Création du Balcon d'Emeraude[1]

Une longue préparation

A la fin du 19eme siècle, les réseaux ferrés se développent. Saint Malo est relié au chemin de fer dès 1864 mais Dinard attendra encore vingt-trois ans encore pour y être connecté en 1887.

On développe alors un réseau de voies ferrées étroites pour continuer la pénétration du fer. Une loi du 11 juin 1880 organise les réseaux ferrés d'intérêt local.

La liaison Dinard Saint Briac, d'Ille et Vilaine, va se faire assez rapidement et le tramway est inauguré en 1901.

La ligne Le Guildo Saint Briac, des Cotes du Nord, est beaucoup plus longue à réaliser et elle est ouverte en 1926 jusqu'à Lancieux. De 1929 à 1932, le train traversera le pont du Frémur mais n'ira pas plus loin.

Cependant ces projets, très longs à réaliser, sont dans tous les esprits depuis longtemps et dès 1890, on pense que les deux réseaux en projet devraient se relier sur le Frémur. On va étudier quatre différentes liaisons, plus ou moins efficaces, plus ou moins courageuses.

- Emprunter la grande rue pour arrive à la place du centre et traverser le village et arriver au Frémur. Cette option a le soutien des commerçants qui en attendent de nouveaux clients. Il faut continuer avec un pont sur le Frémur. Par contre les pécheurs ne sont pas favorables à ce pont qui va limiter la navigation.
- Passer par le boulevard de la mer mais c'est quand même difficile techniquement car la voie est étroite et bien pentue pour un tramway. Il faut aussi construire un haut viaduc pour traverser le fjord du petit port puis le pont du Frémur, avec encore l'opposition des pécheurs.[2]
- Passer par l'intérieur des terres et traverser le Frémur à Roche Good. Politiquement, c'est difficile car il faut exproprier et acheter de nombreuses parcelles et mécontenter de nombreux électeurs[3]. Par ailleurs le trajet est plus long. Par contre, certains agriculteurs seraient pour car on pourrait créer des gares dans l'arrière-pays et transporter des produits agricoles plus facilement.
- Créer une voie en corniche de la falaise avec deux tranchées et le pont du Frémur. Pour les politiciens, c'est donc une solution la moins risquée politiquement. Cette solution est très poussée par les ingénieurs de Ponts et Chaussés, friands de grands travaux et financièrement intéressés à leur réalisation. Mr Paul Crolard, maire de Dinard et conseiller général, appuie fortement cette position.

[1] Ce texte a été écrit en parallèle au texte publié récemment dans « Le Pays de Saint Briac » n°7 (2018) du CACE et en est donc un complément.

[2] En 1895, cette option est proposée. Le conseil municipal, qui est en train de négocier la continuation du boulevard de la mer vers le carrefour de la Houle, arrête les négociations en espérant qu'elles seront reprises et payées par le tramway. Ce qui ne se fait pas et ce qui explique la sortie en baïonnette du boulevard de la mer.

[3] Yvon Bourges a cependant réussi à faire passer une route dans des conditions assez similaires.

Les intérêts sont différents entre les commerçants, les marins, les agriculteurs, les estivants du haut de la falaise, les artistes,… et dès 1910, les positions s'affrontent. Les deux premières propositions sont rapidement abandonnées et on se concentre sur les deux dernières.

C'est le département qui doit prendre la décision mais les communes sont consultées. En 1911, la commune de Lancieux donne son accord à la construction du pont.

A Saint Briac qui est plus concerné, la position de la municipalité oscille de l'une à l'autre de ces positions selon les élections. Certains pensent que le Balcon va permettre à nouveau de se promener le long de la mer car on en veut aux propriétaires du boulevard de la mer d'avoir construit et planté, ce qui limite la vue. Par ailleurs, ce serait utile d'avoir un contournement de St Briac avec le développement du tourisme et de l'automobile. Mr Crolard, qui a déjà créé les chemins de ronde de Dinard, fait de ce projet son bébé personnel.

En face, on écrit des articles dans les journaux, on fait des pétitions en recueillant des signatures d'artistes, d'intellectuels. La campagne est menée par Armel Beaufils et par Mr Verliac, le propriétaire d'Askar. La beauté de la falaise sous le boulevard de la mer serait très endommagée par la construction du Balcon d'Emeraude. Une jolie côte, avec falaises et plages, comme la jolie plage du Béchet Labbé, la plus proche du bourg, serait détruite pour permettre le passage d'un tramway.

En novembre 1924, tous les propriétaires du boulevard de la mer concernés proposent à la commune la réalisation d'un chemin de ronde de 1m de large construit à leurs frais le long de la côte si le tramway passe par Roche Good. La commune donne alors un avis très favorable à cette réalisation et au classement du site des rives du Frémur : dans ce cas, le site pittoresque sera conservé, les artistes seront entendus, la navigation des pécheurs ne sera pas gênée, les paysans auront une gare supplémentaire pour vendre leurs primeurs,…

Trois mois plus tard, au printemps 1925, après des élections et un nouveau conseil municipal, mais toujours le même maire, Mr Rouxel, et un vote préliminaire du conseil général plutôt favorable à la corniche, le nouveau conseil municipal loue le nouveau Balcon d'Emeraude, qui permettra de circuler rapidement vers Lancieux et d'apprécier la vue de la baie qu'on a perdue avec les constructions du boulevard de la mer…Mais la décision finale est du ressort du Conseil Général. L'ambiance de 1925 est pour les corniches et après 25 ans d'études et de délibération, le conseil général, par une seule voix de majorité, décide finalement de construire le Balcon d'Emeraude[4]. Le conseil général des Cotes du Nord participe lui aussi au financement.

Armel Beaufils, très opposé, ne réussit pas cette fois-là à défendre les paysages et l'environnement.

Réalisation du Balcon

Le pont, en béton armé et acier, est conçu par l'ingénieur des Ponts et Chaussée Louis Harel de la Noe (1852-1931)[5]. En 1926, on fait un appel d'offre pour la réalisation du pont. C'est l'Entreprise Industrielle pour la Construction (EIC) qui l'emporte et le pont sera terminé fin 1928.

La réalisation des 1217m de tranchée et corniche du balcon d'Emeraude sera plus longue que celle du pont. Les expropriations prennent déjà plus de temps que prévu et le projet ne peut commencer.

[4] C.Dressayre, Armel et Zannic Beaufils, Edit.Namasté, Saint Briac (1996)
[5] Il construisit de nombreux viaducs des chemins de fer secondaires bretons

La construction comprend la réalisation de deux tranchées, au début et à la fin du balcon, d'une corniche sous la falaise, d'un pont au petit port et d'une passerelle pour rejoindre la villa du Chatelet Maison Carrée.

Concernant la structure de la corniche, elle comprend un mur de soutènement d'une dizaine de mètres de haut ; et on remblaie l'espace entre le mur de soutènement et la falaise. Le mur repose sur le rocher sous-jacent ou sur une large semelle posée sur le sable, suivant la position. Devant la plage de la Roche Rouge, on s'écarte de la falaise et on construit deux murs de soutènement parallèles en laissant un espace vide vers la falaise. L'espace formé entre la falaise et le mur est remblayé par des rochers provenant des tranchées, en particulier de celle côté Lancieux dont la largeur est adaptée au besoin de rocher. Il faut remblayer de l'ordre de 70 000m^3.

Le mur fonctionne à marée basse comme un mur de soutènement qui retient les rochers et les charges de la circulation. A marée haute, il faut résister aux efforts de la mer.

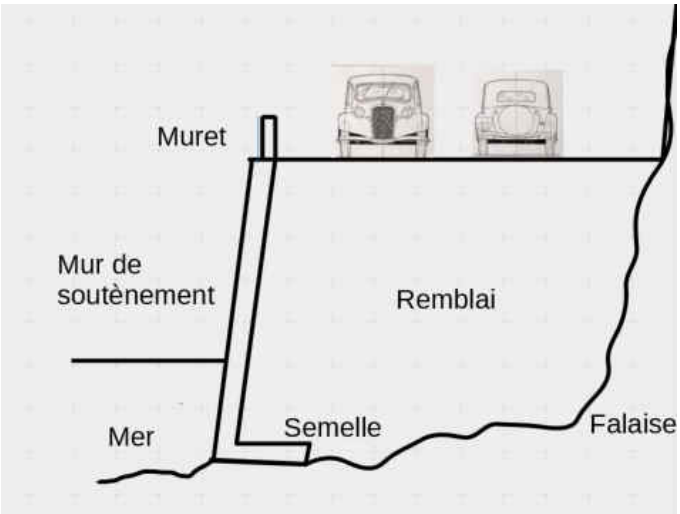

Figure 1 Section de principe de la structure de la corniche

En 1928, on fait enfin un appel d'offre et on reçoit dix propositions. Elles montrent une très grande dispersion des conceptions et des prix, ce qui jette le trouble chez les décideurs. En effet de nombreuses options sont possibles :

- Murs en maçonnerie comme à Longchamp ou mur en béton ?
- Quelle est l'épaisseur optimale du mur que l'on va construire ? Mince et économique, et sans doute peu durable, ou lourd, couteux et plus durable ? Mal conçu, le mur peut se fissurer, glisser vers la mer, se renverser, être endommagé par la mer…
- Ce mur doit-il être étanche ? mais que faire de l'eau de ruissèlement et l'eau de pluie avec un mur étanche? Un mur non étanche par contre va laisser la mer entrer dans le sol du balcon, sans contrôle, à chaque marée.

Finalement en juin 1929, on sélectionne l'offre de l'entreprise qui a déjà fait le pont, qui est sur place et qui a déjà montré sa bonne compétence.

Le projet risque de s'arrêter trois mois plus tard. En octobre 29, le conseil général de Côtes du Nord menace de ne plus financer le Balcon qui maintenant n'a plus d'utilité pour le tramway des Cotes du Nord. Mais finalement Mr Crolard arrive à le faire changer d'avis et les travaux peuvent continuer.

L'entreprise sélectionnée a fait le pont en béton, elle a l'équipement sur place, le mur du balcon sera donc en béton. On le fait non étanche et on créée des barbacanes. On réalise donc une grande banche qui permet de couler une certaine longueur de mur[6]. Cette longueur est limitée par la quantité de béton qu'on peut couler entre deux marées. Quand le béton est suffisamment pris et peut résister à la mer, on déplace la banche et on l'adapte pour couler la section suivante.

Parallèlement, on mine à l'explosif et on creuse la falaise. On remblaie derrière le mur après un transport des cailloux en petit train…

Au sommet, côté mer, on construit un muret de sécurité, qui malheureusement va couper la vue des futurs automobilistes.

Après avoir travaillé à la construction du pont de nombreux briacins seront employés sur ce nouveau chantier, ce qui va améliorer les finances du village.

Le travail est rondement mené puisqu'il y a moins de deux ans entre la signature du contrat et l'inauguration.

Mr Maurice Deligne, ministre des travaux publics, accompagné de Mr Guernier, député d'Ille et Vilaine et ministre des Postes, inaugurent le balcon d'Emeraude le 19 juillet 1931. A cette époque il y a 1,4 million d'automobiles en France.

Conséquences

Cependant si le projet est une réussite technique, c'est un fiasco d'organisation complet. Il a été tellement long à réaliser que le tramway de Saint Briac est arrêté l'année qui précède celle de l'inauguration du Balcon d'Emeraude. Le Balcon, imaginé pour le transport ferroviaire, ne verra que des trains de cailloux mais aucun train de voyageurs.

L'aspect environnemental n'est pas meilleur ; à cette époque, on se dispense d'étude d'impact: La plage du petit Béchet, ou Béchet Labbé ou de la Roche Rouge est alors bien mal traitée. C'est pourtant une jolie plage, la plus proche du bourg, la plus facile d'accès. Devant elle, on construit une digue épaisse[7]. A chaque marée, elle se remplit d'une eau peu ragoutante, provenant partiellement des rejets des villas qui dominent. Elle s'envase rapidement. Le projet de piscine marine, qui aurait pu y être créé, n'aboutit pas. Plusieurs propriétaires sont dégoutés et vendent leur villa (Askar vendu par Mr Verliac qui irait s'établir à Inch Allah ?).

Le petit fjord du petit port est lui aussi détruit. Il est partiellement remblayé et la vue est bouchée par une digue et un gros pont de béton. En descendant la rue du petit port, on voyait le Frémur au fond. Cette vue a disparu.

[6] On la voit sur une photo que je n'ai pas été capable de retrouver.

[7] Armel Beaufils avait demandé, à la place de la digue, la pose d'un pont léger et mince qui ne condamne pas la plage, ou au pire, réaliser une piscine marine comme à Dinard ou à St Malo.

Le Balcon d'Emeraude est rapidement réutilisé pour la circulation automobile et va devenir un contournement efficace du bourg de St Briac. Il se transforme en route nationale.

En aout 1944, deux arches du pont ainsi que le pont du petit port seront coupés mais le Balcon sera alors peu endommagé.

Après la guerre, on utilise le Balcon pour les Fêtes villageoises, avant qu'elles n'émigrent au château du Nessay, déjà chassées par la circulation importante.

Avec le développement de l'automobile, on a maintenant une route très passante, bruyante et dangereuse. Les promenades à pied ou en bicyclette n'y sont pas très agréables. Cela ne correspond pas à ce qu'avaient voulu les Briacins de 1925.

Le Balcon se déforme, se tasse partiellement sous l'action de la mer, qui le pénètre à chaque marée, créant des ornières mais il résiste assez bien dans sa structure.

Avec la création de la route à Bourges dans les années 1970, la circulation augmente encore et draîne les automobiles de la région. Il y a alors 14 millions d'automobiles en France. Dès ce temps, on pense alors qu'il faudrait faire quelque chose d'autre de ce Balcon, pour le rendre plus touristiques et plus écologique.

On va détruire le pont du Frémur trop étroit et corrodé en 1979 et on trouvera économique de jeter les gravas du pont dans le trou du petit Béchet … La plage disparait définitivement ; elle est remblayée et transformée en jardin public et parking. Le nouveau pont est construit en 1980. Il y a maintenant 21 millions de véhicules automobiles en France.

Il faudra beaucoup de temps pour qu'on décide que ce Balcon est beaucoup plus qu'une route de passage et qu'on commence à essayer de le réhabiliter et qu'il redevienne une promenade pour admirer la vue, ce qui était le vœux des Briacins qui avaient voté pour le Balcon…Il y a maintenant 39 millions d'automobiles en France, soit presque trente fois plus qu'à la création du Balcon….

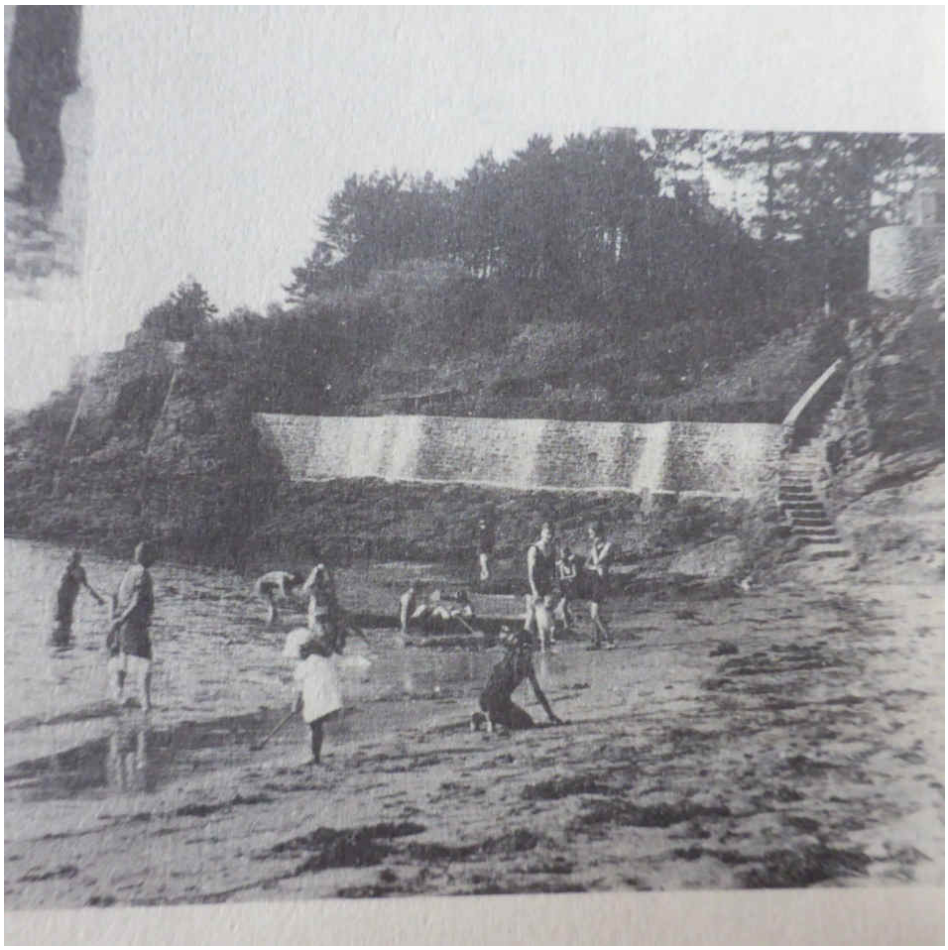

Figure 2 Plage du petit Béchet ou de la Roche Rouge avant 1930 (photo M.Duvivier) (le nouveau mur de Mr Verliac à Askar est un peu aggressif !)

Figure 3 Le Petit Port avant son remblayage de 1930

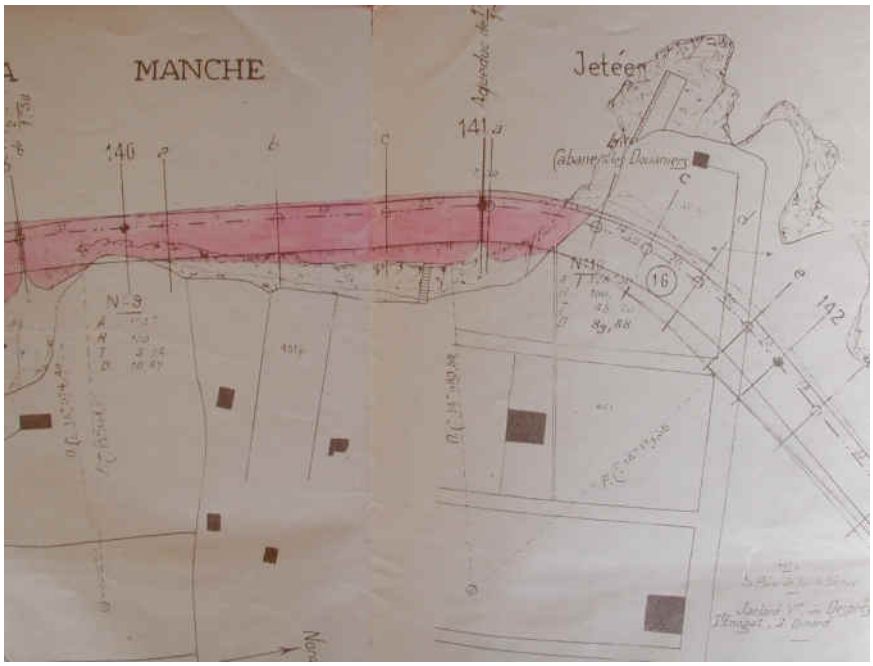

Figure 4 Plan 1926, le Balcon près de la cale des Américains et devant la plage du petit Béchet

Figure 5 Plan 1926, Balcon au niveau du calvaire des marins, avec la passerelle et la nouvelle rue de Lancieux

Figure 6 Photos de l'inauguration du pont avec les ouvriers briacins et leurs enfants

Figure 7 Le pont de Lancieux en 1930 (sur la gauche, on a entreposé les rails du petit train qui transporte le remblai de la tranchée à la corniche)

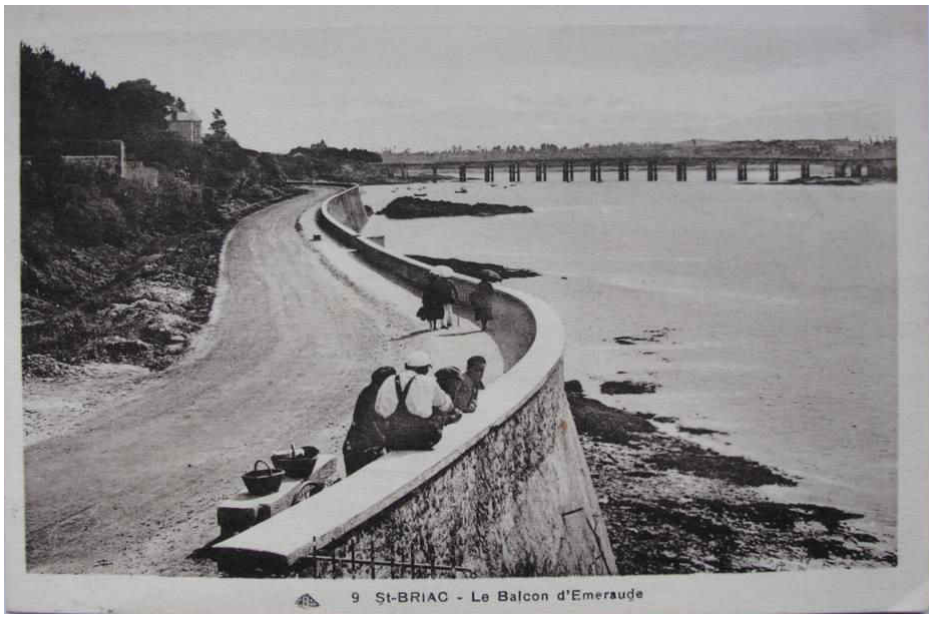

Figure 8 Le Balcon vue de l'autre coté (avec le muret)

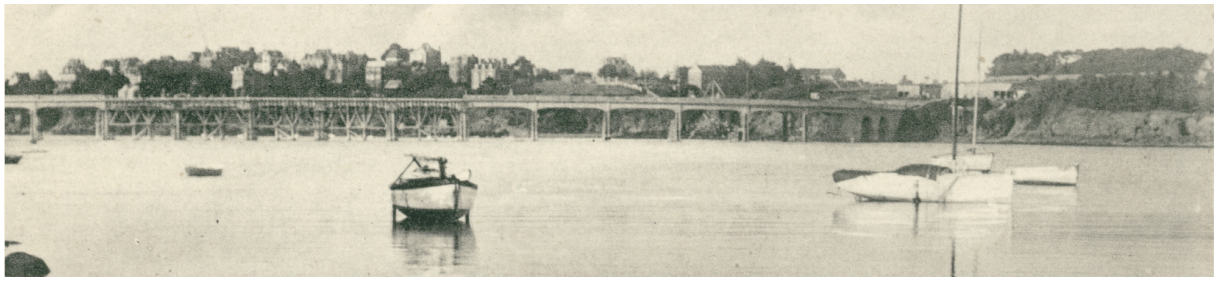

Figure 9 Pont de Lancieux avec les arches en réparation vers 1945

https://sites.google.com/view/saintbriachistorique

M.Kornmann 4/2018