



JUSQU'AU BOUT DE LA PROMENADE? LE SORT DES JETÉES BRITANNIQUES (XIX^e -XXI^e SIÈCLES)

Damien Bruneau

► To cite this version:

Damien Bruneau. JUSQU'AU BOUT DE LA PROMENADE? LE SORT DES JETÉES BRITANNIQUES (XIX^e -XXI^e SIÈCLES). Géographie et cultures, 2020, Cultures populaires II, 112, pp.139-158. 10.4000/gc.14655 . hal-03320243

HAL Id: hal-03320243

<https://hal.science/hal-03320243>

Submitted on 14 Aug 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

JUSQU'AU BOUT DE LA PROMENADE ? LE SORT DES JETÉES BRITANNIQUES (XIX^e-XXI^e SIÈCLES)

Until the end of the boardwalk ? British piers' fate (19th-21th centuries)

Damien BRUNEAU

Académie de Rennes

damien.bruneau@ac-rennes.fr

Résumé : Dès le XVIII^e siècle, le tourisme littoral expérimente en Grande-Bretagne des formes architecturales qui vont servir de référence, en particulier la jetée de plaisir qui permet des activités variées (promenade, pêche, danse, théâtre, restaurant, attractions...). Au XIX^e siècle, ces lieux de loisirs populaires connaissent une diffusion géographique rapide grâce notamment au chemin de fer et à l'émergence d'importants foyers de population. Très sensibles aux tempêtes, aux incendies, aux collisions et aux guerres, ces espaces du quotidien ont subi, surtout vis-à-vis de destinations lointaines désormais accessibles par avion, une forte désaffection à partir des années 1980. Néanmoins, face aux menaces de démolition, des résistances animées d'une forme de patriotisme local s'organisent bien aidées par la patrimonialisation des jetées et l'apport financier de la *National Lottery*. Depuis la fin des années 1990, un mouvement de régénération des stations balnéaires britanniques s'est enclenché qui, entre autres, misent alternativement sur l'authenticité ou la réinterprétation moderne de leurs jetées. Finalement, la fierté populaire affichée lors de la réouverture après travaux par les résidents et les touristes montre que le sentiment d'appartenance à une pratique populaire du bord de mer britannique reste profondément ancré

Mots-clés : Grande-Bretagne, identité, jetée, littoral, mobilisation, patrimoine, populaire, promenade, station balnéaire, tourisme

Abstract: *Since the 18th century, coastal tourism in Great Britain has experienced architectural forms that will serve as reference. Among them, the pleasure pier allows for varied activities (boardwalk, fishing, dance, theatre, restaurant, attractions). During the 19th century, these popular leisure places were rapidly expanding geographically thanks to the railway and the emergence of major population centres. Very sensitive to storms, fires, collisions and wars, these areas of daily life have suffered strong disaffection from the 1980s, especially when competing with distant destinations now accessible by plane. Nevertheless, they still share a strong coastal identity : residents and tourists have formerly and profoundly appropriated these piers that structure many British seaside resorts. Visible from afar, the pleasure pier welcomes regularly a large and varied audience. Faced with threats of demolition, mobilizations animated by a local patriotism are organized, well helped by piers heritagisation and the National Lottery's financial contribution. Since the end of the 1990s, the regeneration of the British seaside resorts has begun, which relies alternately on the authenticity or modern reinterpretation of their piers.*

Finally, the popular pride displayed at the reopening after works shows that the feeling of belonging to a popular British seafront practice remains deeply rooted.

Keywords: *Great Britain, identity, pier, coastline, mobilization, heritage, popular, boardwalk, seaside resort, tourism*

« À partir des années 1810, l'édification ou l'aménagement d'une jetée-promenade s'impose à toute station quelque peu ambitieuse » (Corbin, 2018, p. 299). Terre d'invention du tourisme et de la plage dès le XVIII^e siècle, la Grande-Bretagne ne pouvait passer à côté de ce phénomène : le premier *pleasure pier* de l'histoire s'avance dans la mer à Ryde, sur l'île de Wight, en 1814.

D'importants travaux ont déjà été réalisés sur l'histoire des stations balnéaires et leur progressive structuration (Perret-Gentil *et al.*, 2008 ; Toulhier, 2016). Par exemple, les cycles économiques de ces stations ont été étudiés (Agarwal, 2002). Des historiens de l'architecture et du patrimoine se sont spécialement intéressés aux évolutions des villes balnéaires britanniques ainsi qu'à leurs monuments emblématiques (Pearson, 2002 ; Gray, 2009). L'organisme public *Historic England* – anciennement *English Heritage* – est aussi à l'origine de parutions sur certaines d'entre elles (Barker *et al.*, 2007 ; Brodie *et al.*, 2008 ; Brodie et Withfield, 2014). La redécouverte et le renouveau des jetées de plaisir au Royaume-Uni ont suscité de nombreuses publications lors du bicentenaire des premières construites. L'intérêt pour ces jetées a été et continue d'être vigoureusement relayé par la *National Piers Society*, fondée en 1979. Dédié à la protection et à la valorisation des jetées-promenades, cet organisme de bienfaisance a réalisé des ouvrages régionaux mais également une étude qui tend à l'exhaustivité (Wills et Philips, 2014). Cependant, la plupart du temps, l'attention se concentre sur les stations balnéaires en général en délaissant jusqu'ici l'espace géographique formé par les jetées britanniques, alors que la promenade est un « objet de recherche en plein essor » (Loir et Turcot, 2011). D'autres travaux plus spécifiques sur les jetées ne comportent pas toujours de vision d'ensemble : par exemple, l'enquête d'A. Chapman en 2015 ne porte que sur quelques cas et essentiellement sous l'angle de la rentabilité économique. L'approche déployée ici sera essentiellement géographique à la fois globale, par les aléas auxquels les jetées sont confrontées et par l'ampleur de leur renaissance, mais aussi plus locale en raison des multiples mobilisations pour les défendre.

Les caractéristiques très variées des jetées britanniques ne peuvent les définir à elles seules : dates de réalisation (de 1814 à 2016), longueur (de quelques mètres à plus de 2 kilomètres), état (de déliquescence à fraîchement rénové), architecture (des styles géorgien, Regency, victorien, édouardien

jusqu'au dépouillement fonctionnaliste), équipements (d'une jetée simplement utilisée par les pêcheurs à une véritable ville sur pilotis), renommée (de la tête de pont d'une modeste destination familiale au « navire amiral » d'une station balnéaire mondialement connue)... Bien plus que de solides embarcadères pour navires, ces jetées de détente ont pour vocation commune la promenade, la contemplation du paysage et l'amusement, pratiques qui se répandent de plus en plus au cours du XIX^e siècle (Wills et Phillips, 2014). En plus de permettre aux flâneurs de voir et d'être vus (Urbain, 1994, p. 313), elles sont une réponse aux villégiateurs qui veulent avoir l'impression d'être sur un bateau en pleine mer sans les désagréments d'un sol instable (Travis, 1993, p. 185). Chacune des 103 jetées existantes ou ayant existé en Grande-Bretagne et sur l'île de Man a été étudiée de manière approfondie que ce soit leur histoire (année de construction, aléas rencontrés, éventuelles reconstructions...), leur localisation (à toutes les échelles et en tenant compte de leur accessibilité et de leur environnement physique), leur architecture, la variété de leurs usages, leur statut (propriété, éventuelle reconnaissance patrimoniale...), leur état (passé ou actuel) ou bien encore les représentations qu'elles suscitent. Chacune à leur façon, ces jetées ont contribué à la fabrique d'une identité particulière constituée de bâtiments iconiques du XIX^e siècle jusqu'à nos jours. Elles sont devenues une composante fondamentale du tourisme côtier britannique et la fierté de nombreuses stations balnéaires (Chapman, 2015, p. 1).

Cependant, ces dernières, et par conséquent leurs jetées, ont souffert d'un puissant déclin depuis les années 1960 (Chapman et Light, 2011, p. 1). Dès lors, face aux évolutions de la demande touristique et à l'apparence quelquefois désuète de ces jetées, nous pouvons nous demander pourquoi certaines sont-elles encore aujourd'hui restaurées à grands frais après des décennies d'usure naturelle ainsi que de multiples événements météorologiques et militaires ? Comment une partie de ces jetées tente-t-elle de se renouveler pour ne plus apparaître comme des reliques d'un passé prestigieux ?

Tout d'abord, il s'agit d'envisager l'histoire et la géographie des jetées britanniques comme un miroir du tourisme britannique des XIX^e-XX^e siècles avec ses périodes d'essor, mais aussi ses moments de repli face aux contraintes naturelles et humaines. Ensuite, l'analyse du statut et de la localisation actuelle des jetées survivantes doit permettre de dégager le modèle d'une jetée qui contient toutes les autres. Enfin, l'observation des dynamiques variées que connaissent actuellement ces jetées peut permettre d'esquisser leur sort à venir.

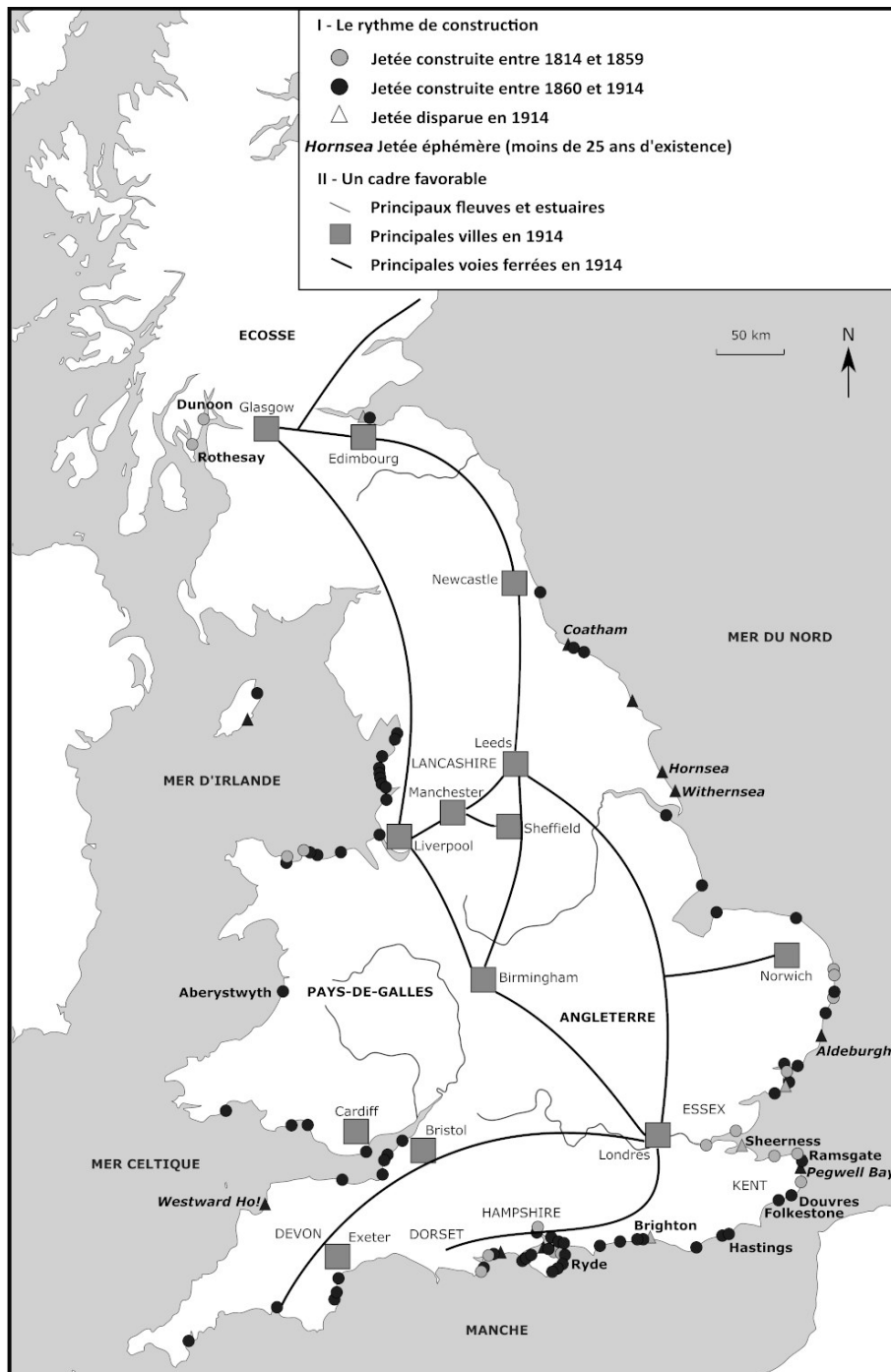


Figure 1 – Un littoral britannique qui se couvre rapidement de jetées de plus en plus populaires (1814-1914)

L'INVENTION DES PROMENADES DES ANGLAIS

Dans la lignée de celle de Ryde, la première moitié du XIX^e siècle voit la construction d'une nouvelle jetée-promenade tous les 3 ans en moyenne avec une nette prédominance pour le Sud-Est de la Grande-Bretagne (figure 1). En effet, la mise en place progressive de lignes régulières de bateaux à vapeur rend ces jetées accessibles, d'autant plus qu'elles se situent près de l'embouchure d'estuaires comme celui de la Tamise ou de la Clyde : les jetées de Dunoon et Rothesay y profitent de liaisons par bateaux avec Glasgow et l'industriel Lanarkshire (Mazé, 2017, p. 84). Sans ces nouvelles jetées spécifiques, de nombreux débarquements de passagers se feraient sur des quais dédiés à d'autres activités voire directement sur l'estran à marée basse. Cette centralité maritime naissante connaît une forme de continuité, car certains sites qui ont vu leur jetée disparaître accueillent aujourd'hui des terminaux à conteneurs (Douvres, Folkestone, Pegwell Bay, Sheerness...).

Sur la période suivante (1860-1914), le rythme de construction s'accélère nettement avec une nouvelle jetée inaugurée – parfois par un membre de la famille royale – en moyenne tous les 8 mois, et cela sans y inclure les reconstructions. En effet, si l'on assiste au total à 16 reconstructions de jetées, la plus grande partie d'entre elles se déroule pendant cette *piermania*. Leur relèvement s'effectue très rapidement c'est-à-dire en général moins d'une dizaine d'années après qu'elles aient disparu. Cette époque faste pour les jetées est bien évidemment à mettre en lien avec le développement du chemin de fer à partir du milieu du XIX^e siècle qui participe pleinement à l'essor du tourisme côtier britannique. Grâce à ces « trains de plaisir », la population, en particulier londonienne, peut désormais rejoindre des côtes plus éloignées en moins de temps et réaliser des excursions à la journée (Stock, p. 335). Dès lors, la géographie de l'implantation des 86 jetées britanniques existantes en 1914 s'est élargie vers les côtes ensoleillées du Sud et du Sud-Ouest mais aussi vers l'Ouest de la Grande-Bretagne. Ce boom touche particulièrement l'île de Wight, lieu de naissance des jetées britanniques, avec une nouvelle construction tous les 6 ans en moyenne sur cette période. Le fait qu'une résidence royale y ait été créée par la reine Victoria dans les années 1840 contribue à la réputation du lieu. Les jetées plus tardives et principalement accessibles par bateaux sont soit éloignées (Pays de Galles, île de Man) soit trop éphémères par rapport au développement du chemin de fer.

De fait, grâce à l'urbanisation rapide de la Grande-Bretagne au cours de sa Révolution industrielle au XIX^e siècle, de nombreuses jetées se retrouvent au contact d'importants foyers de population. Par exemple, la station de Withersea et sa jetée pouvaient accueillir des touristes venus en train depuis la manufacturière ville de Hull, y compris pour la journée si les personnes concernées n'ont que peu de vacances ou seulement le dimanche comme

jour de repos. Cette accessibilité ferroviaire contribue à modifier la sociologie des visiteurs : les stations de Ramsgate, Hastings ou celles du Devon profitent dès le milieu du XIX^e siècle d'une forme de surfréquentation de Brighton, désormais trop accessible par train depuis Londres (Corbin, 2018, p. 313). Plus au Nord, l'immense succès de Blackpool, avec 1 million de visiteurs par an à la fin du XIX^e siècle puis près de 10 millions dans les années 1930, est symptomatique de cette transition des jetées de classe vers des jetées de masse (Brodie, Whitfield, 2014, p. 11 ; Henry, 1999). La précocité ou au contraire le caractère retardataire de la construction de ces jetées correspond globalement au rythme de l'expansion des stations balnéaires (Williams, 1998, p. 25). Autant le Sud-Est de l'Angleterre jusqu'à l'île de Wight connaît un développement rapide de jetées qui s'enrichissent parfois de pavillons, de théâtres et de diverses attractions pour maximiser l'espace et rester dynamiques, autant les pointes galloise et cornique se popularisent plus lentement. Certaines côtes sont spécialement rétives à cette mode, même en fin de période : de nombreuses falaises et une puissante houle atlantique rendent peu propice le Nord de la péninsule de Cornouailles alors que le Nord-Est de l'Angleterre se distingue par son littoral rocheux et venteux bordant une froide mer du Nord.

Par la suite, l'engouement pour de nouvelles constructions retombe durement car seules 3 jetées ont été réalisées depuis 1914. Une fois l'essentiel des côtes touristiques britanniques pourvues en jetées de promenade, le plus difficile pour leurs promoteurs est dorénavant de conserver ces lieux de détente en état.

TEMPÊTES, INONDATIONS, NAVIRES, INCENDIES, GUERRES... : DES JETÉES « FIN DE SIÈCLE » ?

Différents dangers ont menacé et menacent toujours l'existence des jetées britanniques, provoquant parfois une rapide disparition ou plus souvent une lente agonie. C'est ainsi que 42 jetées ont disparu depuis le début du XIX^e siècle, la destruction n'ayant pas forcément lieu sur le moment.

Étant donnée la fragilité inhérente à leur structure générale (un ponton de bois sur un squelette métallique qui s'avance depuis la côte vers la mer), les 103 jetées recensées ont toujours été très sensibles aux éléments naturels. La moitié de ces lieux de détente a été au moins abîmée par une ou plusieurs tempêtes (figure 2). Certaines ont été singulièrement néfastes pour l'état des jetées britanniques : par exemple, une violente tempête en 1978 touche le Sud-Est des îles Britanniques, près de 7 jetées sont endommagées à des niveaux différents. Elle détruit celle de Hunstanton et ne laisse de celle de Margate que des ruines qui ne seront démantelées que 20 ans plus tard. À Skegness, la réouverture ne se fera qu'au début des années 2000. Pareillement, la « grande tempête » de 1987 dégrade 6 jetées, là encore dans le Sud-

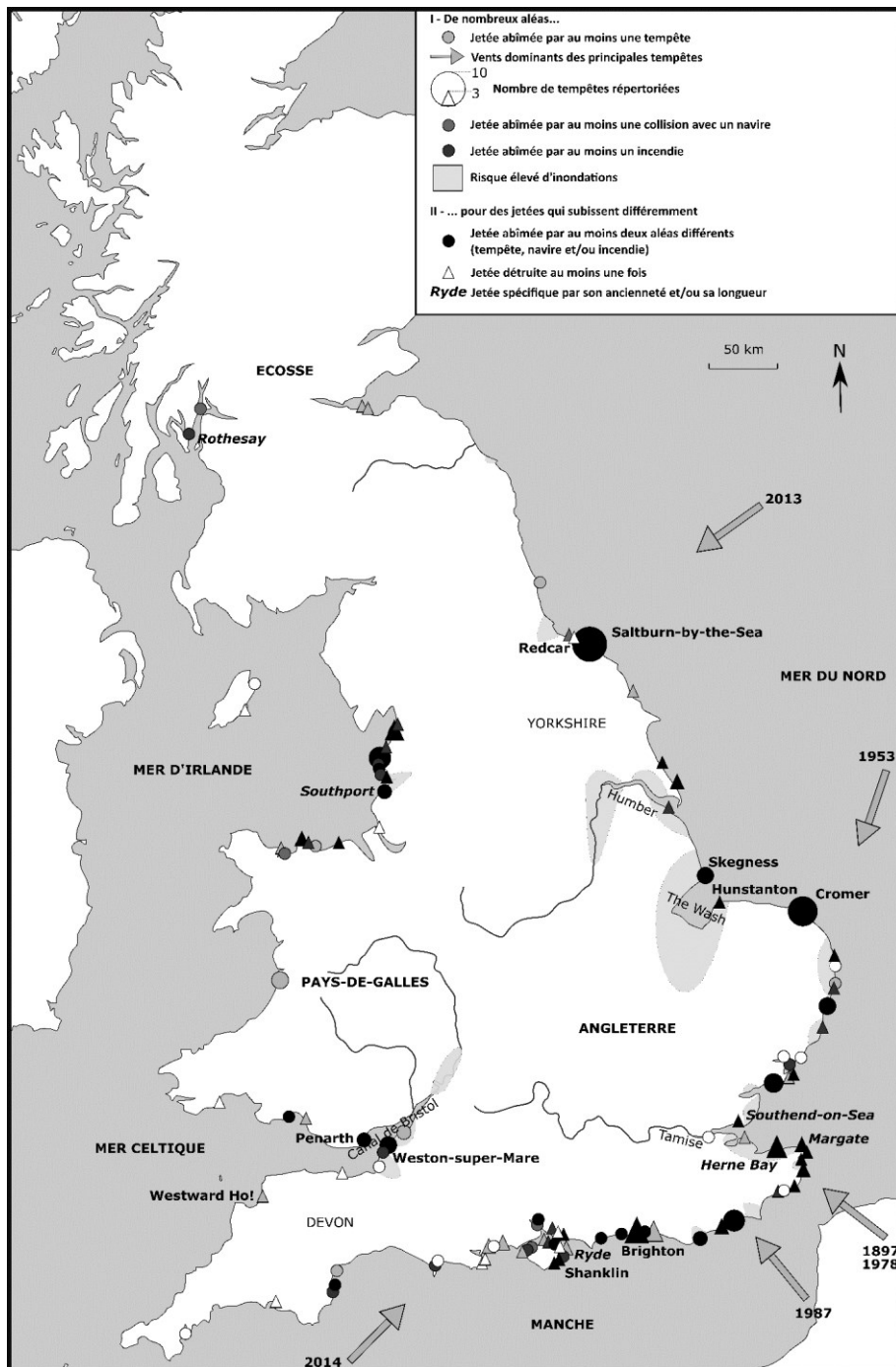


Figure 2 – Face aux aléas maritimes, l’ancrage et la continuité difficiles d’un tourisme populaire

Est de l'Angleterre. Celle de Shanklin sur l'île de Wight ne s'en remettra pas, elle est démolie en 1993. Au total, plus d'un tiers des 55 cas de destructions de jetée est dû à une tempête. La seule tentative – éphémère – de jetée sur la côte Nord du Devon (Westward Ho !) est ruinée en quelques années par la houle atlantique et les tempêtes. Ces dernières peuvent être paradoxalement salvatrices : la construction de la – désormais – célèbre jetée de Brighton Palace n'a pu être autorisée dans les années 1890 qu'après la démolition de celle de Brighton Chain, passablement détériorée par une tempête. Ces énergiques coups de vent combinés avec des grandes marées provoquent de temps à autre de fortes inondations littorales comme en 1953 en mer du Nord : alors que les jetées de Cromer et Saltburn-by-the-Sea sont balayées par la tempête, celles de Herne Bay, Redcar et Skegness subissent une surcote avec submersion marine. À l'Ouest, un risque équivalent pèse sur le canal de Bristol : la station de Weston-super-Mare¹ a pris des mesures anti-submersions après la tempête de 1981 (Symonds, 2006, p. 4) et la jetée de Penarth a connu de très hautes marées de tempêtes en 2014 et en 2015. Quelquefois, les tempêtes se conjuguent aussi avec des collisions de navires. Un quart des 103 jetées britanniques a été endommagé par au moins un navire au cours de son histoire, quelles que soient les conditions météorologiques. Ces collisions ont assurément écourté la vie de quelques-unes : les disparitions de jetées ayant duré moins de 25 ans, au cœur des décennies de frénésie immobilière, ont été causées de manière équitablement partagée entre tempêtes et navires.

Les jetées britanniques, en partie en bois, n'échappent pas non plus aux affres du feu : la moitié d'entre elles ont été au moins détériorées par au minimum un incendie, la comptabilité précise en est cependant difficile. À elles seules, les flammes ne provoquent que rarement la fin d'une jetée : autant les tempêtes et les collisions endommagent souvent gravement – voire irrémédiablement – leur structure, autant ce n'est qu'une partie superficielle de la jetée ou un seul des bâtiments (pavillon, théâtre, manèges, salle de danse...) qui brûle. Malgré tout, ces feux sont fréquemment un signe d'un état de délabrement avancé : fermeture ancienne au public², rénovation en attente de financements, insécurité et vandalisme liés aux difficultés socio-économiques de la station... Le sort paraît s'acharner sur plusieurs jetées qui cumulent les incidents à travers l'histoire. Si le cas de celle de Southend-on-Sea est exceptionnel avec au moins 6 incendies et 3 collisions, sa longueur record de 2 158 mètres et son ancienneté (la dernière reconstruction date de 1890) ont eu leur rôle. Les jetées les plus élancées ou les plus anciennes ne

¹ L'amplitude des marées quotidiennes peut y atteindre 15 mètres.

² À Southsea Parade en 2012, les pêcheurs ont pu continuer à en faire usage avant que la fermeture soit complète.

sont pas systématiquement les plus menacées. En revanche, les environs de la mer du Nord apportent beaucoup de désagréments : tempêtes, inondations, collisions... Les jetées du Yorkshire apparaissent singulièrement comme des accidentées de la mer, ayant davantage de coups à prendre que de gloire à gagner.

Les jetées connaissent aussi de difficiles sorties de guerre. Non seulement les navettes maritimes sont suspendues pendant les deux conflits mondiaux du XX^e siècle, mais l'armée britannique accapare bon nombre de ces lieux de détente. De fait, la guerre de 1914-1918 contribue par différents biais (entraînement, mine, manque de financements...) à la disparition des jetées-promenades de Douvres, Ryde Victoria et Ramsgate. L'incidence de la localisation stratégique des jetées sur leur destin s'accroît nettement avec la Seconde Guerre mondiale. Sur 83 jetées encore en place en 1939, l'armée en a volontairement sectionné un tiers pour des questions de visibilité littorale : les menaces de débarquement allemand ont notamment suscité de vives inquiétudes mais ces mesures n'ont été que rarement insupportables pour leur devenir. Par ailleurs, 6 sont touchées par des bombes pendant la bataille d'Angleterre de 1940-1941 : les bombardements aériens sans précédent qui frappent alors la Grande-Bretagne participent à la naissance d'une politique patrimoniale de préservation des bâtiments significatifs (Falconer, 2006). Si certaines stations côtières n'étaient pas spécialement visées par l'aviation allemande, elles se trouvaient occasionnellement sur la route d'une cible industrio-portuaire, à l'aller ou au retour. En raison de leur proximité du continent, les jetées de l'Angleterre méridionale ainsi que celles bordant la mer du Nord et le canal de Bristol ont été sans surprise plusieurs fois victimes de ces pilonnages. Au contraire, les nombreuses jetées bordant la partie orientale de la mer d'Irlande ont été beaucoup moins concernées par ces dommages. Finalement, 4 jetées ne survivent pas aux conséquences directes du second conflit mondial : Cowes Victoria, Lee-on-Solent, Minehead et Plymouth.

La reconstruction de la Grande-Bretagne dans l'immédiat après-guerre passe paradoxalement par de nombreuses démolitions de jetées dans les années 1950. Certes, les stations balnéaires connaissent globalement un sursaut d'activités avec la paix (Deal, Southsea, Ventnor...) mais les restaurations s'annoncent coûteuses. De plus, la structure de quelques-unes de ces jetées échoue aux tests de résistance de plus en plus exigés par les assurances. Les démolitions sont aussi facilitées par une jetée concurrente dans la même station (Swanage) ou à proximité : celles d'Aberavon, de St Leonards et de Rhos-on-Sea faisaient respectivement face aux jetées de Mumbles, d'Hastings et de Colwyn Bay. Le cas emblématique est celui de l'île de Wight qui a vu disparaître la moitié de ses jetées depuis 1945, il est vrai que la frénésie de la fin du XIX^e siècle y avait amené une forme de surcapacité. Ces destructions marquent un tournant : l'impression que la jetée de prome-

nade devient une butte-témoin d'une époque heureuse à jamais révolue découle aussi de la fermeture de nombreuses lignes de bateaux à vapeur au profit du transport de voyageurs par la route. Par conséquent, à partir des années 1960, de nombreuses stations balnéaires entrent dans une longue période de déclin face à l'essor de destinations plus ensoleillées et peu onéreuses par avion, laissant en jachère ces trésors du passé. À l'évolution des pratiques s'ajoute le chômage qui touche gravement le Nord de l'Angleterre à partir des années 1980 puis atteint également des stations emblématiques du Sud comme Brighton au début des années 1990 (Taylor, 2010, p. 195).

UN MODÈLE DE JETÉE SURVIVANTE, OBJET DE MOBILISATIONS

En 2016, les derniers morceaux de la jetée de Brighton West – qui a connu de multiples incendies et projets de reconstruction depuis sa fermeture au public en 1975 – sont vendus aux enchères dans une grande émotion. À ce jour, il ne reste donc plus que 61 jetées encore debout – contre 86 en 1914 – dont 9 risquent de s'effondrer ou sont sous la menace d'une démolition, danger qui paradoxalement peut accélérer leur mise en patrimoine. Il ne resterait assurément plus rien de celle de Weston-super-Mare Birnbeck si non seulement elle n'était pas reconnue comme patrimoine en péril, mais aussi classée monument historique par *Historic England* (Siméon, 2014, p. 6)³. Des mobilisations locales (*pier pressure*) tentent parfois d'éviter les destructions définitives comme pour la jetée de Colwyn Bay, gravement touchée début 2017 par la tempête Doris. Cependant, la concurrence d'une autre jetée dans la même station est souvent présentée comme rédhibitoire.

Par-delà ces quelques difficiles survies, des jetées rescapées comme Brighton Palace Pier ou celles de Blackpool sont de véritables archétypes qui modèlent depuis longtemps et profondément l'imaginaire collectif du littoral britannique. Jusqu'au début du XX^e siècle, l'arrivée dans la station balnéaire s'effectuait essentiellement par la gare : depuis lors, la jetée se situe très fréquemment dans le prolongement visuel de ce débouché ferroviaire (figure 3). Une *Pier Street* sert parfois de cheminement piétonnier entre le chemin de fer et ce qui a longtemps – et quelquefois toujours – fait office d'embarcadère maritime. Plus rarement, un petit train ou un tramway réalisait concrètement la jonction. Dès lors, les jetées trônent couramment au milieu d'une grande plage orientée au Sud, donc à l'abri des vents du Nord et avec un ensoleillement plus important. La promenade à pied – que ce soit sur la jetée, l'estran ou le long du front de mer – a été amplifiée par l'arrivée de l'automobile à partir de l'entre-deux-guerres. Les stations balnéaires se

³ « Save the old pier » pouvait-on voir sur certaines affiches en 2015 à Weston, certains usagers devant considérer les mesures prises comme insuffisantes.

sont alors adaptées : un boulevard routier côtier – qui peut être indiqué depuis l’entrée de la ville avec deux approches opposées possibles – est venu généralement doubler la promenade initiale, avec toujours la jetée en point de mire. La dénomination de cette route littorale dépend souvent de la localisation de la jetée qui partage alors cet axe structurant en *West* et *East Drive* ou *North* et *South Parade*. La jetée de plaisir s’inscrit ainsi concrètement dans la station balnéaire et ses perspectives.

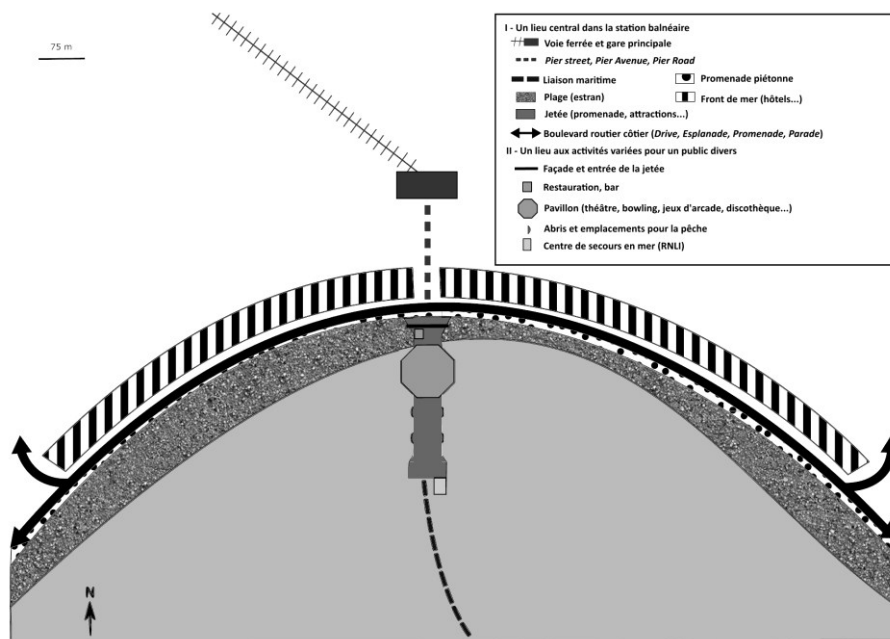


Figure 3 – Une jetée de plaisir britannique typique

En ce qui concerne la jetée en elle-même, elle est habituellement perpendiculaire au littoral, les exceptions étant liées à la situation particulière de la station (pointe rocheuse, proximité d’un estuaire ou d’un port de passagers, etc.). Le site est bien identifiable par le nom de la jetée inscrit sur une façade visible de loin (figure 4). L’éclat de la jetée peut être renforcé par une longiligne illumination en soirée d’autant plus impressionnante que rare au XIX^e siècle. Une grille sert occasionnellement de barrière si l’accès est payant – pour une somme modique – et/ou de clôture nocturne. La plupart des jetées disposent d’un lieu de restauration implanté dans l’entrée et d’au moins un pavillon plutôt au début de la jetée, côté terre (figure 5). Parfois trop courtes pour disposer d’un embarcadère accessible, les jetées sont souvent suffisamment longues pour la promenade. Celle de Burnham-on-Sea qui se glorifie d’être la plus courte de Grande-Bretagne est ainsi parfois décrite comme un simple « pavillon sur pilotis ». En effet, initialement à ciel ouvert, les jetées

ont vu s'y installer d'abord des espaces musicaux et des théâtres puis d'autres activités de loisir ont pris le relais (manèges, bowling, discothèque...), toujours pour maximiser l'espace commercial et l'attractivité touristique. Dans de nombreux cas, ces pavillons ont depuis été promptement transformés en salles de jeux malgré des mesures nationales pour éviter ce genre d'usages (Chapman et Light, 2011, p. 6). Un pavillon est à la fois essentiel du point de vue pratique, quitte à le reconstruire après chaque incendie, mais est aussi un bâtiment qui architecturalement a son importance. Plus on avance sur ces jetées d'en moyenne 310 mètres, plus la mer reprend ses droits : les loisirs maritimes prennent le pas sur les autres amusements comme dans le dernier tiers de la jetée de Deal auquel seuls les pêcheurs paient l'accès (figure 6).



Figure 4 – L'entrée de la jetée d'Eastbourne (Sussex de l'Est, 2016)

Rutilante en soirée, la façade compense l'état alors inquiétant d'une partie de la jetée touchée moins de 2 ans auparavant par un important incendie. En 2015, elle a été rachetée pour un prix relativement modeste par un riche propriétaire d'hôtels (*Lions Group*).

Le goût d'Abid Gulzar pour le clinquant (il s'agit de sa voiture de luxe dorée garée devant l'entrée) a été critiqué tout comme ses décisions restreignant le « droit à la jetée » à un certain public : pique-niques, chiens et pêche interdits et projet de casino ainsi que d'un accès payant (Devienne, 2016, p. 36 ; Narain, 2016).



Figure 5 – Une entrée latérale – dominée par un restaurant – de la jetée de Paignton (Devon, 2015)

Comme annoncé sur la façade, l'accès à la jetée est gratuit et un public familial est attendu : les usagers viennent principalement pour les jeux (d'arcade, de hasard ou pour les enfants) qui occupent l'essentiel de

l'allée couverte. Les interdictions sur le panneau à gauche laissent penser que jeunesse rime avec ivresse. Ce « code de la jetée » a peut-être pour but de limiter les éventuels détériorations et actes d'incivilité.



Figure 6 – Dans le hall d'entrée de la jetée de Deal (Kent, 2016)

On peut remarquer ici un conflit d'usage plutôt savoureux : le règlement affiché interdit les vélos sur la jetée, mais l'ardoise en signale la présence, d'autant qu'une vidéosurveillance est en place pour veiller au respect du lieu.

Pour sauver de la destruction, maintenir à flot voire développer de telles têtes de gondole de l'identité balnéaire britannique, la question de la propriété est cruciale. Actuellement, plus de la moitié des jetées britanniques est gérée par des entités privées (figure 7). Même lorsqu'il y a une volonté politique et une stratégie claire de régénération urbaine, un projet peut être durablement bloqué par un propriétaire foncier qui refuse de coopérer (Birch, 2013). L'inflation des coûts d'assurance pèse aussi très différemment que l'on ait affaire à un particulier ou à une collectivité. En ce qui concerne leur vision économique, elle peut grandement diverger : l'ambition du secteur privé est souvent axée sur un réaménagement à grande échelle incluant par exemple un casino comme pour Great Yarmouth, Eastbourne ou Southampton Royal. Pourtant, son intérêt peut vite s'émousser si l'ample vision ne se concrétise pas rapidement, alors que de son côté le secteur public peut être plus timoré et contraint au niveau budgétaire. Agarwal (1997, p. 159) a pu souligner que le degré d'engagement dépend de l'ampleur de la station balnéaire, de l'importance locale et régionale du tourisme, mais aussi du niveau de coopération entre les acteurs public et privé. Le sauvetage d'une jetée peut aussi se concrétiser si le sentiment d'appartenance qu'elle soutient, exacerbé par les menaces de disparition, suscite une mobilisation populaire. C'est ainsi qu'après un très grave incendie en 2010, le *Borough Council* d'Hastings a été vivement encouragé à acheter la jetée et à la transférer à une *community ownership*. La prise en main par un organisme spécifique (*Hastings Pier Charity*) et l'appui de la *Heritage Lottery Fund*⁴ ont permis ce renouveau en 2016. Obtenir le soutien de cette dernière, avec par le fait des allers-retours entre incitation municipale et décision nationale, est alors décisif pour la survie de certaines jetées comme pour celle de Swanage qui a obtenu la moitié du 1,7 million de £ nécessaires pour sa restauration. La question des financements est primordiale car les villégia-

⁴ Cette branche patrimoniale abondée par la Loterie nationale a été créée en 1994.

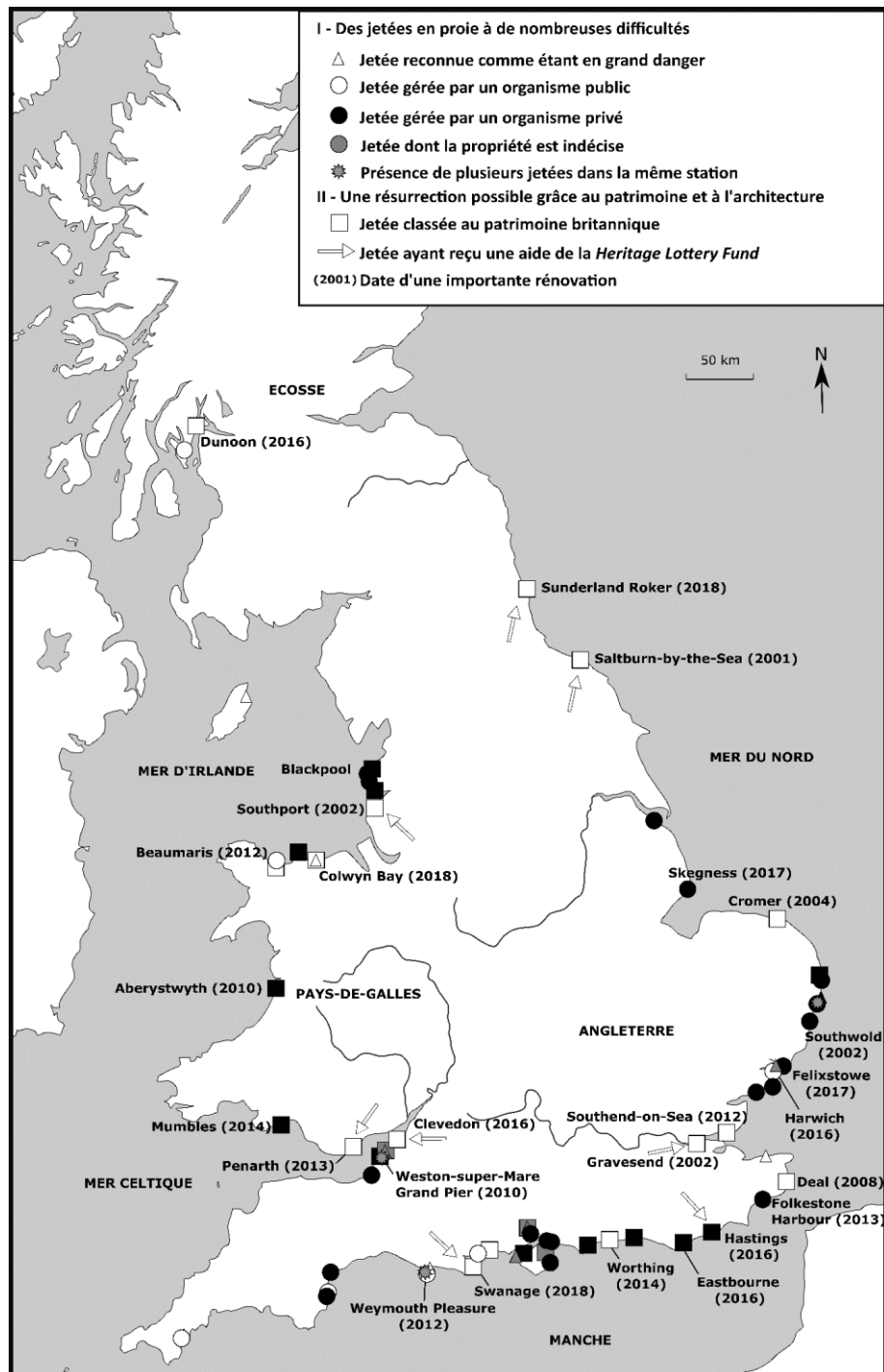


Figure 7 – Le sort actuel des jetées britanniques : un sauvetage complexe et imparfait

teurs, même portés par un patriotisme local, ne paient plus uniquement pour la promenade. Si la propriété dépend de particuliers ou d'œuvres de bienfaisance, la viabilité économique peut devenir un problème si la jetée ne se trouve pas dans une station de premier plan. De fait, certaines voient leurs espoirs de renaissance déçus par un refus (Minehead), une trop faible appropriation par les résidents (Bognor Regis), un état fortement dégradé (Brighton West) ou une impossibilité juridique. En effet, une jetée classée et considérée à risque comme celle de Weston-super-Mare Birnbeck ne peut, en raison de son statut privé⁵, accéder à ce type de financement, pourtant capital pour ne pas compromettre son avenir.

UN RENOUVELLEMENT DES JETÉES ENTRE COURSE À L'HÉRITAGE ET RECHERCHE DE MODERNITÉ

Chapman (2011, p. 211) situe les prémices de la régénération des stations balnéaires britanniques à la fin des années 1990 avec le programme d'action touristique du gouvernement travailliste de l'époque. L'héritage patrimonial que constituent les jetées peut alors tenir un grand rôle dans la revitalisation des activités littorales (Toulier, 2016, p. 129). Les jetées sont considérées comme partie intégrante de l'attrait des stations balnéaires pour les résidents et les touristes. C'est ainsi qu'après plusieurs décennies de négligence, près de la moitié des jetées ont connu une sérieuse rénovation depuis le début des années 2000, ce qui démontre l'actualité d'une telle culture populaire (Dyckhoff, 2008 et figure 7). Celles reconnues au patrimoine britannique ont davantage rassemblé de soutiens populaires et financiers pour valider et promouvoir leur renaissance à l'exemple du pavillon de Weston-super-Mare Grand Pier (figure 8). La fin des travaux – qui s'étalent sur plusieurs années –, l'inauguration quelquefois par un membre de la famille royale et l'ouverture au public sont souvent planifiées avant la saison estivale par exemple au moment des très populaires jours fériés du printemps (Porter, 1995, p. 65).

À ces récentes remises à neuf s'ajoutent les multiples réparations et travaux de plus ou moins grande ampleur qu'ont connus les jetées depuis leur construction initiale, si bien qu'au final aucune ne correspond exactement à celle d'origine. Et pourtant, une partie d'entre elles mise sur leur image d'authenticité et de conservatoire des traditions populaires. La moitié des jetées est actuellement classée au patrimoine britannique, ce qui souligne bien leur apport à l'histoire de l'architecture même si ce label dépend parfois uniquement d'un pavillon ou d'une entrée-façade « art déco » (Colwyn Bay, Worthing, Penarth). Ces jetées patrimonialisées sont celles qui ont été le moins retouchées à travers les siècles. Celle de Southport, qui a accueilli des

⁵ Ce caractère privé est parfois aggravé par la rapide succession des propriétaires.

spectacles de Charlie Chaplin, était proche de perdre son statut préservé et aurait pu être démontée à la fin des années 1990. Finalement, elle a été restaurée, la réhabilitation de son front de mer réussit et la modernité se ressent plutôt sur ses abords (mur anti-inondation, centre commercial...). Impression de modernité qui peut être toute relative : malgré son caractère plutôt préservé, la jetée de Brighton a été jugée trop contemporaine pour y tourner des scènes de *Brighton Rock*, film d'après un roman de Graham Greene réalisé en 2011 et censé se dérouler en 1964. Le classement est aussi une contrainte en ce qu'il peut interdire des mesures de protection (par exemple contre les vents à Cromer) qui dénatureraient l'allure d'ensemble de la jetée et du panorama environnant. Les stratégies de réinvention des stations balnéaires s'appuyant sur un patrimoine bâti touristique peuvent aller loin : Blackpool, qui sur divers aspects semble très éloignée des traditions, voudrait devenir la première station balnéaire sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco en tant que paysage de loisir auquel ses 3 jetées contribuent grandement (Walton et Wood, p. 423). Pour sa part, l'énergie déployée par la *National Piers Society* pour créer un conservatoire national des jetées confirme cette tendance à la muséification.



Figure 8 – Le pavillon de Weston-super-Mare Grand Pier (Somerset, 2015)

Construit en 2010, il remplace dans un style différent l'ancien pavillon détruit par un incendie en 2008. Pour une entrée à 1 £, il accueille des manèges et des événements réguliers à l'abri d'une météorologie parfois capricieuse. Les dernières scènes des *Vestiges du*

jour, film réalisé en 1993 par James Ivory, ont été tournées sur la jetée temporairement décorée comme en 1959, moment de l'action.

Toutefois, l'authenticité ne suffit parfois plus pour attirer les touristes qui cherchent tout autant à vivre des expériences au sens large. De fait, d'autres stations balnéaires ont fait le choix inverse de réinterpréter l'image de leur jetée en y intégrant de l'architecture dans l'air du temps, si possible avec un style récompensé par un prix de spécialistes. Par exemple, un nouveau café, réalisé en 2008 par un architecte renommé (Níall McLaughlin), prend place au bout de la jetée de Deal qui a vu aussi son pont-promenade rénové. En 2012, c'est l'extrémité maritime de la plus longue jetée du monde, à Southend-on-Sea, qui accueille un nouveau pavillon – le précédent ayant été

détruit par un incendie en 2005 – issu d'un concours international d'architecture. Cette volonté de redorer l'image d'une jetée et d'une station atteint un niveau sans précédent, en termes d'investissements financiers et d'originalité, pour reconstruire celle de la ville la plus défavorisée du Sud-Est de l'Angleterre : Hastings. L'entrée a été entièrement refaite et l'ancien pavillon converti en restaurant-bar avec un toit-belvédère pour des usages inédits (marchés, concerts...). Ces trois audacieux bâtiments ont reçu les louanges du *Royal Institute of British Architects*. Cette renaissance populaire et architecturale a suscité des convoitises : en juin 2018, la jetée a été rachetée par le récent propriétaire de celle voisine d'Eastbourne. Certains habitants réclament un droit de regard sur l'avenir d'une jetée reconstruite grâce à des fonds publics (Willsher, 2019).

Le destin de la jetée de Brighton West est révélateur de cette querelle entre les Anciens et les Modernes. Au début des années 2000, une mobilisation pour sauver cette jetée, en très mauvais état et fermée depuis 1975, était en passe de réussir avec en particulier 14 millions de £ d'aides envisagées par la *Heritage Lottery Fund*. Ce qui devait aboutir à la rénovation d'une jetée emblématique – par son ancienneté (1866), son classement comme monument historique (1969) mais aussi son statut depuis lors de patrimoine en danger – a été réduit à néant en raison d'une série de tempêtes et d'incendies de 2002 à 2004. Les financements prévus sont alors retirés étant donné l'état de délabrement trop avancé de la jetée. Le difficile entretien de l'idée d'un retour nostalgique à une authenticité révolue laisse place à un projet beaucoup plus moderne. En 2016, une tour d'observation a été inaugurée sur le front de mer dans l'axe du *Regency Square* et de l'ancienne jetée, désormais entièrement démontée. La *British Airways i360* est un signe que la régénération du littoral de Brighton ne passait plus forcément par celle d'une de ses jetées. Plus longue que l'ancienne Brighton West, qui d'une certaine façon l'aurait concurrencé, cette tour propose une vue nouvelle sur la ville qui remplace celle qui existait depuis le bout de cette jetée. Les formules utilisées pour vanter cette attraction touristique ultramoderne continuent malgré tout de faire référence aux archaïques jetées : aussi innovante que l'étaient les jetées à l'époque, cette tour est une jetée verticale vers le ciel où les visiteurs sont invités à se promener dans les airs. Finalement, il s'agit d'une forme de continuité, la tour est une impasse vers le ciel tout comme les jetées sont des impasses récréatives vers la mer.

Le sort des jetées britanniques à travers le temps est visible de manière réaliste dans *Barnacle Bill*, comédie réalisée en 1957 par Charles Frend pour le studio Ealing. Alec Guinness y incarne un officier de la Royal Navy n'ayant pas le pied marin qui achète comme dernier commandement la jetée-promenade de Sandcastle, une station balnéaire imaginaire. Cette jetée, filmée à Hunstanton en réalité, est présentée comme construite dans les années 1890, au cœur de la frénésie constructive qui touche la Grande-

Bretagne d'alors. Les jetées britanniques ont eu beaucoup de difficultés à traverser les XIX^e et XX^e siècles sans encombre : si celle de Sandcastle semble avoir échappé aux tempêtes, aux inondations et aux incendies, on apprend que son illumination n'a pas été relancée depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, que ses piliers sont à la limite des normes de sécurité et qu'une collision avec un navire ne serait pas surprenante. Comme beaucoup d'autres dans les années 1950, son état matériel apparaît comme très mauvais et son image très démodée, surtout auprès des jeunes générations. Les autorités locales prévoient de détruire la jetée – non classée au patrimoine britannique – pour en récupérer la ferraille et améliorer le front de mer à la faveur d'une nouvelle route côtière (*marine drive*), ce qui est fréquent à l'époque. Grâce à la mobilisation des habitants et un propriétaire solide, Sandcastle réussit à conserver la plupart des composantes habituelles d'une jetée qu'elles soient physiques (grille-barrière d'entrée nominative, plage, pavillon, salle de jeux...) ou fonctionnelles (promenade, restauration, magasins, pêche, sauvetage en mer...). Ce film de 1957 illustre une forme de revitalisation d'une jetée traditionnelle par de nouvelles activités touristiques liées à l'addition d'équipements modernes, en l'occurrence une « piscine » sous la jetée.

Loin de symboliser systématiquement le lent naufrage d'une activité aristocratique, anachronique et dérisoire, le devenir des jetées britanniques du XIX^e au XXI^e siècle montre globalement que se divertir par des promenades côtières perdure. Actuellement, la fréquentation de ces jetées de promenade est estimée à six millions de visiteurs par an (Birch, 2013) dont la moitié concentrée sur quelques-unes d'entre elles. Dès lors, à l'image des temples asiatiques, plusieurs jetées britanniques semblent intemporelles, perpétuellement reconstruites soi-disant à l'identique sans plus rien à voir avec celles d'origine. Peu à peu un glissement de l'authentique à l'archétype s'est institué. Cependant, la poignée de sites iconiques choyée par les institutions publiques et aux chantiers surmédiatisés ne doit pas masquer le nombre important de jetées « sans grades » qui vivent leur propre histoire, appropriées par les résidents et correctement entretenues. La rente touristique créée face à la mer ne peut se perpétuer que par des investissements notables et réguliers : en effet, un emplacement parfait ne suffit pas si le désintérêt amène la vétusté voire le pourrissement de l'équipement face aux affres du temps. Un risque de désuétude qui peut s'ajouter à celui plus physique de l'élévation du niveau de la mer : les seuls sites britanniques inscrits en 2018 sur une liste de monuments mondiaux menacés par le changement climatique (*World Monument Fund*) ont été les jetées de Blackpool.

BIBLIOGRAPHIE

- AGARWAL Sheela, 1997, « The public sector : planning for renewal ? », in Gareth Shaw, Allan Williams (dir.), *The rise and fall of British coastal resorts : cultural and economic perspectives*, London, Mansell, p. 159-158.
- AGARWAL Sheela, 2002, « Restructuring seaside tourism : the resort lifecycle », *Annals of Tourism Research*, n° 29, vol. 1, p. 25-55.
- BARKER Nigel, BRODIE Allan, DERMOTT Nick, JESSOP Lucy, WINTER Gary, 2007, *Margate's seaside heritage*, Swindon, English Heritage, 80 p.
- BIRCH Simon, 2013, « How community ownership could ensure the future of seaside piers », *The Guardian*.
- BRODIE Allan, ELLIS Colin, STUART David, WINTER Gary, 2008, *Weymouth's seaside heritage*, Swindon, English Heritage, 80 p.
- BRODIE Allan, WHITFIELD Matthew, 2014, *Blackpool's seaside heritage*, Swindon, English Heritage, 149 p.
- CHAPMAN Anya, 2015, « Pier pressure : best practice in the rehabilitation of seaside piers », *REHAB*, vol. 1, p. 67-78.
- CHAPMAN Anya, LIGHT Duncan, 2011, « The 'heritagisation' of the British seaside resort : the rise of the 'old penny arcade' », *Journal of Heritage Tourism*, vol. 6, n° 3, p. 209-226.
- CORBIN Alain, 2018 [1988], *Le territoire du vide : l'Occident et le désir de rivage*, Paris, Flammarion, 416 p.
- DEVIIENNE Elsa, 2016, « The right to the beach ? Urban renewal, public space policing and the definition of a beach public in postwar Los Angeles, 1940s-1960s », *Revue Française d'Études Américaines*, Paris, Association française d'études américaines, p. 31-51.
- DYCKHOFF Tom, 2008, « The National Piers Society : will Britain's new plans all end in piers ? », *The Times*.
- FALCONER Keith, 2006, « The industrial heritage in Britain – the first fifty years », *La revue pour l'histoire du CNRS*, n° 14, 10 p.
- GRAY Fred, 2009, *Designing the seaside : architecture, society and nature*, Londres, Reaktions Books, 336 p.
- HENRY Natacha, 1999, « Blackpool, haut lieu du tourisme populaire », *Le Monde Diplomatique*, n° 544, p. 15.
- LOIR Christophe, TURCOT Laurent, 2011, « La promenade : un objet de recherche en plein essor », in Christophe Loir, Laurent Turcot (dir.), 2011, *La promenade au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles (Belgique – France – Angleterre)*, Paris, Éditions de l'Université de Bruxelles, p. 7-20.
- MAZÉ Mathieu, 2017, *L'invention de l'Écosse, premiers touristes dans les Highlands*, Paris, Vendémiaire, 372 p.
- NARAIN Jaya, 2016, « 'Sheikh' of Eastbourne's historic pier bans picnics and dog walkers, and tries to paint it gold », *The Telegraph*.

PEARSON Lynn, 2002, *Piers and other seaside architecture*, Oxford, Shire Publications, 64 p.

PERRET-GENTIL Yves, LOTTIN Alain, POUSSOU Jean-Pierre (dir.), 2008, *Les villes balnéaires d'Europe occidentale du XVIII^e siècle à nos jours*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 460 p.

PORTER Roy, 1995, « Les Anglais et les loisirs », in Alain Corbin, *L'avènement des loisirs, 1850-1960*, Paris, Flammarion, p. 25-69.

SIMEON Ophélie, 2014, « Quel patrimoine industriel pour quelle vision de l'Histoire ? Le cas de la Grande-Bretagne », *L'Homme & la Société*, vol. 2, n° 192, p. 15-30.

STOCK Mathis, 2015, « Habiter les stations balnéaires. Mobilités et pratiques des lieux à travers l'exemple de Brighton & Hove », in Philippe Duhamel, Magali Talandier, Bernard Toulhier (dir.), *Le balnéaire. De la Manche au monde*, Rennes, PUR, p. 323-338.

SYMONDS Richard, 2006, *Somerset and sea*, Exeter, Environment Agency, 18 p.

TAYLOR Martin, 2010, « Brighton : regeneration of a major resort », in John Walton, Patrick Browne, *Coastal regeneration in English resorts*, Coastal communities alliance, 259 p.

TOULIER Bernard, 2015, « Introduction. L'architecture des bains de mer en France (XVIII^e-XX^e siècles) », in Philippe Duhamel, Magali Talandier, Bernard Toulhier (dir.), *Le balnéaire. De la Manche au monde*, Rennes, PUR, p. 27-46.

TOULIER Bernard, 2016, *Tous à la plage ! Villes balnéaires du XVIII^e à nos jours*, Lienart, 300 p.

TRAVIS John, 1993, *The rise of the Devon seaside resorts, 1750-1900*, Exeter, University of Exeter Press, 246 p.

URBAIN Jean-Didier, 1994, *Sur la plage*, Paris, Payot, 375 p.

WALTON John, WOOD Jason, 2008, « La station balnéaire comme site du Patrimoine mondial ? Le cas de Blackpool », in Yves Perret-Gentil, Alain Lottin, Jean-Pierre Poussou (dir.), *Les villes balnéaires d'Europe occidentale du XVIII^e siècle à nos jours*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, p. 423-452.

WILLIAMS Stephen, 1998, *Tourism geography*, London, Routledge, 224 p.

WILLS Anthony, PHILIPS Tim, 2014. *British seaside piers*, London, English Heritage, 304 p.

WILLSHER Kim, 2019, « The battle of Hastings pier heats up as owner shut gates », *The Guardian*.

Sources Internet

<https://piers.org.uk/>

<https://www.gov.uk/government/organisations/environment-agency>

<https://www.metoffice.gov.uk/>