir de l'État que la reconstruction de leur ville « intra muros », détruite à 90 % par un incendie lors des combats de la Libération fin août 1944, fût reconstruite selon un plan et des modèles architecturaux reproduisant au plus près les modèles classiques du bâti ancien.

Or, seule parmi les villes portuaires françaises de la façade maritime détruites en 1940-1944, de Dunkerque à Saint-Nazaire, Saint-Malo a réussi à arracher et mettre en œuvre un type de reconstruction – conduite sous l'autorité du grand architecte Louis Arretche – permettant, sinon bien sûr une reconstruction à l'identique, du moins une reconstitution du tissu urbain et architectural permettant, grâce il est vrai à la conservation de sa ceinture de remparts (et du château), de ressusciter l'image et le décor de la ville ancienne, et de maintenir – pour les Malouins et plus encore les visiteurs – l'illusion de la continuité physique avec son glorieux passé.

Formule-choc

Mais à travers ce triomphe architectural d'un « devoir de mémoire » sincèrement assumé par Guy La Chambre, on glissait déjà, plus ou moins inconsciemment, vers une autre finalité, beaucoup plus utilitariste.

La nostalgie, dès cette époque, n'était plus ce qu'elle avait été en 1840...

Car depuis la fin du 19^e siècle, la représentation primitive pluraliste de la « cité des grands hommes » s'était contractée et cristallisée sur une image plus ciblée, dont un publiciste malouin, Eugène Herpin, avait produit



dès 1894, dans une brochure destinée au grand public vantant les charmes et le pittoresque du pays malouin et les fastes de son histoire, la cristallisation verbale à travers la formule-choc : « Saint-Malo, la cité corsaire ».

Cette assimilation – réduction de la cité malouine au cliché de la cité corsaire – pouvait évidemment s'appuyer sur une réalité historique indéniable, et sur une large adhésion de la société locale. Et cette mise en valeur de l'image corsaire de la ville a été pleinement assumée jusqu'à nos jours par de multiples acteurs locaux, comme l'exprime la constitution d'une « Association des descendants de capitaines corsaires », suscitant travaux généalogiques, conférences ou manifestations diverses à la gloire de ces « héros ».

Le choix du *Renard*

De même, doit-on mettre en exergue le choix éminemment significatif fait par la ville, sous l'égide du pouvoir municipal, pour illustrer son patrimoine naval dans le cadre du concours lancé par la revue *Le Chasse-Marée* pour le grand rassemblement naval des « vieux gréements » de « Brest 92 » : ce choix collectif se porta « spontanément », sans contestation aucune, sur la reconstitution en grandeur réelle du « cutter » *Le Renard*, dernier corsaire armé par Surcouf en 1813, qui s'était

illustré de manière glorieuse dans l'un des derniers combats conduits par les corsaires malouins contre la Marine anglaise. C'était un choix légitime assurément, mais il y aurait pu y en avoir d'autres, tout aussi représentatifs du passé maritime de la cité, comme la reconstruction possible d'une goélette ayant pratiqué la pêche morutière sur les bancs de Terre-Neuve jusqu'aux années 1930.

Cette alternative ne fut même pas posée, ce débat ne fut même pas esquissé, tant s'imposait désormais comme une évidence, admise de tous, l'identification de la cité malouine à son passé corsaire, ou plutôt à ce passé sélectionné érigé en représentation mythique dominante.

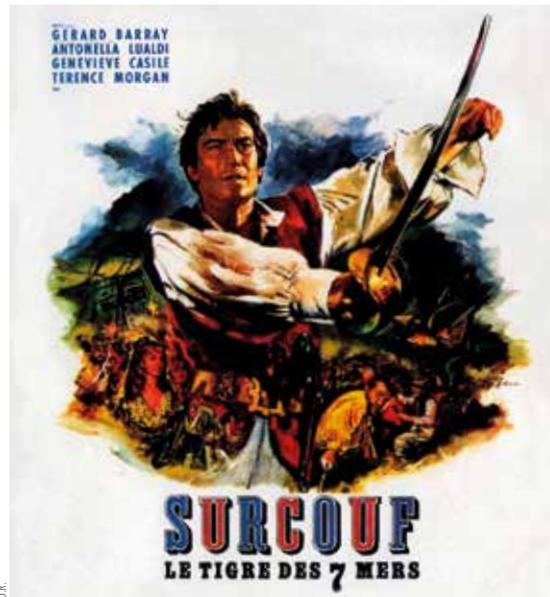
Une vocation touristique affirmée

Le triomphe sans partage de cette image-choc renvoie à un changement progressif de cible et de fonction de la mythologie urbaine, de l'interne vers l'externe, d'une fonction de plus en plus utilitariste accompagnant le développement de la vocation touristique de la ville et de sa région. C'est dans une brochure destinée à ce public touristique, et intitulée « La Côte d'Émeraude » – autre appellation contrôlée mise simultanément sur le marché pour qualifier le littoral breton entre Cancale et le cap Fréhel – qu'Eugène Herpin avait forgé la formule de la « cité corsaire », à sa suite reprise depuis lors par tous les acteurs de l'industrie touristique, et déclinée ou monnayée sous toutes ses formes, jusqu'aux plus triviales : guides touristiques et brochures du syndicat d'initiative, affiches, gravures et cartes postales « pittoresques », souvenirs et enseignes d'hôtels, restaurants ou tavernes...

Point de mystère à ce triomphe. Le Saint-Malo contemporain avait su (ou avait eu la chance) de pouvoir tirer de son histoire réelle et de son histoire mythique primitive une représentation concentrée répondant pleinement, par sa simplicité et son caractère spectaculaire, aux exigences de la communication médiatique contemporaine et aux attentes d'un public de masse nourri de références tirées du roman populaire, du cinéma hollywoodien ou de la bande dessinée, sur ce monde mythique des pirates, flibustiers ou corsaires.

Produit d'appel

Avec cette image-choc de la cité corsaire, fonctionnant bientôt comme un cliché, Saint-Malo s'était dotée, sans avoir besoin de faire appel aux services d'une société de communication, d'une mythologie urbaine constituant



Surcouf, le tigre des sept mers est un film franco-italo-espagnol de 1966, réalisé par Sergio Bergonzelli et Roy Rowland.

un « produit d'appel » particulièrement efficace sur le marché touristique, avec une double valeur de logo et même de label, d'autant plus crédible qu'il pouvait s'appuyer sur les réalités matérielles d'un décor naturel et architectural à l'unisson, et sur les « mises en scène » répétées des grands rassemblements de voiliers, anciens et modernes, au pied de ses remparts et de ses hôtels d'armateurs restaurés. Au point d'ailleurs de réussir à opérer, avec la complicité des médias audiovisuels et des sponsors, et de la polysémie ambiguë du terme « course », un nouveau glissement de cette image mythique de la cité corsaire, avec élargissement de la course historique jusqu'à la course au large à l'occasion du départ des courses à la voile transatlantique.

On est là, il est vrai, à la limite de l'abus d'appellation contrôlée. Mais ce glissement ultime démontre à quel point, au terme de cette évolution de près de deux siècles, l'image mythique de la cité, née dans un contexte romantique de nostalgie compensatrice, a pu devenir, à travers ses transformations et sa réorientation vers l'extérieur, une composante majeure du « fonds de commerce » de la cité portuaire, désormais livrée de plus en plus à cette vocation touristique au risque de la mono-industrie. Dernier legs imprévu – mais bienvenu – de Duguay-Trouin et Surcouf à la cité qui les vit naître... ■

ARCHITECTURE MILITAIRE

Les forts de Vauban, éléments essentiels du paysage malouin

RÉSUMÉ > *La Baie de Saint-Malo abrite de nombreux ouvrages de défense militaire visant à protéger l'accès au port et à le défendre des assaillants anglais. Si la plupart ont été édifiés par Vauban, l'ingénieur militaire de Louis XIV, certains sont encore plus anciens. Pour la plupart endommagés lors des bombardements de 1944, ils font désormais l'objet d'une patiente restauration par des passionnés, comme le fort de la Conchée ou le Petit-Bé.*



TEXTE > PHILIPPE PETOUT

Avec la rade de Brest, la baie de Saint-Malo est une partie du littoral français où la trace de Vauban est sans doute la plus forte. Mais cette empreinte militaire sur le site se superpose bien souvent à des réalisations parfois bien plus anciennes. Ainsi la presqu'île d'Alet, site de l'agglomération antique des environs, est défendue par une enceinte dès le troisième siècle. La célèbre triple tour Solidor s'élève quant à elle à la pointe d'un ancien castellum. Au Moyen Âge, Saint-Malo se dote d'une première enceinte dont les contours suivent celui du rocher insulaire sur lequel elle s'implante, ce qui le rendra imprenable, un siège ne pouvant réussir pendant une seule marée de six heures.

À l'ouest de Saint-Malo, entre le mouillage de La Fresnaye et le cap Fréhel, le fort La Latte a pour origine la forteresse de la Roche-Gouyon, commencée avant le milieu du 14^e siècle par le seigneur de Matignon. À l'embouchure de l'Arguenon, un château de pierre est élevé dès avant le dernier tiers du 13^e siècle sur le site du Guildo mais celui-ci est démoli pendant les guerres de Succession de Bretagne puis reconstruit à partir du dernier quart du 14^e siècle. Cependant, ce dernier ouvrage

est abandonné après les guerres de la Ligue. À l'est de Saint-Malo, l'existence d'un ouvrage sur l'emplacement de l'actuelle île du fort du Guesclin, est attestée depuis le second quart du 11^e siècle. Les du Guesclin occupent le site jusqu'à leur transfert, dans le second quart du 13^e siècle, non loin dans les terres, au Plessis-Bertrand. L'ancienne forteresse démantelée pendant la Guerre de Sept Ans est remplacée par un ouvrage plus moderne. D'autre part, des batteries ont existé sur la pointe de Dinard face à Saint-Malo.

Position stratégique

Vauban ne crée donc pas tout à fait ex-nihilo la fortification dans la baie de Saint-Malo. Le site est rattaché par les spécialistes à la catégorie des places remaniées par le grand ingénieur militaire de Louis XIV. Depuis le Moyen Âge, les stratèges avaient su tirer parti des effets conjugués de la mer sur les reliefs. Il est certain qu'à proximité même de Saint-Malo, les îlots des Bés et de l'Islet avaient reçu, avant la première visite de Vauban en 1686, quelques ouvrages ou batteries provisoires.

Le château lui-même est flanqué de quatre énormes tours d'angle qui n'ont de la tour médiévale que le souvenir de la forme. Ces tours aux murs épais de sept mètres – presque aussi larges que leur hauteur dévalorisée depuis la fin du 19^e siècle par un regrettable comblement de leurs douves – sont déjà au début du 16^e siècle des plateformes d'artillerie avant la lettre. Le remarquable bastion à pointe effilée de La Galère réunit les deux tours orientales vers l'isthme d'accès du Sillon de ce puissant château voulu par Anne de Bretagne sous la dénomination de Quic-en-Groigne gravée sur la tour du nord-ouest.

Le *Ravelin* de la Grande Porte, l'Éperon, les plateformes de Saint-François, des Moulins Collin, le Cavalier des Champs-Vauverts étaient autant d'ouvrages

PHILIPPE PETOUT
est le conservateur
en chef du musée
d'Histoire de Saint-Malo.



témoignant que Saint-Malo n'était plus tout à fait, sur le plan défensif, celui du Moyen Âge. La cité malouine avait le privilège de se garder elle-même et même si ce privilège obère alors son budget, elle n'est pas prête pour autant à y renoncer, question de prestige et de fierté pour une ancienne « république ». Cependant, si ces réalisations ne paraissent plus guère suffisantes aux yeux de Vauban, ce dernier déplore surtout de constater le mauvais entretien de la place.

Batteries et forts

La fortification bastionnée, on le sait, est plus ancienne même que Vauban lui-même qui a théorisé, pour les places de terre, des systèmes où celle-ci est employée de façon particulièrement complexe selon des plans étoilés qui forcent l'admiration par leur conception. Les places de montagnes et de mer qui forment un grand linéaire sur les frontières du « pré carré » obéissent également à des adaptations inévitables.

Vauban revient donc à Saint-Malo en mars-avril 1689, au moment de la déclaration de guerre de la Ligue d'Augsbourg. Entre ces deux dates, les stratèges soulignent l'intérêt du site portuaire de Saint-Malo, entre Brest et Cherbourg pour y créer un nouvel arse-

nal sur la Manche. L'engagement modéré des corsaires malouins dans la guerre précédente de Hollande attend un encouragement : en 1669, le roi Louis XIV ordonne la fondation d'un collège de marine « pour l'instruction et la multiplication des matelots, pilotes, canonnières et autres gens propres pour la manœuvre et la conduite des vaisseaux ».

Vauban propose de fortifier les mouillages de la rade par des batteries de côtes et des forts à la mer ; de fermer le havre de marée par une digue à écluses reliant la ville de Saint-Malo à la paroisse de Saint-Servan dont il projette de faire une seconde ville plus étendue que la première et défendue du côté des terres par une enceinte bastionnée et d'aménager enfin un immense bassin de marée capable d'accueillir 300 vaisseaux.

Intérêts divergents

L'année 1689 voit le transfert de Brest à Saint-Malo de l'ingénieur Siméon Garengneau, qui fait commencer aussitôt les premiers chantiers. Le repli en 1692 d'une vingtaine de vaisseaux dont plusieurs de premier rang confirme l'intérêt stratégique du site, mais également les intérêts divergents des Malouins. La confirmation récente des ancestraux droits seigneuriaux de l'évêque

Saint-Malo et ses remparts
vus du petit Bé.





Le Petit Bé.

RICHARD VOLANTE

et des chanoines co-seigneurs sur le site portuaire empêche la mainmise de la justice du roi, à moins d'exiler le siège épiscopal, ce que personne n'osera appliquer. Après les bombardements anglo-hollandais répétitifs de 1693 et 1695, les tensions se manifestent plus ouvertement avec le milieu marchand. Vauban fait l'objet d'une cabale en règle. Les mémoires échangés exacerbent les rivalités. Finalement, l'évêque Sébastien du Guémadeuc obtient de Louis XIV de surseoir à l'exécution de la fermeture du port et du transfert de la ville. Jusqu'à sa mort en 1707, Vauban attribua à son projet la vertu de porter un grand coup à l'ennemi héréditaire qui ne devait revenir sur les côtes malouines que 51 ans après. Garengeau, témoin de la polémique, se contente de mettre la dernière main aux ouvrages à la mer et de les entretenir. Il met en chantier quatre extensions urbaines qui dotent Saint-Malo de ses nouvelles portes et d'une nouvelle enceinte, mais sans jamais parvenir à relancer le projet de bassin à flot, ni celui de ville nouvelle à Saint-Servan qui, en raison du coût du terrain intra-muros se densifie, mais sans cohérence.

Garengeau donne les plans des hôpitaux, des nouvelles églises, de maisons particulières, des quais et des digues et meurt en 1741, à l'âge de 94 ans, après avoir achevé la transformation du paysage urbain et portuaire de la place marchande et corsaire.

Si l'histoire de l'édification des forts de mer commence à être mieux connue au travers de publications récentes comme celles sur celui de la Conchée ou le fort National, celle de leur devenir tout au long des 18^e et 19^e siècles l'est beaucoup moins, comme en témoignent encore les gros canons de 1862 laissés dans les souterrains de La Conchée.

Mur de l'Atlantique

Après la démilitarisation dans le dernier quart du 19^e siècle, vint le temps des protections officielles par les Monuments historiques : le fort National, dès 1906-1913 ; le Petit Bé, en 1921, Harbour, en 1934, la Conchée, en 1984. La Seconde guerre mondiale marque l'inscription du site malouin dans les forteresses du « Mur de l'Atlantique », avec la création de la « citadelle de Saint-Malo ».

Dinard » dont le PC est fixé dans le fort de la Cité d'Alet, ouvrage bastionné du troisième quart du 18^e siècle, entièrement modernisé et agrandi par l'organisation Todt, aujourd'hui siège d'un mémorial 39-45. L'île de Cézembre, au large, dotée de blockhaus de défense antiaérienne fera l'objet d'une résistance acharnée lors des combats de la libération (6 août – 2 septembre 1944) avec bombardements intenses au napalm. Les places fortes du « Mur de l'Atlantique » avaient en effet ordre de se battre jusqu'au dernier homme et jusqu'à la dernière pierre. Le port de Saint-Malo est alors un enjeu stratégique puisqu'il sert de base de ravitaillement des îles anglo-normandes, seule partie occupée du territoire de la couronne britannique. La cité historique de Saint-Malo paye ainsi un lourd tribut à ces combats par une destruction à 80 % ; mais l'artillerie épargne la célèbre enceinte des remparts qui permet d'en restituer au moins la silhouette, à défaut d'une reconstitution « à l'identique », plus affirmée. Le fort National dans lequel 380 Malouins de 18 à 60 ans avaient été internés comme otages dès le commencement des incendies de la cité historique est lui-même bombardé : 18 y moururent, 11 furent blessés ; le petit corps de caserne incendié ne fut restauré que vers 1970.

Statuts juridiques variables

Après la démilitarisation et la mise en vente par les Domaines au lendemain de la Première Guerre mondiale, le statut juridique de ces fortifications a changé. La commune de Saint-Malo doit racheter l'enceinte des remparts dont elle avait été expropriée pendant la Révolution, ainsi que le château et les Bés. Un particulier de Rennes acquiert le fort National. La tour Solidor reste à l'État comme ancienne dépendance d'un arsenal. En 1947, l'architecte en chef des Monuments historiques Raymond Comon acquiert La Conchée puis transmet le fort en 1984 à un autre particulier qui en obtient le classement sur la liste des Monuments historiques. Toutefois, le mauvais état du « chef-d'œuvre » de Vauban qui a été fortement endommagé 40 ans plus tôt, force ce dernier à le revendre.

Cette annonce attire l'attention d'Alain Rondeau, journaliste spécialisé dans la navigation de plaisance qui convainc une vingtaine d'associés d'en faire l'acquisition en 1989. La première opération consiste à la mise en place d'un débarcadère utilisable par mer peu agitée, une estacade antérieure ayant déjà été emportée. La

Direction Régionale des Affaires culturelles de Bretagne et le département d'Ille-et-Vilaine apportent leur soutien financier au bout de quelques années. La Commission supérieure des Monuments historiques préconise d'assurer en priorité l'étanchéité de la terrasse supérieure du fort. La charpente des logis est déposée par hélicoptère depuis la pointe de la Varde. Les logis sont achevés en 1998 et le pavement de pierres de taille de la plateforme restitué en 2004, l'étanchéité assurée et le système d'écoulement des eaux. Le fort est désormais armé pour résister aux assauts des lames qui se heurtent contre ses maçonneries depuis plus de trois siècles.

Bail emphytéotique

Si le fort National ne fait plus l'objet désormais que de travaux d'entretien, le Petit Bé, quoique moins endommagé que les précédents, est lui aussi restauré mais sans valorisation adaptée. Après avoir longtemps œuvré au premier, Alain-Étienne Marcel, obtient en 2000 un bail de location emphytéotique du Petit Bé afin d'en assurer à la fois la remise en état et la valorisation patrimoniale. L'idée est, comme pour La Conchée, d'en restituer autant que possible l'état d'origine. En 2009, la porte principale a retrouvé son fronton. Comme à La Conchée, il faut y faire monter des tonnes de matériaux ; mais alors que le premier de ces ouvrages est soutenu par une vingtaine de copropriétaires qui ont prouvé que le partenariat permettait de venir à bout de travaux d'un autre temps, Alain-Étienne Marcel œuvre avec quelques amis qui acceptent de prêter main-forte à ce passionné qui y consacre son temps et son énergie (lire son portrait pages suivantes).

Sauvegarde nécessaire

La présence de l'architecture militaire et la trace de Vauban sont si fortes dans le paysage du littoral malouin qu'il aurait été impensable que des passionnés secondés par des services publics du patrimoine ne puissent ainsi attirer leur attention sur la nécessité d'une sauvegarde, en dépit des moyens que celle-ci suppose et exige. Elle ne peut d'ailleurs s'inscrire que dans la durée parfois difficilement conciliable avec l'immédiateté de l'époque. Après avoir pansé les plaies de 1944, d'autres chantiers se sont ouverts, élargissant ainsi la prise en compte du patrimoine aux ouvrages militaires et à la singularité du site maritime malouin à laquelle ils contribuent. ■



ALAIN-ÉTIENNE MARCEL

Mille efforts pour les forts

RÉSUMÉ > *Au milieu des années soixante, le Dinardais Alain-Étienne Marcel pénètre pour la première fois à l'intérieur d'un fort Vauban, à Saint-Malo. De six semaines de vacances d'été, il y reste un demi-siècle. Il restaure sans compter le fort National, et aujourd'hui le Petit Bé. Une passion pour le patrimoine autant que pour le fin stratège qu'était Vauban.*



PORTRAIT > **CHRISTINE BARBEDET**

« Il y a un demi-siècle, un été, des amis de mes parents m'ont demandé de garder le Fort Royal à Saint-Malo. Détruit pendant la guerre, les visiteurs continuaient de le piller ». Au milieu des années soixante, Alain-Étienne Marcel, Dinardais de cinquième génération, met pour la première fois les pieds dans un fort Vauban. Dans cet endroit mythique entouré par la mer, le jeune Dinardais organise quelques fêtes avec des copains. Du haut de ses dix-huit ans, « avec une inculture extraordinaire », il s'improvise guide pour les touristes de passage, plutôt que de les chasser de la propriété privée. À force de questions et de réponses approximatives, il se plonge naturellement dans l'histoire malouine et s'intéresse à l'architecture militaire de Sébastien Le Prestre Vauban, commissaire général des fortifications du Royaume au service du Roi Soleil. Une révélation ! « De six semaines de vacances d'été, j'y suis resté trente-trois ans... ».

Il prend pour maître à penser cet ingénieur militaire du 17^e siècle : « Face à une telle intelligence, au-dessus de la moyenne, mais parfaitement compréhensible, je n'ai pas eu envie de quitter ce personnage. Vauban, en tant que militaire est le premier à avoir osé dire au roi que les soldats n'étaient pas faits pour être tués ni

même blessés. Il avait des stratégies d'attaque et de défense d'une grande intelligence », souligne son lointain admirateur.

Trente-trois ans consacrés au Fort Royal

Avec un aplomb tout juvénile, le jeune homme décide de restaurer le fort : « Une pierre qui était tombée, il suffisait pour moi de la remettre à sa place ! ». Les compagnons bâtisseurs qui reconstruisaient alors la flèche de la cathédrale de Saint-Malo, lui apprennent comment déplacer une pierre, éviter de se faire mal au dos... « Ils sont venus me voir au fort ! » Alain-Étienne Marcel fait la connaissance de l'architecte des Monuments historiques qui œuvre à la reconstruction de Saint-Malo. Ce dernier prend sous son aile le rêve du jeune homme. « Tout le monde voyait cela d'un bon œil, car les autorités de l'époque avaient bien d'autres préoccupations que de restaurer un fort en pleine mer. Il fallait reloger les Français ! Les propriétaires étaient ravis. Je faisais visiter le château, je ramenais un peu d'argent. La famille Bolelli qui l'avait acheté en 1927 pour le transformer en propriété privée, possédait une entreprise de tanneries à Rennes qui a peu à peu périclité. Ils avaient un sens de l'esthétique et m'ont beaucoup apporté. Ils avaient fait appel à l'architecte Laprade qui avait imaginé des jardins intérieurs, des parterres... » Sous son trait de crayon, le fort Vauban s'embourgeoisait. « Au début, j'ai restauré dans cet esprit-là pour faire plaisir aux propriétaires ».

Un bail emphytéotique pour le Petit Bé

L'ancien Fort Royal (officiellement dénommé Fort National) reprend progressivement vie. Une aventure de trente-trois ans ballottée au gré des successions familiales qui permet à ce passionné d'acquérir une solide culture sur la fortification bastionnée. Un différend avec les descendants de la troisième génération de propriétaires





Vue depuis l'intérieur
du Petit Bé.

RICHARD VOLANTE

amène Alain-Étienne Marcel à se tourner vers un autre projet : la restauration du Petit Bé. Une proposition faite trente ans auparavant par Marcel Planchet, alors maire de Saint-Malo. Celui-ci souhaitait signer avec le jeune homme d'alors un bail emphytéotique de 70 ans, la municipalité ne pouvant faire face à un investissement de quelque 15 millions de francs pour une éventuelle restauration. Devenu spécialiste de la question, membre du Réseau des fortifications de Vauban depuis sa création, Alain-Étienne Marcel accepte de signer le bail avec la Ville de Saint-Malo. Janvier 2000 : un nouveau millénaire débute pour l'homme aguerri.

« Je n'ai pas les moyens de restaurer. Je sais faire à ma manière, sans subvention pour éviter de répondre à des normes de sécurité actuelles drastiques incompatibles avec la restauration d'un tel monument. À la Conchée par exemple, ils acheminent les matériaux en hélicoptère. Comment à l'époque de Vauban, a-t-on fait ? » Ce passionné explique restaurer à la manière du 18^e siècle, avec comme unique moyen de transport son petit bateau. « Je me suis plongé dans tous les traités des corps de métier qui travaillaient sur les chantiers de l'époque ». Pour s'informer et comprendre, une semaine

par an, il parcourt les archives Vauban, à Vincennes, à la Bibliothèque nationale, au Cabinet des Estampes, aux archives de la Marine, des bâtiments de France, des monuments historiques...

Il n'a de cesse de saluer l'intelligence du raisonnement de l'époque : « Je reprends leurs méthodes. On ne porte pas les pierres, mais on les tire avec des palans, des tire-forts ou on les roule sur des rouleaux. Sans hélicoptère, j'ai réussi à monter deux canons de 1900 kg, que la Ville de Rochefort m'a offerts », raconte-t-il avec fierté.

À la mode du 18^e siècle

En quinze ans, Alain-Étienne Marcel dit avoir remonté soixante-treize pierres. « Leur poids moyen s'élève à 130 kg. La plus lourde pesait 600 kg ». Il sait optimiser les coûts de son chantier pharaonique : « Les pierres sont sur place, la chaux ne coûte rien et je prends du sable de mer délavé, comme le faisaient les militaires. Pour l'eau, j'ai remis la citerne en service... Ce qui coûte cher, c'est la main-d'œuvre, mais il ne faut pas rentrer dans ce schéma, car sur un fort on est tenu par le rythme des marées et la météorologie, comme au 18^e siècle ». En maître d'œuvre passionné, il sait compter sur une dizaine de bons amis.

« Les matériaux, je les prépare à terre et on les embarque. Franchement, ce sont toujours des moments sympathiques ! Il n'y a pas une année où j'ai emmené moins de quinze à dix-huit tonnes de matériel ».

Septuagénaire alerte, Alain-Étienne Marcel n'a fait valoir ses droits à la retraite que très récemment. Il a consacré sa vie de loisirs à la restauration. Avec humilité, il explique : « Je ne me suis jamais considéré comme propriétaire du Petit Bé. Le dernier propriétaire était pour moi le roi de France... quand je vois comment la Ville l'avait laissé à l'abandon ! Je ne m'attribue rien. Mon but, c'est de restaurer un patrimoine qui le mérite. » La preuve est pour lui la reconnaissance, en 2007, de douze sites Vauban inscrits au titre du patrimoine mondial de l'humanité. « Tous ceux qui m'aident, le fort leur appartient. Ils ont la clef, ils peuvent venir avec leurs amis, faire une fête, etc. C'est un moyen de faire partager, car c'est à l'intérieur qu'on apprécie la qualité architecturale. »

Fort à louer sur Airbnb

Récemment, il a été contacté par Airbnb. Le site Internet de location de vacances était à la recherche de demeures remarquables pour ses clients. Ce revenu non négligeable devrait permettre au jeune retraité de poursuivre l'aventure. « Je l'ai rendu habitable comme en 1710, avec la chambre des sous-officiers, le carré des officiers... Il y a des barbecues, une gazinière, de la vaisselle. Pour les toilettes, il y a les latrines des militaires, peu confortables. J'ai installé des toilettes et bientôt une douche, sans dénaturer le fort. Si les dames veulent se rendre aux toilettes la nuit, il y a les chaises percées avec le seau... ». De l'authentique qui ne manque pas de panache ! « Il faut compter de 600 euros la nuit pour deux personnes à 1 600 euros pour seize personnes, car il y a toute une intendance à gérer ». Embarquement à la cale de Dinan ! À signaler : Le Petit Bé est accessible à pied quelques heures pendant treize jours sur les vingt-huit jours de la marée, soit une semaine sur deux.

« Un fort, il faut le faire vivre. Si on veut faire aimer le patrimoine, notamment par les gens du coin, il faut le faire visiter. Pour cela, il faut l'entretenir et donc dégager une petite recette, d'où cette micro-économie ». Alain-Étienne Marcel a réussi le tour de force d'illuminer le fort, la nuit : « Au moment de la tempête, quinze des dix-huit projecteurs que j'avais installés ont disparu. Heu-

reusement, les commerçants de Dinard m'ont aidé. J'ai installé un groupe électrogène, acheminé cette fois par hélicoptère. Je n'ai pas eu le choix. Je le mets en route avec mon téléphone portable. J'ai consommé 1 200 litres de fuel, l'an dernier, transportés par bidons ».

Au rythme de 150 jours consacrés chaque année au Petit Bé et avec ses « bons amis », Alain-Étienne Marcel avait imaginé vingt années de travaux. « Je suis dans les temps. Il me reste encore cinq ans pour en faire le diadème du patrimoine de Saint-Malo. J'ai toute la façade à reprendre. Je tiens à finir de mon vivant. Ce que je restaure tiendra au moins 300 ans. Il n'y aura plus que du petit entretien à faire pour mes deux filles qui reprendront un jour l'activité touristique ». ■

Trois lignes de défense contre les Anglais

« Vauban est venu plusieurs fois à Saint-Malo », explique Alain-Étienne Marcel. La première, en 1686 et la deuxième, en 1689. « Il est resté une semaine. Il a fréquenté les armateurs, les notables et il a navigué ». Il met au point une dissuasion que les Anglais ont reconnu être efficace pendant cent quatre-vingts ans. « Les deux seules attaques qui ont eu lieu, l'ont été pendant la construction des forts ». Trois lignes de défense ont été bâties. « Elle débute à Fort La Latte où Vauban a installé une batterie pour que l'ennemi ne mouille pas dans la baie de La Fresnaye, un abri potentiel. Il a fortifié la tour des Ébihens avec deux batteries, car on peut prendre possession d'une île pour tranquillement préparer une attaque ». Pour arriver à Saint-Malo par la mer, il existe trois passes : la passe nord par La Conchée, une passe diagonale par le Grand Jardin et le Buron et la passe qui longe la côte, risquée et aléatoire. « Il s'est arrangé pour que ces trois passes soient complètement verrouillées. Le Fort de l'île Harbour barre la passe face à la côte et la passe diagonale. Il croise ses feux avec des batteries installées sur l'île de Cézembre. La passe nord est barrée par le fort de la Conchée qui lui, croise ses feux avec la pointe de la Varde. En dernier lieu, il y a le Fort Royal ». Le Petit Bé se situe à la jonction des trois passes. « Peu importe la passe franchie, on arrive au pied. La courtine est demi-circulaire pour pouvoir accueillir l'ennemi de tous côtés. C'est le dernier rempart avant Saint-Malo ! » Chaque fort est organisé à l'intérieur comme un navire de guerre. « Il est commandé par un officier de marine qui comprend les vents, les marées, la navigation ». Un trait de génie de Vauban !



PAYSAGE HABITÉ

ANGLAIS, ITALIENS, RUSSES...

Une destination ouverte aux étrangers dès le 19^e siècle

RÉSUMÉ > *Les Britanniques sont à l'origine de la création de la station balnéaire de Dinard, dès le milieu du 19^e siècle. Mais la Côte d'Émeraude a également séduit durant près d'un siècle de nombreuses familles européennes. Elle a accueilli des têtes couronnées, des entrepreneurs avisés, des ouvriers du bâtiment et des soldats belges de la Première guerre Mondiale. Cette ouverture internationale a durablement influencé l'ambiance du littoral.*



TEXTE > **MARC BONNEL**

La villégiature anglaise sur la côte bretonne proche de Saint-Malo débute à partir des années 1830. Elle a été initiée par la présence de colons britanniques à Avranches et à Dinan, sur les bords de la Rance. La culture anglaise bercée par le Romantisme et la diffusion des pensées thérapeutiques du littoral, motivent des Anglais à s'installer sur la rive gauche de la Rance, en face de la cité corsaire. Le petit hameau de pêcheurs loin de son bourg, Saint-Enogat, se mue en lieu de villégiature. En un demi-siècle, Dinard devient une station prisée où l'*English touch* crée un univers balnéaire original. *Season après season*, la colonie britannique importe dans ses bagages de nouvelles pratiques qui sont rapidement adoptées par l'élite française, motivée par son anglomanie. La villégiature anglaise sur la Côte d'Émeraude réinvente les usages du temps libre.

Il est loin le temps où les Anglais, lors d'une brève incursion à Saint-Briac, incendiaient en septembre 1758 le village de Saint-Alexandre à Dinard.

Si l'on se réfère à la plaque commémorative apposée sur le bloc rocheux de l'esplanade de l'Écluse, l'installation du premier britannique à Dinard remonte à 1836. L'histoire du *settlement* anglais à la pointe du Moulinet, autour de l'église anglicane Saint Barholomey de Dinard est celle de la colonisation d'un territoire. Cette colonisation est issue d'un transfert de plusieurs membres des communautés de Dinan, Avranches (d'où vient la haute aristocratie anglaise) et de Pau (d'où viennent les anciens officiers de l'Armée des Indes).

Train de vie colonial

La France attire alors de nombreux retraités anglais des armées coloniales qui profitent d'un pouvoir d'achat supérieur leur permettant de continuer de mener leur train de vie colonial. Outre les retraités des Armées des Indes et d'Égypte, les bords de la Manche accueillent d'anciens prisonniers anglais des guerres maritimes napoléoniennes. Un consul, chargé de défendre leurs intérêts, a été nommé à Saint-Malo à la Restauration, à la fin des années 1810. À partir des années 1830, les Anglais implantés localement prennent l'habitude de rendre visite à leurs consuls Alpy Thomson, puis John Seldwich. Robert Monteith, qui a antérieurement habité le château de Montmarin, est le troisième consul : il occupe le Prieuré des Trinitaires le 10 mai 1850. Situé au cœur de l'hémicycle de la grève, encadré par la lande et la forêt de la pointe de la Vicomté, le lieu est grandiose face aux remparts de Saint-Malo. Ces consuls sont les « découvreurs du lieu ». La famille Monteith invite la famille Faber, membre de la *gentry* de Dinan, qui est immédiatement séduite par le lieu et décide de s'installer. Devenue veuve, Mrs Lyona Faber devient « l'inventeur du lieu » en vantant à son tour les bienfaits



MARC BONNEL est le président de l'Association Histoire et Patrimoine du Pays de Dinard-Rance-Émeraude.



de la situation du hameau et vendant à ses amis des villas qu'elle fait construire : elle devient le premier promoteur immobilier de Dinard. L'attractivité de Dinard est alors grandissante.

Cap sur la pointe du Moulinet

Le Dinard britannique se développe à partir des lieux les plus propices au développement de leur romantisme. Les emplacements les plus prisés de la colonie sont des sites pouvant apporter la meilleure combinaison entre la topographie pittoresque, la sublime nature et la réminiscence historique. La pointe du Moulinet est le lieu d'implantation idéal des premiers Anglais et donc l'épicentre du développement d'un quartier anglais. 45 villas y seront construites et habitées par des étrangers : l'américain James Erhart Coppinger, propriétaire d'un terrain à la pointe du Moulinet édifie en 1858 la première villa de Dinard, le Château du Bec de la vallée. Lyona Faber fait construire la villa Sainte-Catherine en 1860 et une



ARCHIVES DÉPARTEMENTALES D'ILLE-ET-VILAINE - 16 FT 101

Les réfugiés et soldats belges de la Grande Guerre à Saint-Lunaire

Dès le début du conflit de la Première Guerre mondiale, des foyers de la Côte d'Émeraude accueillent des réfugiés belges. Il s'agit essentiellement d'enfants et d'adolescents que l'on souhaite protéger de l'occupation allemande. Cette première vague civile est rapidement suivie par une seconde vague, militaire cette fois-ci. Les nouveaux réfugiés sont des soldats blessés que l'on soigne dans les hôpitaux complémentaires. Les hôtels des stations balnéaires ont été réquisitionnés pour servir à l'effort de guerre en accueillant ces blessés. Les hôtels de la Mer, des Voyageurs, du Golf et de Paris n'ont plus les mêmes résidents. À Saint-Lunaire, Angéline Clolus témoigne de cette époque dans un journal improvisé dans un cahier d'écolier : « À l'hôtel de Longchamp ou à l'hôtel d'Angleterre ne restent plus que des Belges fatigués ou convalescents ». Les animations sont rares mais rencontrent un franc succès : « Ce soir, les Belges du Garage offrent une soirée-concert aux dames et demoiselles du pays. Il y a beaucoup d'invitations ». La cohabitation franco-belge n'est néanmoins pas toujours aisée. Si certains Belges s'étonnent du comportement des locaux à l'église, les Français reprochent aux Belges de flirter avec les filles du coin. On annonce des fiançailles et on sonne des mariages à Saint-Briac, Saint-Lunaire et Dinard. Angéline commente : « Les pauvres étourdis, personne ne les approuve, c'est bien hasardeux aussi ! ». Les marins étant de moins en moins nombreux, il n'est pas rare de voir des Belges se rendre à la pêche à la ligne en compagnie des gamins du coin. En mai 1918, on recense 450 soldats belges sur la commune de Saint-Lunaire. À l'été 18, peu après notre 14 juillet, le village célèbre la Fête nationale belge en musique. À l'Armistice, tous les Belges ne retournent pas au pays. Certains sont décédés des suites de leurs blessures et ont été inhumés au cimetière de Saint-Lunaire tandis que d'autres s'installent définitivement sur la Côte d'Émeraude, en particulier les infirmiers belges. Voilà encore quelques années prospéraient cinq familles d'origine belge attachées à Saint-Lu', les Mouchon, Swervers, Paquot, Latinis et Godard. En 2015 seuls les Mouchon perpétuent la mémoire de leur aïeul infirmier à l'hôtel de Longchamp en 1916 et qui épousa la responsable de l'agence immobilière Boutin, devenue agence Mouchon.

Source : *Journal d'Angéline*, réédité en 2014 par l'Association Histoire et Patrimoine du Pays de Dinard. contact@patrimoine-dinard.fr



villa, rachetée plus tard à la famille Palmer par le colonel anglais Hamilton, qui la rebaptisera du fameux nom : la villa Bric-à-Brac après s'être exclamé : « Oh my God, quel bric-à-brac ! ». L'implantation des Anglais à Dinard est à comprendre avec leur éducation, leurs goûts et leur imaginaire. La station balnéaire est née de la réussite de la transposition de la culture anglaise dans ce coin de Bretagne avec une nouvelle devise *Dinard for ever* !

Un Libanais bâtisseur

Très tôt, la station acquiert une renommée et attire une clientèle aristocratique. En 1866, le duc d'Audiffret Pasquier fait construire son château de la Malouine sur les falaises de la plage de l'Écluse. Entre 1875 et 1885, Dinard se développe et de nombreux investisseurs s'implantent, dont le comte Rochaid Dahdah, d'origine libanaise, qui arrive à Dinard en 1873. Ce personnage étonnant va jouer un rôle déterminant dans le développement de la ville. Il est le descendant d'une très vieille famille française établie au Liban depuis les Croisades. Naturalisé Français en 1862, son frère, archevêque de Damas, est porté en haute estime par le pape Pie IX. Avec sa fortune personnelle, il acquiert en quelques mois plusieurs centaines de terrains ou de biens immobiliers qu'il revend pour accroître son capital. À l'époque, il bénéficie de la moitié des transactions effectuées sur la place de Dinard.

Promoteur, il bâtit de nombreuses maisons modestes à l'usage du personnel de service des riches étrangers locaux (les maisons ouvrières de la rue de Barbine...). On lui doit la percée de nombreuses rues du centre-ville,

la construction de la halle des Aulnais, aujourd'hui détruite, et l'initiative de projets audacieux tels que l'ouverture de la ligne de chemin de fer Dinan-Dinard qui sera inaugurée en 1887, ainsi que la trouée de la porte d'Émeraude qui sera réalisée plus tard par ses fils en 1913. Il fait tracer des routes, bâtir un marché couvert, un lavoir public (au clos de la Fontaine) et se rend également acquéreur de la Compagnie du Bac.

Bien que parfois controversé, le comte s'intègre à la société dinardaise et se fait construire la villa Les Deux-Rives où il organise de somptueuses réceptions et mène grand train. Il meurt à Paris en mai 1889 et sa veuve, aux Deux-Rives en février 1900. Leurs trois fils, Joseph, Paul et Alphonse (mort prématurément), gèrent l'acquis familial et participent activement à la vie mondaine.

Ci-dessus, vue de Dinard dans les années 1850. Photographie prise par Lyona Faber.

Ci-dessous, le comte Rochaid Dahdah se rendant aux courses hippiques, caricaturé par Givré.



ASSOCIATION HISTOIRE ET PATRIMOINE

Le Grand Hôtel de la Plage de Saint-Lunaire, début 20^e siècle.



ARCHIVES DÉPARTEMENTALES D'ILLE-ET-VILAINE - 4 FT SAINT-LUNAIRES/23

Tous les Dinardais de la Belle-Époque se souviennent du passage quotidien du somptueux attelage armorié du comte Rochaid Dahdah que caricaturera Givré.

Sylla Laraque, un Haïtien à Saint-Lunaire

Sylla Laraque a 25 ans lorsqu'il débarque en France en 1880 ; il fuit Haïti pour des raisons politiques et tient sa fortune d'un riche planteur qui l'a embauché très jeune. D'après le Crédit Lyonnais, c'est la troisième fortune de France. Résidant à Neuilly à la villa Borghèse, il achète le château de Monchy-Humières dans l'Oise, puis jette son dévolu sur Saint-Lunaire en 1886 en rachetant la Société des Terrains de Saint-Lunaire, en faillite. Il devient propriétaire du Grand Hôtel de la Plage qu'il transforme en hôtel de luxe (qui reçoit plus de 70% de clients étrangers) et acquiert les terrains alentour : c'est la Mare aux canards qu'il aménage en terrains de tennis. Il donne ainsi naissance à une nouvelle station balnéaire.

Dans son grand projet d'urbanisation, Sylla Laraque répond dans le moindre détail aux exigences de sa clientèle mondaine, composée d'hommes d'affaires, de bourgeois aisés et d'hommes de lettres. En 1906, il érige la digue-promenade de la plage, annexe un Casino et une

salle de spectacle au Grand Hôtel et réalise en 1907 la construction de 12 courts de tennis qui voient passer 12 fois par jour en 1909 le petit train, ce « tortillard », fumant et pétaradant, hantise de Sylla Laraque qui veut le supprimer. Sur la pointe du Décollé, il possède 6 villas. Marié 4 fois, sans compter maîtresses et concubines, Sylla Laraque meurt en août 1924, laissant à ses veuves et à ses 14 enfants un immense héritage qu'ils s'arracheront pendant près de 30 ans...

L'exil des Romanov à Saint-Briac

À la Belle Époque, la Côte d'Émeraude devient le havre de prédilection des Cours royales, britannique avec les rois d'Angleterre Édouard VII et George V, belge avec Léopold et Albert 1^{er}, espagnole avec l'Infante d'Espagne, et impériales européennes avec Guillaume II.

En août 1891, le Prince Mickaïlovitch, fils du grand-Duc Michel de Russie, oncle du Tsar, n'avait-il pas loué pendant un mois le premier étage de « l'Hôtel des Terrasses » qui domine la plage de l'Écluse de Dinard ? La notoriété balnéaire de la côte dinardaise attire le gotha mondain avant et après la Grande Guerre. Pas étonnant que la famille impériale de Russie pose ses valises à Saint-Briac, lieu de villégiature idéalement discret pour des exilés.

Les émigrés italiens des Années folles

C'est un certain Monsieur Galli, émigré italien venu d'Angleterre, qui construit en 1926 le Gallic, rajoutant malicieusement un C, pour donner à cet hôtel emblématique de l'art déco une consonance bretonne ! Il entraîne derrière lui un flot d'employés de l'hôtellerie et de bâtisseurs. Par arrêté ministériel de septembre 1925, un registre des étrangers est obligatoire. On dénombre ainsi 322 Italiens recensés à Dinard, surtout de 1921 à 1928, dont une vingtaine de femmes, sœurs ou épouses :

■ 166 vont travailler dans l'hôtellerie à tous les échelons : directeur, maître d'hôtel, sommelier, serveur, commis, cuisinier, argentier, concierge, chauffeur, femme de chambre ou lingère. Pour la plupart, ils retourneront en Italie.

■ 94 dans le bâtiment : entrepreneur, maçon, terrassier, cimentier, mosaïste, carrier, plâtrier, charpentier, menuisier, peintre, électricien, forgeron, mécanicien, camionneur ou simple manœuvre. Les Carlo, Casiraghi, Ortis, Roggia, Yaccarino ou autres Pellegrinelli vont aménager le Quai de la Perle et participer à l'édification du Balnéum et du Casino de la Vicomté.

■ Les autres se répartissent en commerçants, confiseurs, tailleurs, chausseurs, couturières...et même musiciens.

Plutôt originaires du Nord de l'Italie, ils proviennent essentiellement de petits villages. Aujourd'hui plusieurs de ces « gars » du bâtiment, originaires du Frioul, ont fait souche à Dinard et sont parfaitement intégrés à la vie dinardaise : les Attoresi, Baldeschi, Ferrera, Sassi, Tessaro et Zorzitto...

C'est ainsi que la communauté italienne des Années folles est devenue la troisième communauté étrangère à s'implanter à Dinard après les Anglais et les Américains.

Source : Maud Bruneau - *Le Trompette de Ville* n° 18 – janvier 2005 – Association des Amis du Musée du Pays de Dinard.



COLLECTION PRIVÉE

Les Romanov dans leur propriété à Saint-Briac.

Après la Révolution de 1917, le Grand-Duc Kyrill, cousin du tsar Nicolas II, et son épouse Victoria-Melita, petite-fille de la reine Victoria, traversent l'Europe avec leurs trois enfants Maria, Kyra et Wladimir : après trois années difficiles en Finlande et un passage par la Suisse et la Riviera française, la famille impériale tombe sous le charme de Saint-Briac à l'été 1921. En 1924, ils acquièrent une maison « modeste », rebaptisée Ker Argonid, « Victoire » en breton. « Nos meilleurs souvenirs sont attachés à cette demeure », précisera la princesse Kyra en avril 1938, quelques jours avant son mariage avec le fils du Kronprinz. Wladimir, né en 1917 en Finlande, orphelin de ses parents à 21 ans et marié à Léonida en 1948, continue de passer la saison estivale à Saint-Briac et sur la Côte d'Émeraude. Maria, fille de Wladimir, née en 1953, est mariée civilement à l'Hôtel de Ville de Dinard par le maire-ministre Yvon Bourges le 4 septembre 1976. Divorcée en 1985, elle s'installe chez ses parents à Ker Argonid et inscrit en 1981 son fils Georges à l'école Sainte-Anne de Saint-Briac. Quatre générations de la famille impériale russe ont ainsi vécu sur le sol briacin pendant plus de 80 ans. Une grande exposition Romanov retrace en cet été 2015 cette saga familiale au Couvent de la Sagesse à Saint-Briac. ■

LA PÉNICHE DE SAINT-MALO

Le chantier naval solidaire des amis de Georges

RÉSUMÉ > *Pari tenu pour l'association « La péniche de Saint-Malo » : permettre aux personnes fragilisées en insertion ou réinsertion de participer à la construction d'une péniche contemporaine à propulsion électrique, d'inspiration traditionnelle. Le chantier, débuté en 2013, s'achèvera au printemps 2016. Cette barge à voiles pourra naviguer en eau douce comme en mer avec tous ceux qui ont retroussé leurs manches. L'illustration concrète et solidaire d'une longue tradition maritime dans la baie de Saint-Malo.*



REPORTAGE > **CHRISTINE BARBEDET**

Gabriel est éducateur à l'institut médico-éducatif, l'IME La Passagère. À ses côtés, Brandon, Allan et Kevin, trois jeunes avec lesquels il a retroussé les manches. « Nous désherbons l'entrée du chantier pour le rendre accueillant », annonce fièrement Brandon. Comme ses camarades, il a revêtu la combinaison blanche des peintres. Kevin explique : « J'ai hâte de venir sur le bateau. Le chantier me plaît bien, même si le ponçage était difficile à faire ! ». Sur le chantier de la péniche de Saint-Malo, Gabriel conduit deux autres jeunes le mardi ou le jeudi. « Ces derniers participent en autonomie. C'est une façon pour nous de vérifier leur capacité à travailler, mais aussi de se socialiser avec les retraités qui encadrent le chantier. Cela leur permet de se familiariser avec des consignes de sécurité et des tâches précises à accomplir, transmises par leurs aînés ». Une forme de transmission

intergénérationnelle qui a motivé Yvon, ancien marin sur navire hauturier. Partie prenante de ce projet de chantier naval solidaire, le chef mécanicien veille au grain : « Rencontrer des gens en insertion m'apporte beaucoup. C'est passionnant ».

Chantier lancé en mars 2013

En mars 2013, démarrait la construction de la péniche malouine. Elle sera mise à l'eau le 5 mars 2016, baptisée le 28 mars 2016. Le calendrier est arrêté ! Yvonnick sera de la fête. Bénévole, il est aussi l'un des dix copropriétaires du navire, qui ont permis le lancement du projet. « Chacun de nous a contribué à hauteur de 12 000 euros. L'association est aussi propriétaire de dix parts ». En contrepartie, Yvonnick a obtenu le précieux sésame, celui de naviguer : « Nous nous répartirons les dix-sept semaines navigables annuelles entre les copropriétaires, les bénévoles et les associations partenaires ». C'est grâce à ses amis du Secours catholique malouin que ce militant a embarqué dans l'aventure : « Un rêve auquel j'ai tout de suite adhéré. J'ai souhaité faire ce pari de la solidarité et de l'amitié, en travaillant avec des jeunes en décrochage scolaire ou en difficulté, des jeunes de l'IME, des SDF, des personnes condamnées à des travaux d'intérêt général... ». L'association est agréée par le ministère de la Justice pour l'accueil des TIG.

Dans le hangar « loué à prix d'ami », les petites mains s'affairent autour de la silhouette tout juste blanchie de la péniche, en attente d'une peinture de finition bleu marine. Concentrée sur sa tâche, Élodie en tenue de peintre passe le pinceau sur des pièces de bois. C'est une amie qui lui a parlé du chantier. Depuis deux mois, elle donne un coup de main. « Je suis le



RICHARD VOLANTE

plus petit gabarit du groupe et c'est moi qui me glisse dans les trous de souris. J'ai poncé et peint le local des gaines techniques. J'avais l'impression de me glisser sous un capot de voiture. Les métiers manuels, c'est vraiment physique ! ». À ses côtés, un autre bénévole, Julien, participe au chantier depuis une semaine. Ce Toulousain est à la recherche d'un emploi. En attendant, l'association d'action sociale Le Goéland lui a proposé de faire œuvre utile : « Je viens tous les après-midi et j'aime bien. » Il a aussi une motivation supplémentaire : « Pour moi qui pêche, cela m'arrange de pouvoir monter à bord ! » Avant le réconfort, l'effort : « Dans ce genre de travail, il faut être précis, ce n'est pas du n'importe quoi ! Je suis maçon et en maçonnerie, on peut toujours rattraper une erreur. Ici, elle peut être

fatale pour le projet... » Julien étale une couche de vernis sur les étagères de l'habitacle, sous l'œil attentif de Georges : « Fais attention de bien suivre le fil du bois ».

Ballet de bénévoles

Georges Frinault est « le patron ». Président de l'association, il est à l'origine de ce projet original. « En vingt-six mois, nous avons vu passer soixante-quinze personnes. C'est le bouche-à-oreille qui fonctionne. Ce sont les associations sociales qui nous contactent et nous envoient des bénévoles. Notre seule demande : qu'ils soient manuels et respectueux ! » Dans ce chantier, Georges s'engage corps et âme : « Cela prend plus que tout mon temps ! » Il avoue pourtant avoir réduit la voilure, marqué par la disparition prématurée d'un



CHIFFRES CLÉS

- Longueur : 13,50 mètres
- Largeur : 3,90 mètres
- Tirant d'eau : 0,85 mètre
- Tirant d'air réduit : 2,40 mètres
- Poids en charge : 10 tonnes
- Trois cabines et 10 couchettes
- Capacité : 12 personnes à la journée
- Accès aux personnes à mobilité réduite
coût du projet : 300 000 euros
- Dons privés défiscalisés : 66 %
- Projet soutenu par la Ville de Saint-Malo et le Conseil départemental.

ami très engagé : « Étienne était mon adjoint direct, il se chargeait de toutes les commandes. Il en a passé plus de deux cents. Il est parti... ». Si le chantier a pris un peu de retard, le noyau dur des cinq chefs d'équipe et de la vingtaine de fidèles bénévoles n'a pas baissé les bras pour soutenir le projet « un peu fou » de leur copain. Jacques, Jean-Pierre ou Yvon ont avoué récemment à Georges être venus pour lui, par amitié, au départ sans vraiment croire à l'aboutissement de ce projet. Ils ont fini par se laisser prendre au jeu.

« J'ai eu la chance d'être en préretraite à l'âge de 57 ans. Je travaillais dans la construction navale, la production de bateaux de 30 à 100 mètres. » Il y a huit ans, avec un copain, Georges s'est lancé dans la construction d'un premier bateau bois-epoxy. « Il nous a fallu apprendre le métier du contreplaqué ». Le bateau sorti de cale, le militant associatif, bénévole au Samu social et au Secours Catholique, nourrit un autre désir : « Je voulais ouvrir un chantier naval solidaire. Il y a quatre ans et demi, j'ai embarqué cinq ou six copains dans l'aventure. Nous avons travaillé deux ans sur le papier. » L'idée : construire une péniche capable de naviguer en mer pour rejoindre les canaux. Avec l'ingénieur et architecte naval nazairien Frédéric Neuman, l'équipée embarque pour tester différents modèles de péniche. Un constat : « Elles étaient toutes très bruyantes. Nous avons donc choisi un concept ultramoderne de propulsion électrique, pour pouvoir naviguer tout en continuant la discussion avec nos amis ». La péniche fonctionnera à l'énergie solaire. À bord : une batterie

lithium dernière génération de 750 kg, garantit deux jours d'autonomie électrique. « Notre fournisseur nous a soutenus en finançant 30 % de son coût ».

Solidarité sur le pont

Le principe de la solidarité prôné par Georges sur le chantier se conjugue du côté des mécènes, entreprises ou associations partenaires. « Le Secours catholique nous a fourni le tissu pour aménager l'intérieur. On nous a offert le double-vitrage, le chauffe-eau et toute l'électronique de navigation ». L'association souhaite obtenir un dernier coup de pouce : « Nous aimerions trouver un généreux donateur pour les voiles ! » Et pas n'importe lesquelles : des voiles au tiers sur des mâts rabattables, communes aux barges ou gabarres de Rance. Un modèle dont s'est inspiré l'architecte naval pour concevoir ce bateau écologique et innovant. « Nous avons reçu tous les composants parfaitement numérotés avec des chiffres et de lettres. Un vrai jeu de mécano à monter ! Le travail était mâché avec une précision extrême dans la découpe des pièces », souligne Georges.

Pour permettre la navigation en mer, il a fallu construire une coque de bateau arrondie, retournée après fabrication. Celle-ci sera dotée d'une quille axiale et de deux ailerons latéraux à l'arrière qui facilitent l'échouage. Cette péniche électrique à voile pourra à la fois naviguer sur les eaux fluviales et rejoindre les fleuves, par les estuaires en mer : « L'objectif est de nous rendre jusqu'au beau Danube bleu. Nous commencerons par la Vilaine, puis la Garonne... ». Georges n'a plus qu'un souhait : « pouvoir naviguer avec toutes les personnes qui se sont tant accrochées dans la construction... ».

Le chantier n'est pas encore achevé que le président envisage une nouvelle escale : « Je ne construirais plus de bateau, car je prends un an supplémentaire tous les ans. Nous avons envie d'ouvrir un jardin solidaire. Il sera situé près de Paramé et pourra nourrir 120 personnes. Un projet que nous devrions lancer en 2016, cette fois-ci en direction des sans domicile fixe ». Le petit vent de solidarité des amis de Georges n'a pas fini de souffler... ■

Chantier de la péniche de Saint-Malo : ouvert du lundi au vendredi de 9 h 30 à 12 heures et de 14 heures à 17 h 30.

Visites de préférence le matin. 3, avenue Aristide Briand - 35 400 Saint-Malo - www.peniche35.free.fr

ÉCONOMIE

Comment réussir le passage du « résidentiel » au « productif »

RÉSUMÉ > *L'activité économique de la Côte d'Émeraude présente des singularités directement issues de sa situation littorale, en termes d'emplois, de revenus et de dynamisme. Si les activités dites « résidentielles » représentent encore une part importante de l'économie locale, il convient toutefois de ne pas négliger la dimension « productive », à même de garantir la croissance si le moteur de la redistribution venait à se ralentir.*



ANALYSE > **YVES MORVAN**



Économiste, YVES MORVAN est professeur émérite des universités. Il est membre du comité de rédaction de *Place Publique Rennes*.

Tout au long des derniers siècles, la vie économique de la Côte d'Émeraude a été dominée par l'exploitation de ses ressources naturelles : les ressources de la terre, avec l'agriculture (cultures maraîchères, céréales, pommes...), l'élevage, et les premières industries agro-alimentaires (comme la biscuiterie). Mais aussi, bien sûr, les ressources de la mer : depuis la pêche vers les bancs de Terre-Neuve jusqu'à la construction navale, en passant par l'exploitation des algues ou l'organisation du commerce maritime... Ici ou là, du négoce, un artisanat diversifié, quelques productions variées (textiles, bâtiment...), ainsi que de nombreuses activités liées au tourisme, venaient animer la vie locale. Mais, ces dernières décennies, la vie économique de la Côte d'Émeraude s'est progressivement métamorphosée. Elle est même





RICHARD VOLANTE

l'un des territoires bretons qui a le mieux supporté la crise de 2008. Si le « résidentiel » reste très important, le « productif » a pris une place croissante.

Une tertiatisation importante

L'activité économique de la Côte d'Émeraude se concentre de plus en plus autour des villes de Saint-Malo et Dinan, voire Dinard, ou encore Pleurtuit ou Cancale. Mesurée en termes d'emplois, elle est aujourd'hui très largement dominée par les activités qu'on dit « tertiaires » (76 % des emplois), qu'ils soient publics (administration, hôpitaux, enseignement...) ou privés (tourisme, hébergement, restauration, commerces, transport, grande distribution...). Cette tertiatisation s'est opérée au détriment relatif des autres activités. Certes, les activités « primaires » constituent toujours un élément important de l'image du territoire : on pense à l'agriculture (avec ses AOC « Moules de bouchots », « Pommeau de Bretagne », « Pré salé du Mont-Saint-Michel »), mais aussi à la pêche, qu'elle soit littorale ou

développée dans des mers lointaines. Pour autant, ces activités ne représentent plus qu'à peine 5 % des emplois. Quant aux activités industrielles (11 % des emplois), elles sont animées par un ensemble d'activités artisanales et par toute une série de PME, plutôt de petite taille. Certaines se développent de plus en plus dans des activités à fort contenu technologique, autour du numérique ou des biotechnologies. Enfin, la construction, en essor mais d'importance légèrement inférieure à la moyenne régionale, représente 8 % des emplois (en grande partie grâce aux résidences secondaires).

Même si l'économie de la Côte d'Émeraude est l'une des moins « concentrées » de Bretagne, car la très grande majorité des emplois sont assurés par des unités de petite dimension, elle est particulièrement marquée par la présence d'importants groupes, à capitaux très souvent français, et même locaux, entraînés par des « capitaines d'industrie », dans les domaines de l'agro-industrie et de la chimie (groupe Roullier, Timac), du textile et de l'habillement (Beumanoir), de l'hôtellerie (groupe Raulic),

des cosmétiques (Phytomer, Goemar), de l'aéronautique (Sabéna), de la plasturgie et des réseaux de distribution (Seifel), du lait (Laiterie de Saint-Malo, Laiterie de l'Arguenon), de la pêche (Compagnie des pêches de Saint-Malo). L'essor de la technopole de Saint-Malo, couplée avec celle de Rennes-Atalante, devrait constituer un atout majeur pour le développement économique de la Côte.

L'effet mer est durable

De façon plus ou moins directe, la mer constitue le moteur de bon nombre d'activités côtières : outre la pêche et la conchyliculture, elle suscite le développement de nombreuses industries de transformation des poissons et des algues, d'extraction de sable, de construction navale, de production d'énergies, de transports maritimes et de fonctions portuaires, sans compter le tourisme et les loisirs, la balnéothérapie, les sports et tous les événements dont elle est à l'origine (Route du Rhum, fête de la coquille Saint-Jacques, régates...). Ajoutons que la présence de la mer a, de longue date, suscité l'essor d'activités de formation (Lycée professionnel maritime, à Saint-Malo) et de recherche (avec le Cresco, à Dinard, dépendant du CNRS et du Muséum National d'Histoire Naturelle, ou avec plusieurs départements de l'IUT ou avec des centres privés de recherche).

Des revenus inégaux

Globalement, les revenus mesurés sur la Côte d'Émeraude sont (très légèrement) supérieurs à ceux constatés dans l'ensemble des Côtes d'Armor et de la Bretagne, et du même ordre que ceux constatés en Ille-et-Vilaine : le revenu médian déclaré par unité de consommation est de 19 200 euros par an (2011). Ce sont les communes littorales, où l'importance des résidences secondaires est forte, qui affichent les plus hauts revenus (Saint-Briac, Saint-Cast, Saint-Lunaire, Dinard, Lancieux, Saint-Coulomb). Dans ces dernières, les inégalités de revenus sont élevées. On retrouve toujours ici cette dichotomie caractéristique des zones côtières : des revenus élevés le long du littoral, des revenus moindres dans la zone rétro-littorale.

Des richesses venues d'ailleurs

D'où viennent les revenus des habitants de la Côte d'Émeraude ? En grande partie des produits (salaires, bénéfices) de la vente des productions locales (47 %). Mais aussi très largement des revenus (53 %) qui pro-

viennent de l'extérieur, sous formes de revenus des agents publics, de revenus sociaux et surtout de transferts divers (retraites, revenus apportés par le tourisme, placements financiers, gains des travailleurs alternants). Ces ressources, très largement indépendantes de la production locale, sont beaucoup plus élevées que dans d'autres territoires bretons : du fait de sa composition sociale et de la nature de ses activités, la Côte d'Émeraude est ainsi assez dépendante de toutes ces formes de redistribution quasi-invisibles qui alimentent les dépenses locales : en cas de crise de la production et de l'emploi, elles jouent un rôle contracyclique indéniable. Mais, à l'inverse, une cure d'austérité qui toucherait toutes les formes de redistribution sociales ou économiques, constituerait un risque certain pour la dynamique de la Côte.

Le « résidentiel », moteur de la croissance

Comment fonctionne cette dynamique de la Côte ? Et, plus particulièrement, qu'est-ce qui favorise l'emploi local (estimé à 42 000) ? Il faut faire ici une distinction entre deux sphères d'activités (et donc deux catégories d'emplois).

D'un côté, les activités qui sont directement tournées vers la satisfaction des besoins des clients locaux, qu'ils soient résidents ou de passage, comme les touristes : ce sont les activités qu'on dit « présentesielles » (ou « résidentielles ») ; leur importance, en termes d'emplois, presque les trois-quarts d'entre eux (71 %), est plus élevée qu'à l'échelle de la Bretagne (66 %), du fait de la présence de la restauration, de l'hôtellerie, de la construction, des services de proximité, des commerces, mais aussi de l'administration publique (grâce aux dépenses de l'État, des collectivités territoriales et hôpitaux). Si elles sont nettement dominantes sur cette côte, le poids de ces activités varie toutefois selon les communes : 73 % à Saint-Malo, 70 % à Dinard, 58 % à Plancoët, mais 82 % à Saint-Briac ou 89 % à Lancieux et Trégon : ces communes se distinguent, du fait de leur attractivité touristique et du poids élevé des retraités dans leur population... Ces activités répondent à une sorte de « PIB de la demande », solvabilisé par les achats locaux.

D'un autre côté, existent les activités « exportatrices », encore dénommées « productives » : plutôt de type industriel ou de commerce de gros, ce sont celles qui sont tournées vers les marchés extérieurs à la Côte ou vers les





RICHARD VOLANTE

autres entreprises locales : si elles constituent une sorte de « PIB de l'offre », leur importance est encore relativement faible, même si elle n'a cessé de croître au cours des récentes décennies. Ces dernières années, la nature des fonctions exercées dans cette sphère « exportatrice » s'est fortement modifiée, avec une part croissante des fonctions dites tertiaires (entretien, logistique, services aux entreprises...) et surtout des fonctions réputées « métropolitaines » (prestations intellectuelles, conseils, gestion, finances...).

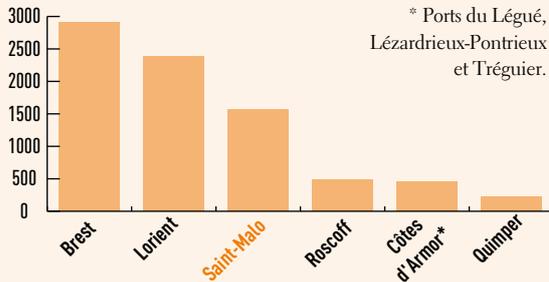
Les défis de la croissance

Un des enjeux du développement économique local, pour les temps à venir, est évidemment de développer les activités de cette « sphère exportatrice », générées par des secteurs plutôt exposés à la concurrence nationale ou internationale, de façon à ne pas s'enfermer dans cette seule logique de « Breizh Riviera », où la régulation se fait en grande partie par la redistribution. Car les risques sont grands de voir s'approfondir cette coupure entre les territoires de la consommation et ceux de la production,

entre une Bretagne résidentielle, dynamique (au moins pour un certain temps !) en termes de populations et de revenus, mais très largement coupée des grands courants d'échanges et de productions, et une Bretagne domestique, renfermée sur son sort et sauvée par des revenus gagnés ailleurs... L'essor de ces activités productives devrait s'accompagner d'une dématérialisation accrue des productions et de nombreuses restructurations, poussées par la nécessité d'introduire des nouvelles technologies, mais aussi de gagner de nouveaux marchés, souvent plus lointains et plus concurrentiels

Chance et inconvénient à la fois de sa proximité avec le Pays de Rennes, la Côte d'Émeraude doit aussi faire face à des forces centrifuges. À l'avenir, des voies toutes tracées s'imposent à elle : tout en continuant de développer des offres de proximité à ses habitants, se raccorder aux grands courants d'échanges internationaux, promouvoir des activités compétitives, utilisant les technologies les plus récentes, et toujours s'appuyer sur les innombrables atouts de son environnement et de son patrimoine naturel et culturel. ■

Trafic total des ports bretons en 2013 (en milliers de tonnes)



Les cultures marines



Huîtres : 41 entreprises, 3700 tonnes produites, 1300 hectares exploités.

Moules : 48 entreprises, 10000 tonnes produites, 248 km de bouchots.

L'activité maritime de Saint-Malo en 2013

Port de commerce

15 navires
83 marins



Port de pêche

214 navires
59 marins



Principaux ports de plaisance de la Côte d'Émeraude: (plus de 5000 mouillages au total)

- **Saint-Cast :** 800 places à flot, 180 places sur bouées.
- **Saint-Briac :** 700 mouillages sur bouées.
- **Dinard :** 670 mouillages
- **Saint-Malo :** 1435 places sur pontons (Vauban et Bas-Sablons), 1096 places sur bouées.
- **Cancalle :** 180 mouillages.

Les bateaux de plaisance immatriculés au quartier des Affaires Maritimes de Saint-Malo (SM) :

31 972 bateaux sont immatriculés dont :



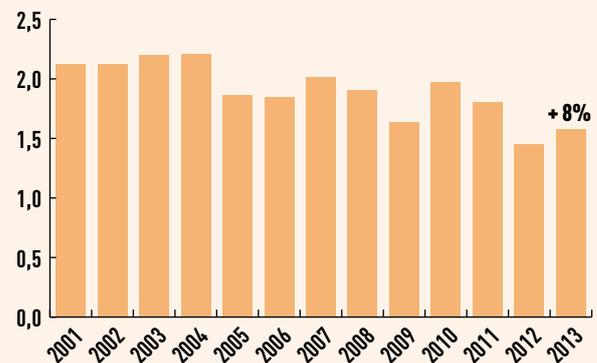
67,5 %
de bateaux à moteur



27,5 %
de voiliers

5 %
d'autres bateaux

Tonnages de marchandises transitant par le port de Saint-Malo depuis 2001 (en millions de tonnes)



Source : Guide économique Saint-Malo Agglomération 2015.



DÉMOGRAPHIE

Un littoral vieillissant peuplé de seniors aisés

RÉSUMÉ > *La population de la Côte d'Émeraude compte une forte proportion de seniors aux revenus élevés. Ce profil socio-démographique spécifique mais caractéristique du littoral français s'explique par les coûts fonciers. Cela ne va pas sans créer de déséquilibre entre façade littorale et arrière-pays.*



TEXTE > **GUY BAUELLE**

La quinzaine de communes de la Côte d'Émeraude, de Fréhel à Cancale, présente un profil démographique particulier – une population à la fois plus âgée et plus aisée que la moyenne – mais néanmoins représentatif du littoral breton. La surreprésentation de ces catégories sociales n'est cependant pas propre à la Bretagne : on la retrouve sur l'ensemble des côtes françaises et même plus largement sur toutes les façades littorales des pays occidentaux, comme le montre par exemple une étude fine des populations vivant sur les côtes britanniques¹.

Cette attractivité du liseré côtier pour les couches les mieux loties fait système : elle est la conséquence de prix fonciers et immobiliers plus élevés qu'elle contribue à entretenir, la demande de clients aux ressources substantielles rendant les logements souvent inaccessibles aux autres populations, contraints de s'installer en retrait de la côte, ce qui crée un fort contraste démographique et social entre communes littorales et arrière-pays.

¹ Coastal Communities Alliance, "Ageing and coastal communities", *Coastal regeneration handbook* www.coastalcommunities.co.uk/regeneration-handbook/ageing-and-coastal-communities



Trente ans d'artificialisation des sols

Les communes littorales bretonnes sont en effet soumises de longue date à une forte urbanisation, comme l'a montré l'impressionnant travail du géographe Josselin Dupont (laboratoire ESO-Rennes) pour le compte de la DREAL Bretagne pour la période 1977-2000 à partir de photographies aériennes². En 23 ans, l'artificialisation des sols (c'est-à-dire la transformation de surfaces agricoles ou naturelles) a crû de 86 %. Sur une période plus proche (1980-2009), la construction de logements neufs par hectare a été deux fois plus intense sur le littoral que dans l'intérieur de la Bretagne d'après la base de données SITADEL également exploitée par Josselin Dupont³. Les cartes permettent toutefois de constater que ce n'est pas sur la Côte d'Émeraude que l'urbanisation a été la plus vive en Bretagne. À l'exception de Saint-Coulomb, on constate que comparativement à l'essentiel du trait de côte breton, et notamment au reste des Côtes d'Armor et au Finistère, la Côte d'Émeraude apparaît comme un liseré ayant enregistré une progression plus lente de son urbanisation.

Cette section du littoral breton apparaît davantage dans la norme pour la période plus récente (2000-2007) d'après des calculs fondés sur le cadastre⁴.

Poids des résidences secondaires

L'urbanisation d'un littoral n'est toutefois que partiellement liée à sa croissance démographique. La preuve : entre 1977 et 2000, la croissance de la population des communes côtières bretonnes a été dix fois plus faible (+ 8,2 %) que celle des terres artificialisées (86 %, comme indiqué). Cela tient au fait que chaque habitant a besoin de plus d'espace qu'autrefois (jardin, garage...).

Cela s'explique aussi sur le littoral par la proportion élevée de résidences secondaires qui engendre une consommation de terrains sans croissance démographique, leurs propriétaires n'étant pas comptabilisés parmi la population permanente. Or, de ce point de vue, la Côte d'Émeraude figure comme la plus forte concentration absolue après la côte morbihannaise, avec dans la plupart de ses communes une majorité de résidences secondaires.

Une forte pression foncière

La combinaison de ces phénomènes et la forte attractivité de la bande littorale expliquent les prix élevés des

terrains à bâtir et plus généralement de l'immobilier. L'Agence nationale de l'habitat (ANAH) a d'ailleurs dénoncé la concurrence exercée par la construction de résidences secondaires « qui peut provoquer des niveaux de prix difficilement compatibles avec le pouvoir d'achat des populations locales » (cité par J. Dupont).

Les prix de vente des lots constructibles atteignaient ainsi en moyenne 120 euros le mètre carré sur la Côte Émeraude en 2010, soit autant que dans l'agglomération brestoise et plus que dans la Presqu'île de Rhuy (113 €/m²). En 2008, les aires urbaines de Dinard (137 €/m²) et de Saint-Malo (124 €/m²) étaient ainsi les plus chères de Bretagne, devant Vannes et Rennes, ce qui en faisait respectivement les 25^e et 30^e zones les plus coûteuses de France. On constate du reste une forte différence entre le secteur de Dinard-Saint-Malo et la partie costarmoricaine de la Côte d'Émeraude, qui reflète à la fois la plus forte attractivité de l'Ille-et-Vilaine et son caractère plus urbanisé. Les données communales analysées par Josselin Dupont dans sa thèse pour 2011 confirment cette opposition.

Une croissance démographique modeste et hétérogène

Ces données sur les prix des terrains à bâtir expliquent largement les évolutions démographiques constatées pour la période 2006-2011. Leur taux de croissance global de 4 % est juste dans la moyenne bretonne, ce qui peut surprendre compte tenu de l'attractivité supposée du bord de mer. La Communauté de communes de la Côte d'Émeraude autour de Dinard n'a ainsi progressé que de 3 %.

En revanche, les communes dites « rétro-littorales » ont connu une hausse démographique plus vive, une large fraction des accédants à la propriété, des locataires et des résidents secondaires se trouvant contrainte de s'éloigner en raison de prix devenus inaccessibles sur la côte. Josselin Dupont a montré dans sa thèse à l'échelle de la Bretagne que la bande située à moins de 5 kilomètres de la mer n'a connu une hausse démographique supérieure à celle des communes plus éloignées qu'entre 1968 et 1975. Depuis, la hausse s'y limite à 2 à 4 % entre deux recensements contre une progression de 4 à 13 % par période intercensitaire pour les communes situées entre 5 et 15 km de la mer : l'effet d'éviction est manifeste.

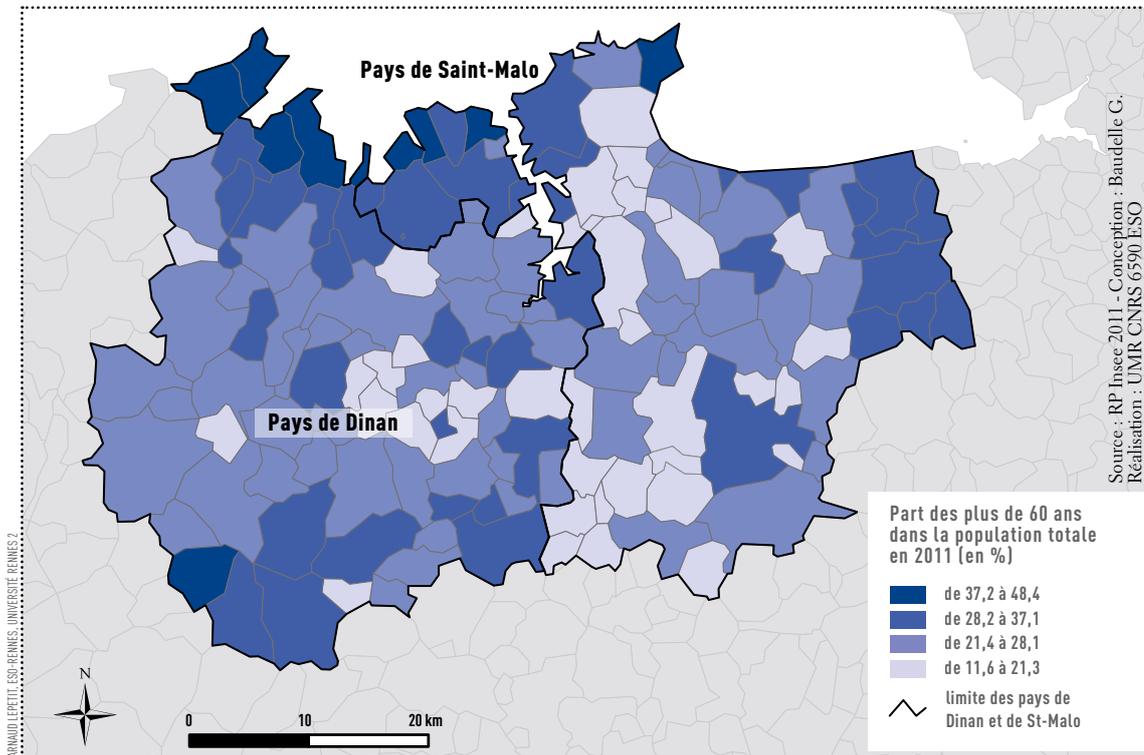
On retrouve cet impact du coût foncier et immobilier sur la croissance au sein même de nos communes de la Côte d'Émeraude pour la dernière période d'observa-

² DREAL Bretagne, *Atlas de l'évolution de l'occupation du sol sur le littoral breton entre 1977 et 2000 par commune*, 5 volumes, 2008, 1241 p. URL : www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/atlas-de-l-evolution-de-l-a738.html

³ Josselin Dupont, *L'émergence d'une politique foncière régionale en Bretagne : de l'identification des enjeux à la création d'un Établissement public foncier d'Etat*, thèse de géographie-aménagement, Universités de Rennes 2 et de Liège, 2014.

⁴ Josselin Dupont, *Atlas foncier des 21 Pays de Bretagne*, ADEF et Laboratoire ESO-Rennes, Université Rennes 2, 2010.

CARTE 1 : Part des plus de 60 ans en 2011 sur la Côte d'Émeraude et dans l'arrière-pays



tion disponible à cette échelle. Les communes-centres de Dinard et surtout Saint-Malo (- 9 %), en forte baisse par manque de terrains susceptibles de compenser la décohabitation des jeunes générations, s'opposent à des localités plus rurales (Ploubalay), plus éloignées des pôles urbains (Plévenon) et/ou plus accessibles financièrement parlant (Saint-Coulomb, Lancieux). Les autres communes chères et âgées (Cancale, Saint-Lunaire et Saint-Briac) stagnent ou n'ont plus qu'une croissance faible (de 1 à 4 %) (Saint-Jacut, Saint-Cast). Les valeurs intermédiaires correspondant à des communes moins balnéaires (Créhen, Trégon) ou à des stations recherchées mais moins prohibitives (Matignon, La Richardais).

Un vieillissement très marqué

La population littorale se caractérise aussi par une part élevée d'individus de plus de 60 ans, partout supérieure à la moyenne bretonne (26 % en 2013). La proportion

dépasse un tiers dans une bonne douzaine de communes et culmine à 48 % à Saint-Cast et Saint-Jacut.

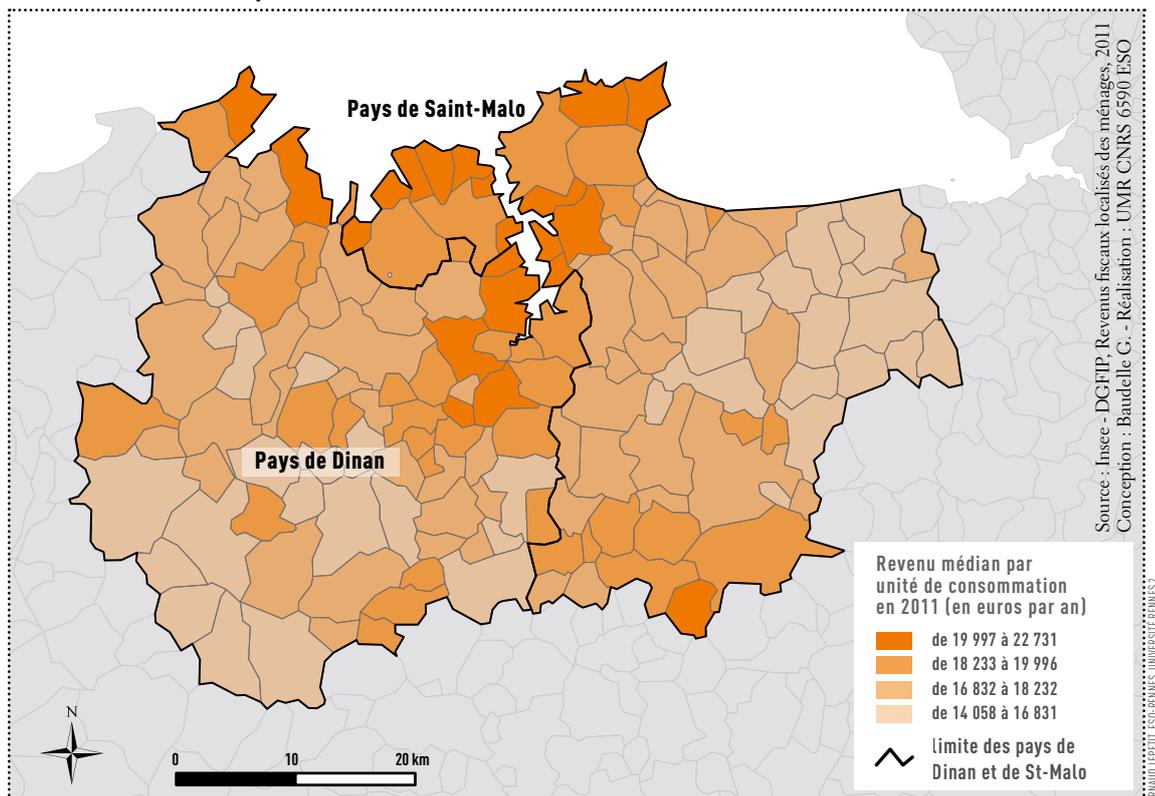
Malgré ces différences internes notables, le littoral, considéré globalement, fait figure de lieu de villégiature pour les seniors et les retraités en comparaison des localités sublittorales (carte 1). On observe même, surtout côté Côtes d'Armor, que la part des plus de 60 ans diminue à mesure qu'on s'éloigne de la côte, avec plusieurs couronnes successives au vieillissement de moins en moins prononcé.

La hausse de cette population a été spectaculaire en Bretagne (+ 73 % en 40 ans) mais elle a été encore plus forte sur le littoral (+ 81 %). Cette augmentation résulte d'abord de l'allongement de l'espérance de vie et secondairement de l'apport migratoire puisque la part des 55 ans et + ayant changé de logement au cours des cinq années précédentes est supérieure de trois points sur le littoral. Cette proportion ne s'élève toutefois qu'à 17 % (2008⁵). Cela étant, la Bretagne est la 3^e région la

⁵ Mathilde Bigo, *Les pratiques des femmes âgées sur les promenades balnéaires en Bretagne*, Thèse de géographie-aménagement, Université de Rennes 2, 2015.



CARTE 2 : Revenu médian par unité de consommation en 2011



plus attractive pour cette catégorie, dont 40 % de natifs pour au moins un des membres du ménage. 35 % de ces arrivants âgés s'installent sur le littoral où ils représentent 6 % de la population résidente. Nul doute que cette proportion est plus élevée sur la Côte d'Émeraude dont le solde migratoire est très positif, compensant une natalité médiocre du fait de l'âge moyen élevé.

Un gradient social fonction de la distance à la mer

Cette composante par âge explique en partie les inégalités de revenus également observables entre façade littorale et intérieur. Les différentiels de rente foncière (prix des logements et montants des loyers) conduisent en effet à un tri social en fonction de l'inégale capacité des ménages à assurer cette charge, excluant de facto des communes littorales les catégories plus populaires et les jeunes ménages. La comparaison des revenus médians⁶

des ménages est édifiante à cet égard. L'unité de consommation permet de tenir compte du nombre de personnes dans le ménage d'autant que bien des foyers sur la côte ne sont composés que d'une seule personne.

On constate que les communes les plus riches sont toutes situées en bord de mer ou sur les rives de la Rance. Saint-Malo est un ton au-dessous à cause de son parc d'habitat social (carte 2). Les valeurs décroissent assez régulièrement à mesure qu'on s'éloigne de ces zones résidentielles favorisées, confirmant la forte correspondance entre trois variables étroitement associées : prix de l'immobilier, âge et revenus des populations. Les retraités ont le privilège d'avoir des revenus globalement supérieurs aux actifs et, surtout, un patrimoine bien plus conséquent. L'écart entre une Côte d'Émeraude bien lotie et un arrière-pays plus modeste ne fait ainsi que traduire dans la géographie sociale locale un fait bien établi à l'échelle nationale. ■

⁶ La médiane est la valeur centrale séparant un échantillon en deux parties égales.

JEAN-FRANÇOIS REVERT, URBANISTE

« L'espace portuaire, au cœur de la ville, est l'avenir de Saint-Malo »

RÉSUMÉ > *Architecte et urbaniste, partageant son temps entre Saint-Malo et Paris, Jean-François Revert est spécialiste du renouvellement urbain et de l'urbanisme portuaire, notamment l'articulation entre ville et port. Grand prix de l'urbanisme en 1990, il s'exprime ici de manière très libre sur l'aménagement du littoral de la Côte d'Émeraude. Un territoire que ce passionné de voile observe aussi depuis la mer. Il déplore ainsi l'absence de volonté politique pour transformer le port de Saint-Malo en véritable élément structurant de la ville.*

PROPOS RECUEILLIS PAR > **XAVIER DEBONTRIDE**



Avec mes équipes, je travaille depuis le milieu des années 70 sur les problématiques de l'urbanisme portuaire et de l'articulation ville-port, tant sur des questions urbaines qu'architecturales. J'ai notamment été à l'origine de l'aménagement de l'ancienne base de sous-marins de Lorient, transformée en pôle de course au large, avec la Cité de la voile Éric Tabarly, les restaurants, les entreprises... Aujourd'hui, le littoral de Bretagne Sud apparaît en plein développement, grâce une économie diversifiée, liée au nautisme. Ici, à Saint-Malo, nous sommes positionnés sur une activité essentiellement touristique. Le nautisme et la plaisance n'ont jamais vraiment intéressé les gens. J'ai pu le constater personnellement, lorsque j'ai tenté de relancer le Branle-Bas de régates de Saint-Malo en 1994, un événement qui avait connu ses heures de gloire dans les années 50 et 60. On s'était fait attaquer de tous les côtés, en nous accusant d'arrière-pensées



politiques totalement déplacées, alors qu'il ne s'agissait que d'un événement nautique doublé d'une dimension culturelle !

Lors des dernières élections municipales, j'ai communiqué aux équipes postulantes à la mairie de Saint-Malo des notes thématiques sur le développement du littoral, en matière d'urbanisme, de recherche, de développement économique. L'idée n'est pas nouvelle : le bord de mer est en lui-même un facteur d'attractivité pour de nombreuses activités. J'ai souvent dit aux universitaires Rennais qu'ils auraient intérêt à implanter des antennes de leurs laboratoires à Saint-Malo pour attirer des chercheurs étrangers ! Un de mes amis, un universitaire qui vit à San Francisco, vient régulièrement l'été donner des cours à la fac de Rennes : il a choisi d'habiter intra-muros, à Saint-Malo plutôt qu'à Rennes ! Mais les Rennais peinent à intégrer cette valorisation du bord de mer qui pourrait aussi contribuer à l'attractivité de leur ville.

Le tabou du nautisme

Comme le rappelle très justement André Lespagnol, Saint-Malo fait toujours référence à deux mythes fondateurs : la course corsaire et les terre-neuvas. Mais il oublie le nautisme ! Peut-être parce qu'il a été lui-même élu au conseil régional de Bretagne lors du premier mandat du président Le Drian. Pour mes amis de gauche, en effet, le nautisme, c'est une activité de riches, qu'il convient d'éviter soigneusement de citer dans les discours officiels ! On préfère parler d'autre chose. Et la ville de Saint-Malo souffre aussi de cette conviction que le nautisme ne concerne que les bourgeois locaux ou les « Parisiens » : du coup, personne ne veut investir dans ce domaine ! J'avais eu un jour une discussion avec le vice-président du conseil régional chargé des infrastructures portuaires, l'élu communiste Gérard Lahellec. Je lui avais proposé un projet de « ville-port » à Saint-Malo, en association avec le conseil régional. La réponse avait été cinglante : « Jamais je ne vous permettrai de développer la plaisance sur le port de Saint-Malo ! ». C'est caricatural de la pensée de nos élites.

Un littoral peu homogène

Entre Cancale et le Cap Fréhel, la Côte d'Émeraude n'est pas très homogène, même si c'est un milieu naturel et architectural remarquablement préservé. Toutefois, ce paysage architectural est figé dans sa définition du début du 20^e siècle, tandis que le paysage naturel s'est arrêté à

son image des années soixante. C'est ce qui donne sans doute son identité paysagère au littoral. De son côté, l'architecte des Bâtiments de France Jean-Michel Germaine, qui a œuvré près de 25 ans sur ce territoire, a joué un rôle essentiel dans cette préservation. Mais pour le faire, il s'est appuyé sur des références architecturales du 19^e siècle, ce n'est forcément que du pastiche ! Lorsque je suis arrivé ici, dans les années 1975, j'ai été frappé par le manque de créativité de la production architecturale locale. Mais j'ai rapidement compris qu'un architecte installé sur la côte devait limiter son ambition à la réinterprétation de l'architecture locale et plus particulièrement du balnéaire de la fin du 19^e siècle. L'architecture contemporaine n'avait pas le droit de cité. On cite toujours en exemple les grandes villas de Dinard, mais ce sont des copies d'architecture de catalogue, c'est mal fichu au possible ! La seule réalisation vraiment intéressante sur le plan architectural, la fameuse villa *Crystal* édifée en 1892, avec son architecture de verrières et son belvédère, a été démolie à la fin des années 1970 car elle jurait avec les autres ! Pourtant, ces villas pourraient rentrer en rythme et dialoguer avec des créations contemporaines, mais ce n'est pas le cas. Ici, le littoral est préservé, dans tous les sens du terme, ce qui génère une économie essentiellement touristique. Nous offrons au visiteur de la nature, avec un site exceptionnel, et du mythe architectural néo-breton. Et tout le monde est très content ! Prenez Saint-Malo intra-muros : les touristes sont persuadés de découvrir une authentique cité corsaire !

La CCI n'imagine pas un port ouvert sur la ville

Le nouveau maire de Saint-Malo, Claude Renoult, affirme que contrairement à son prédécesseur, il « aime les entrepreneurs ». Or ce que j'ai découvert, c'est que pour lui, les entrepreneurs, c'est la Chambre de commerce. La CCI inspire désormais la politique économique et urbaine de la ville. J'ai regardé comment l'ancien maire de Vannes, l'UMP François Goulard, avait structuré les réseaux économiques locaux. Habilement, il avait suscité la création d'une association de promotion, élargie aux entreprises innovantes, aux chercheurs et aux universitaires, avec un rayonnement beaucoup plus large que celui d'une simple CCI. Je pense que pour la CCI de Saint-Malo, qui reste selon moi le principal outil de gestion de cette ville, le succès touristique naturel de la destination malouine suffit. Pourquoi, dès lors, aménager le port ?



RICHARD VOLANTE

Pourtant, je reste convaincu que l'espace portuaire, qui est au cœur de la ville, est l'avenir de Saint-Malo. Mais il faudra des élus ambitieux et animés d'un projet à long terme pour traiter cette question. Les références internationales, aujourd'hui, sont faciles à identifier. Il y a bien sûr Barcelone, que la plupart des villes ont imité. Prenez Saint-Nazaire, Bordeaux, Le Havre, Dunkerque : toutes les grandes villes portuaires se réapproprient leurs ports, leurs quais, en y implantant des activités à forte valeur ajoutée. C'est une tendance que l'on observe dans toute l'Europe, en particulier dans les ports du Nord, qui excellent dans l'art de faire cohabiter les mondes de l'industrie, du tourisme, de la plaisance, de la recherche... Dans le nouveau quartier portuaire de Hambourg, les porte-containers longent des tours de logements et de bureaux, c'est extraordinaire !

L'obsession des parkings

Mais à Saint-Malo, c'est encore un sujet tabou ! J'avais réalisé dans les années 1990 un schéma directeur du port, avec la société Sogreah. Le commanditaire

n'était pas la CCI, mais l'État à l'époque. Nous avons fait un projet qui proposait de développer l'organisation urbaine aux franges du port, avec une sorte de « pince de homard » ouverte au public à partir de la gare, ponctuée de grands équipements publics structurants. Le dossier a été soigneusement enterré, et le projet n'est jamais ressorti ! Il manque clairement une vision politique sur ce sujet. Le port appartient aujourd'hui à la Région, qui refuse d'accueillir des activités non liées directement au commerce, ou seulement à la marge. La CCI, qui en est le gestionnaire, s'abrite derrière cet argument pour refuser toute évolution. Un discours qui l'arrange bien ! Ce que veulent les commerçants de l'intra-muros, qui sont largement représentés au sein de la Chambre en vertu du principe « une entreprise - une voix », ce sont des parkings. Il existe un grand projet assez emblématique de cette évolution : à l'emplacement de l'ancienne piscine municipale, il est prévu de construire de nouveaux parkings pour le port. On assiste ainsi une reconquête par la Chambre de commerce des espaces urbains qui bordent le port. Un autre exemple révélateur : l'année dernière, la



ville avait lancé un appel à projet autour de la définition de Saint-Malo 2030. Mais la carte jointe au cahier des charges comprenait une grande tache blanche : il était interdit de s'intéresser à l'avenir du port !

Plaisance oubliée

Il est symptomatique de constater que jusqu'à l'élection du maire actuel – Claude Renoult a été président de la Société nautique de la Baie de Saint-Malo – les grands édiles malouins ont rarement été des marins. Personne n'avait vraiment la fibre maritime dans le personnel politique local. La nouvelle équipe est plus sensible à ces questions, mais elle reste engluée dans ses contradictions à l'égard de la double tutelle de la CCI et du conseil régional sur le port. Et ne comptons pas sur le conseil départemental pour nous aider, il ne sait même pas que l'Ille-et-Vilaine a une façade littorale ! Tous les autres départements investissent massivement dans les ports, les écoles de voile, mais ce n'est pas le cas ici !

À la faveur d'un concours que je souhaitais vraiment remporter, j'ai tout de même réussi à mener à bien le projet du pôle technique plaisance du quai de Terre-Neuve, où se trouvent notamment les entreprises et les chantiers de la famille Escoffier. Ce fut une rude épreuve ! Durant deux ans, il ne s'est rien passé, car la

Région refusait que le terme « plaisance » figure sur ce nouvel ensemble de bâtiments. Elle a gagné : c'est désormais le Pôle technique Saint-Malo, sans référence explicite à l'activité plaisance, qui est pourtant la plus dynamique aujourd'hui.

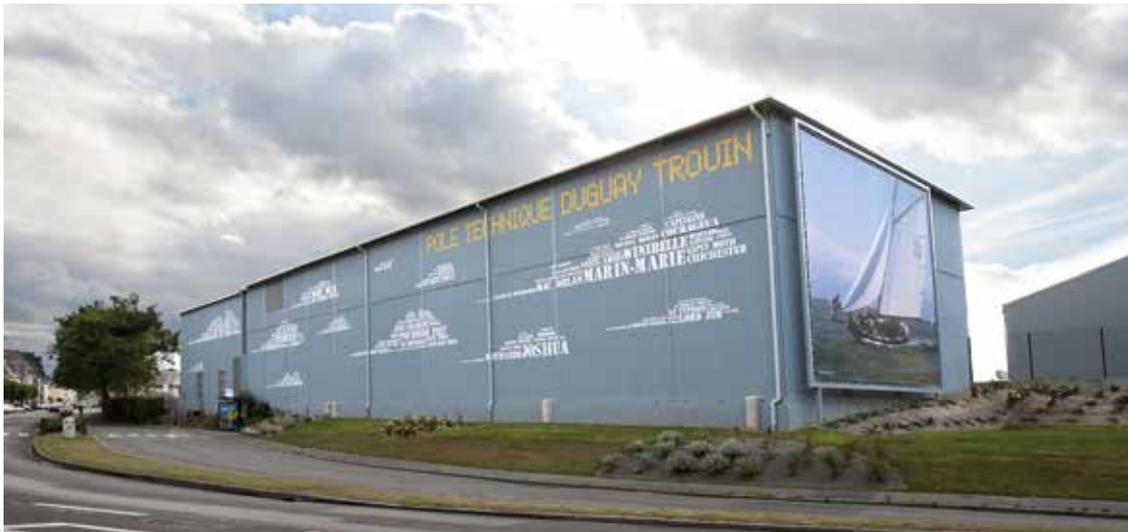
Deux rendez-vous manqués

Finalement, Saint-Malo a raté deux grands rendez-vous : dans les années soixante, à la grande époque de la démocratisation de la plaisance en France, avec Tabarly, l'école des Glénans, Saint-Malo était une ville en pointe en matière de nautisme, avec La Rochelle et Marseille. Mais les rares professionnels locaux n'ont pas su se développer et ont protégé leur pré carré de toute installation d'entreprises étrangères au pays. Du coup, cette nouvelle activité, créatrice de milliers d'emplois, s'est développée en Vendée et en Charente-Maritime. Le maire de La Rochelle de l'époque, Michel Crépeau, appelait personnellement les entreprises concernées (voiliers, architectes navals, entrepreneurs...) une par une, pour leur proposer de venir s'installer chez lui à des tarifs imbattables. Le deuxième phénomène, qui est né à Saint-Malo mais dont la ville n'a pas profité, c'est ce que j'appelle les « bateaux de funambules », ces voiliers géants qui ont contribué à la légende de la Route du Rhum. Ce sont des machines

Le port de commerce de Saint-Malo.



REINARD VOLANTE



Le pôle technique Duguay Trouin localisé dans l'emprise portuaire du port de Saint-Malo, entre la cité historique de l'intra-muros et la gare.

extraordinaires, dont la conception et la maintenance créent aujourd'hui toute une activité en Bretagne Sud, de Brest à Nantes. La jeune navigatrice Servane Escoffier fait partie des rares à défendre cette activité à Saint-Malo. Réussira-t-elle son pari ? Je le souhaite, mais la vague du tourisme ordinaire est tellement forte sur cette ville qu'elle douche de nombreuses initiatives. Pourtant, la présence des écuries de course au large en Bretagne sud joue un véritable rôle d'entraînement. C'est grâce à leur participation qu'une course comme le Tour de Belle-Ile, organisé par une association de La Trinité, peut aujourd'hui rassembler 500 bateaux. Rien de tel n'existe sur la Côte d'Émeraude, hélas !

En matière d'organisation d'événements, il manque aussi les équipes créatives. Saint-Malo est avant tout une ville de commerçants. L'éducation des jeunes Malouins est orientée vers le commerce. Ils fréquentent une école de commerce, l'université, ou plus simplement reprennent le commerce familial. Les Beaumanoir ou les Bessec excellent dans leurs domaines respectifs, sans toutefois embrasser la dimension culturelle ou créative à la manière d'un François Pinault, ce qui est un peu antinomique avec le commerce.

La tentation de Disneyland

Finalement, j'ai peur que la Côte d'Émeraude ne finisse par se transformer en un vaste parc Disneyland, où les images sont bien connues : les moutons sont dans la

baie, les goélands survolent les plages ; le touriste est assuré de ce qu'il va trouver, et ce n'est pas la peine de se précipiter, rien n'est appelé à changer. On parlait tout à l'heure du port de Saint-Malo, un important élément d'avenir qui semble pourtant figé, tout comme la baie du Mont Saint-Michel, qui est sous cloche. Je ne vois guère comment ce territoire va pouvoir évoluer, à court terme.» ■

Des yacht-clubs très typés

« En matière de yachting, la Côte d'Émeraude n'est pas uniforme. Lorsque je m'occupais de régates, j'ai constaté une réelle différence de culture de part et d'autre de la Rance. Ici, à Saint-Malo, les navigateurs sont d'origine variée, souvent téméraires et qualifiés de rugueux. De l'autre côté du barrage, en revanche, on cultive encore l'image d'une société de loisirs réservée aux grandes familles. Les belles résidences secondaires continuent d'exister avec des riches familles venues d'assez loin. Du coup, les yacht-clubs de ces stations, comme Dinard, Saint-Briac ou Saint-Cast, tentent de perpétuer le mythe, à travers des régates de voiliers moins communs que celui de M. Tout le Monde : les Flying Fifteen, à Dinard, les Cornish Crabber, à Saint-Briac, les Dragon et autres yachts atypiques, à Saint-Cast. Mais le nombre de pratiquants n'est guère élevé ! Au dernier Branle-bas, qui se veut être la régata de la Côte d'Émeraude, nous n'avons eu que deux bateaux de Saint-Cast ! »