





Sommaire

Invention des pratiques balnéaires	9
Des thermes aux bains de mer curatifs	10
Dieppe, première station balnéaire française	13
Lignes de chemin de fer et tourisme normand	15
Bains à Veules	23
Discours mythique de la découverte de la plage	24
Les ambulants, peintres russes en résidence	26
Influence des guides touristiques	27
Architecture et urbanisme	35
Aménagements et infrastructures balnéaires	36
La promenade du front de mer	41
L'établissement des bains	45
Le casino et la société anonyme des bains de mer	49
Temps de loisirs, activités ludiques et sportives	52
Villégiature et villas	59
Architecture régionaliste et éclectisme	63
Les vestiges d'une « villégiature du XIX ^e siècle »	69
Villas de Veules	79
Quelques villas détruites	135
Bibliographie	143



Le village de Veules-en-Caux, rebaptisé Veules-les-Roses au XIX^e siècle, est un village de campagne situé en bord de mer. À l'origine, ce petit port d'échouage était peuplé de pêcheurs et de tisserands. Aux alentours, son terroir de terres fertiles était cultivé par des paysans dont les fermes se situaient souvent sur la rive du fleuve. Les familles de ces deux populations avaient une activité complémentaire de tissage. La révolution industrielle touchera durement l'activité textile du village. C'est la découverte de ses charmes par des artistes vers 1830 qui lui donnera un nouvel essor économique et en fera une station balnéaire.

C'est l'histoire que ce livre va vous faire connaître.

Veules compte aujourd'hui un nombre important de villas datant du XIX^e siècle, valorisées par les propriétaires et appréciées des voyageurs. Aujourd'hui, ces demeures de caractère sont les témoins de l'époque de la villégiature à Veules. C'est pourquoi nous avons complété ce travail en donnant l'exemple de quelques villas balnéaires, construites de 1830 à la fin des Années folles et spécifiquement conçues pour héberger une famille en séjour de villégiature longue. En collaboration avec leur propriétaire, chaque villa est illustrée par des photos anciennes et actuelles, accompagnées d'anecdotes ou d'informations sur son histoire.

Nous remercions chaleureusement Marie Jamet d'avoir aimé écrire cette page d'histoire, initialement dans le cadre de ses travaux universitaires (2016), ainsi que son professeur Aurélien Poidevin qui a validé son étude à l'université de Rouen (2017). Nous remercions les administrateurs de notre association qui ont soutenu une première édition en 2020. Des pensées particulières vont à Bernard Anciaux qui a piloté avec succès la composition de l'ouvrage et à François Marinier qui a photographié les villas balnéaires illustrant les textes. Nous remercions les propriétaires des maisons étudiées qui nous ont ouvert leurs portes, leurs albums ou archives familiales ainsi que les personnes qui ont recherché des cartes postales anciennes et des photographies des villas aujourd'hui disparues.

Sylvie Bosquier
Présidente de l'Association pour
la Sauvegarde du Patrimoine Veulais de 2005 à 2022

Au lendemain de la monarchie de Juillet et du Second Empire, la III^e République s'affirme comme un régime stable et durable. Quelque temps auparavant, la Révolution française avait déjà apporté une césure et un basculement de la société traditionnelle vers une société moderne. L'histoire sociale du XIX^e siècle se caractérise alors par l'émergence de nouveaux groupes qui aspirent aux loisirs et aux divertissements¹. Ce champ d'études tente de mettre en évidence le nouveau rapport des classes bourgeoises et aristocrates à leur environnement.

Dans le contexte de la seconde révolution industrielle émerge la figure du baigneur. La « naissance d'une plage » revient à évoquer sa découverte par un ou plusieurs individus, autres que les populations locales et les travailleurs de la mer. Le contexte politique et social perturbé et les révolutions industrielles entraînent des sentiments d'anxiété, de mélancolie, parfois évoqués par le terme « spleen », au sein des classes dominantes et favorisent la découverte des rivages². Il convient de retracer la transformation de cet espace sauvage en destination « à la mode ».

Cette société en pleine mutation appréhende d'une nouvelle manière l'espace littoral et favorise l'émergence d'un ensemble architectural et culturel global, relatif à un style de vie des classes privilégiées du XIX^e siècle.

Aujourd'hui, les cartes postales constituent un observatoire privilégié pour percevoir l'irruption de ces nouvelles pratiques corporelles fondées sur le souci de soi, le bien-être et la maîtrise du corps.

Sources particulièrement abondantes, à fortes charges émotionnelles, elles permettent de retracer les modifications du paysage, de mettre en lumière l'apparition des nouvelles modes et pratiques culturelles. De plus, elles gardent une trace des destructions du front de mer et de certaines villas démolies lors des travaux du mur de l'Atlantique.

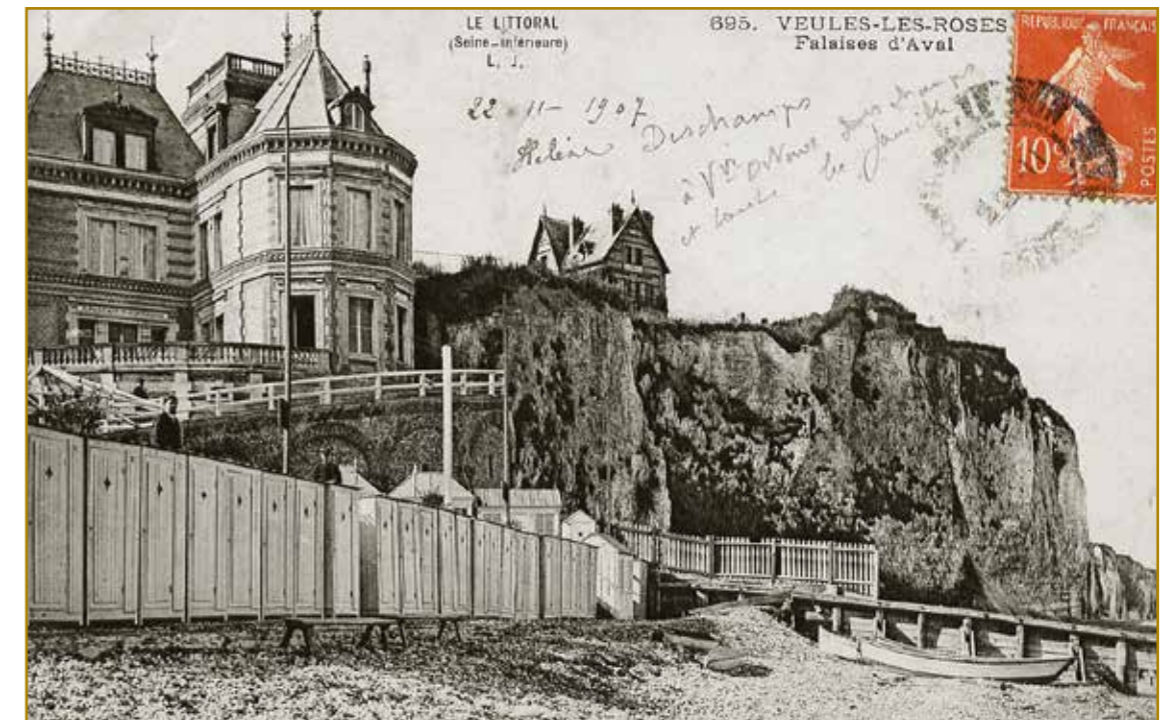
Plus largement, photographies et cartes postales participent au travail de mémoire. Elles évoquent ce qu'était cette vie à la mer au XIX^e siècle, entre villégiature et mondanité.

Des thermes aux bains de mer curatifs

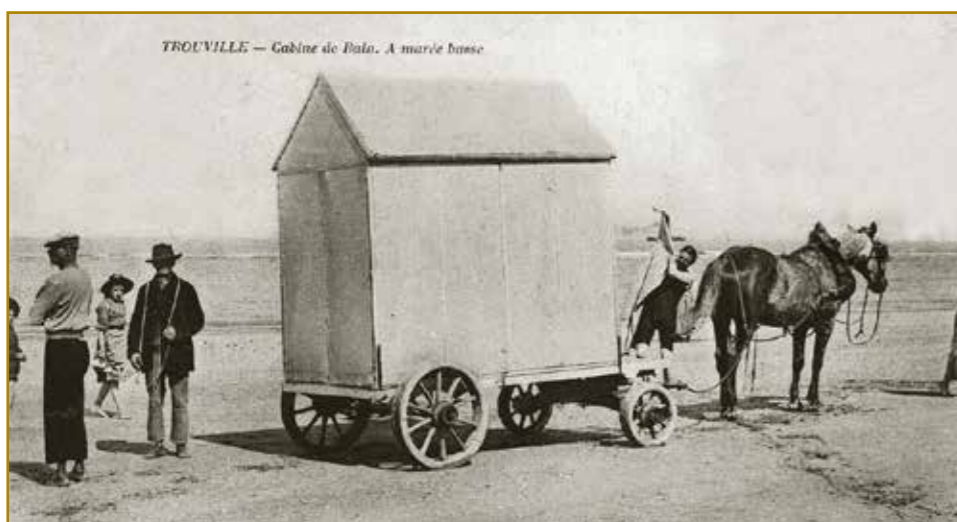
Dès le début du XVIII^e siècle, confrontés à la révolution industrielle et aux transitions démographiques, les aristocrates anglais sont attirés par les effets curatifs des bains et se retrouvent notamment dans la station thermale de Bath (ville du comté de Somerset, au sud-ouest de l'Angleterre).

Des médecins, comme le docteur Richard Russell (surnommé « l'inventeur de la mer » par Jules Michelet³), proclament les vertus thérapeutiques du bain de mer par immersion et le rôle de la suffocation. Trois qualités de l'eau de mer sont citées dans les traités de médecine : la froideur, la salinité et la turbulence. Le baigneur dispose de peu de liberté. C'est le médecin qui prescrit l'heure, la durée, le lieu de la baignade et les exercices à suivre. Le bain pro-

Plage de Veules et terrasse du casino, carte postale, 1890.



The Brighton West Pier est inauguré en 1866, mesure 340 mètres de long et 94 mètres de large.



Tirées par des chevaux, les cabines roulantes permettent au baigneur de se déshabiller juste avant de rentrer dans l'eau, de se protéger des regards, du vent et du sable jusqu'au dernier moment.

voque des émotions dues à une brutale immersion. « Le plaisir naît de l'eau qui flagelle⁴. » Le guide-baigneur plonge le patient au moment où la vague se brise, tout en lui tenant la tête, afin d'augmenter la suffocation. Dans une eau à 12 ou 14 °C, les corps sont saisis et la respiration coupée. Le baigneur suffoque tandis que le guide tente de lui redonner le souffle par des frictions. Les exercices durent entre 5 et 15 minutes. Le bain est vécu comme une occasion de ressentir de vives émotions.

Des stations mondaines se développent comme Brighton, Hastings ou Yarmouth avec un programme d'urbanisme inédit : une promenade en bord de mer sur des boulevards en planches ou sur des *piers* (jetées-promenades) avec la possibilité de prendre des bains de mer en *bathing machines* (cabines roulantes).

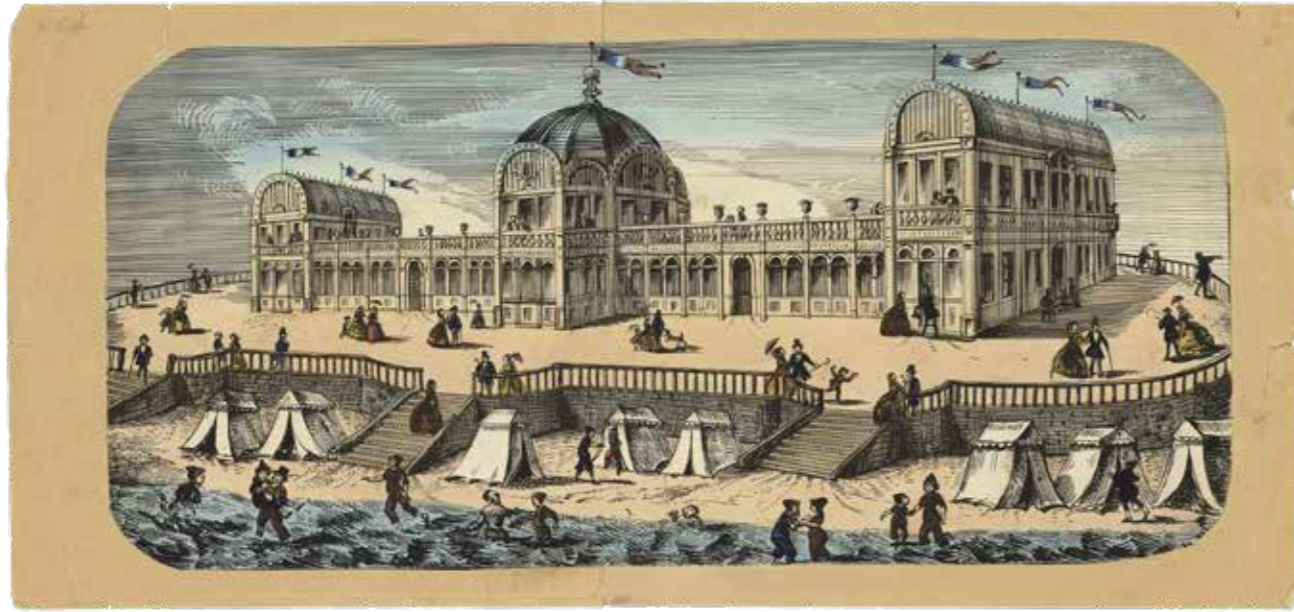
Dans un premier temps, ces nouveaux arrivants ne viennent pas sur la plage pour « s'exposer aux rayons du soleil qui congestionne, dessèche la fibre, colore la peau d'un hâle laborieux et qui, de toute manière, suscite le déplaisir. On ne s'allonge guère sur le sable ; on le parcourt, on s'y assied. La plage est un lieu de déambulation, de conversation ; elle prolonge le circuit de la promenade inaugurée sur les dunes ou le long du sentier de la falaise⁵. » En effet, la prise des bains de mer n'induit pas encore l'exposition au soleil et la recherche d'un teint hâlé. La conquête des plages normandes est avant tout faite pour prendre un bain, se soigner, prendre l'air et se promener.

Dieppe, première station balnéaire française

La proximité géographique, les similarités géologiques et climatiques entre l'Angleterre du Sud-Est et la Normandie favorisent ces échanges et font apparaître les premiers villégiateurs sur la Côte d'Albâtre, dans le département de la Seine-Inférieure (actuelle Seine-Maritime, depuis 1955). Les années 1830 marquent le commencement des usages balnéaires de l'aristocratie française et l'émergence d'un nouveau style de vie basé principalement sur la pratique de loisirs.

En 1824, Dieppe devient la première station balnéaire française et acquiert rapidement une réputation de plage mondaine. À l'initiative de la duchesse de Berry, elle est conçue sur le modèle des villes anglaises du bord de mer. Cette première forme de villégiature française est avant tout « mondaine » : elle attire des aristocrates anglais, mais aussi la cour de Charles X qui prend ses quartiers d'été au mois de juillet. Ces nouvelles pratiques touchent également quelques bourgeois.

On y construit un luxueux établissement des bains, puis un casino. Ces deux infrastructures formeront les symboles de cette nouvelle ville balnéaire. La mode des bains de mer en Normandie est lancée⁶. Les séjours de la duchesse de Berry favorisent le développement de la station. En 1824, elle visite les villes de Rouen, Jumièges, Caudebec, Le Havre, Honfleur et arrive à Dieppe le 30 juillet. Elle revient



Le casino de 1857, fonds ancien de la Ville de Dieppe.

régulièrement jusqu'en 1830. Le rôle de la duchesse dans la renommée de la station est primordial : elle choisit de s'y installer plusieurs fois en villégiature, développe la pratique des bains auprès des aristocrates et instaure une atmosphère mondaine dans cette ville de pêcheurs. L'urbanisme de Dieppe change. La ville se tourne vers la mer. Des édifices sont aménagés en peu de temps. « La décennie 1820-1830 fut fertile. On compte pour l'année 1826, cinq cents nouvelles maisons. La plus grande entreprise fut la construction d'une jetée suspendue ouverte en 1823⁷. »

À la suite du développement des bains de mer dans la commune de Dieppe, la Côte d'Albâtre se dote rapidement de stations plus ou moins similaires. Dans *La Vie quotidienne sur les plages normandes*, Gabriel Désert décrit la typologie des stations balnéaires de la côte normande. Il en existe deux catégories : les stations mondaines et les « petits trous pas chers⁸ ». Les stations mondaines, à la mode, rassemblent les aristocrates, une élite qui pratique peu la baignade et préfère « se montrer », c'est-à-dire, déambuler sur la promenade, se retirer au casino ou dans les salons de l'établissement des

bains. Les « petits trous pas chers » sont des petites plages, possédant peu d'équipements balnéaires et d'infrastructures d'accueil. Elles sont fréquentées par des intellectuels et des artistes. Ces deux types de stations se développent dans un même temps. Les plages normandes ne se ressemblent pas toutes. Le nombre d'infrastructures permet de les classer dans tel ou tel type de station. Existe-t-il un hôtel des bains ? Comment le casino se structure-t-il ? À quoi ressemble la plage ?

« Si Dieppe, avec sa plage de galets, et Boulogne-sur-Mer, avec sa plage de sable, sont les deux stations concurrentes les plus anciennes, c'est sans doute pour leur proximité avec celles d'outre-Manche. [...] À partir de 1830, de nombreuses stations normandes viennent concurrencer Dieppe, notamment Granville, Fécamp, Trouville ou Étretat⁹. »

Lignes de chemin de fer et tourisme normand

En 1883, le guide Joanne dresse un bilan précis : le pays de Caux totaliserait 23 stations, contre 11 dans la Manche, 8 pour la Côte fleurie. Nous pouvons constater le succès des plages du pays de Caux avant l'année 1900 et l'émergence progressive de cette nouvelle forme de tourisme pour une certaine catégorie sociale privilégiée. L'arrivée de ces nouveaux



Les bains de Dieppe vers 1850, fonds ancien de la Ville de Dieppe.

estivants et l'urbanisation graduelle du front de mer composent un nouveau paysage.

La construction de la ligne Paris Saint-Lazare – Le Havre entre 1843 et 1847 permet un trajet beaucoup plus rapide et confortable. Le voyageur atteint la Manche en cinq heures.

« L'arrivée dans la gare terminale du Havre emporte l'enthousiasme du voyageur : « Tout ce parcours pittoresque, varié, charmant, de 89 km, a été franchi en deux heures, et pas un seul instant

de fatigue, d'oïseté, de malaise ! Cette grande joie de dévorer l'espace, d'aller si bien et si vite ; ces aspects de beautés naturelles qui se mêlent et se confondent avec les chefs-d'œuvre du travail humain, ce profond sentiment de la force, de la prospérité, de la fortune d'un pays comme la France. [...] Entendez-vous l'océan gronder ? Voici la mer ! Voici la mer ! Paris, port de mer ! L'océan à cinq heures de Notre-Dame-de-Paris¹⁰ ! »

Puis, le chemin de fer se développe et d'autres communes sont reliées à l'axe principal permettant la découverte de nouvelles plages par les baigneurs, appelés aussi « étrangers » ou « villégiateurs ». Les transports depuis la plage de Dieppe sont mis en place. La gare de Fécamp ouvre en 1856. La ville du Tréport est desservie en 1872. Puis, le réseau ferroviaire tarde à se densifier. Il faudra attendre l'année 1880 pour que la gare de Saint-Valery soit accessible (par l'embranchement de Motteville). La gare d'Étretat est édifiée en 1895¹¹. Par ailleurs, dans les années 1880, le conseil municipal de Veules a souhaité mettre à l'étude la construction d'une gare et d'un chemin de fer pour rejoindre la commune directement sans arrêt à Motteville. Le projet n'aboutira jamais faute de moyens. Avant 1880, pour se rendre à Veules, il faut s'arrêter à Motteville, puis continuer sa route en diligence.

« Dès les premiers projets de chemin de fer de Paris à la mer, la desserte de Dieppe fut envisagée. Souhaitée par les élus locaux pour développer l'économie de la région, la construction de la ligne de Dieppe, qui s'embranche sur la ligne Rouen-Le Havre à Malaunay à une quinzaine de kilomètres au nord de Rouen et traverse le pays de Caux, ne fut pas facile en raison de la nature du terrain. Menée à bien par les entrepreneurs Mackenzie et Brassey, elle fut ouverte le 1^{er} août 1848. [...] La ligne Bréauté-Fécamp est inaugurée en 1856. [...] Les autres stations furent desservies plus tard, avec l'apparition des premières lignes d'intérêt local. En 1880, la ligne Motteville-Saint-Valery (38 km) rend accessibles les stations côtières plus petites, mais très fréquentées, comme Veules-les-Roses, Veulettes, les Petites-Dalles¹². »

Depuis Paris, le voyageur se rend à Dieppe ou Motteville pour 28 F en 1^{re} classe et 20 F en 2^e classe. Des correspondances en voitures à cheval permettent de desservir les villes du Tréport, Saint-Valery-en-Caux et Veules. Comparée aux autres trajets de Paris vers les gares normandes, Dieppe est la destination la moins chère¹³.

L'essor du train et la création d'un plus grand réseau de chemin de fer ont permis de multiplier les déplacements touristiques. Des affiches publicitaires vantent les mérites de telle ou telle station. À 4 h 30 de Paris en train, la station mondaine de Saint-Va-



L'arrivée à Veules, carte postale, vers 1880.



Affiches publicitaires des villes de bain, Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, vers 1880.

Service des Voyageurs entre PARIS & DIEPPE

PARIS A DIEPPE		DIEPPE A PARIS	
1 ^{er} Classe	14 00	1 ^{er} Classe	14 00
2 ^e Classe	10 00	2 ^e Classe	10 00
3 ^e Classe	7 00	3 ^e Classe	7 00
DE PARIS SAINT-LAZARE A DIEPPE		DE DIEPPE A PARIS SAINT-LAZARE	
1 ^{er} Classe	14 00	1 ^{er} Classe	14 00
2 ^e Classe	10 00	2 ^e Classe	10 00
3 ^e Classe	7 00	3 ^e Classe	7 00

EXCURSIONS EN ANGLETERRE

PARIS A LONDRES		DIEPPE A LONDRES	
1 ^{er} Classe	42 00	1 ^{er} Classe	38 00
2 ^e Classe	32 00	2 ^e Classe	28 00
3 ^e Classe	22 00	3 ^e Classe	18 00

DE PARIS A DIEPPE EN 3 1/2



Les trains de plaisir. Daumier, gravures, 1852-1864.



BILLETS D'ALLER ET RETOUR

DE PARIS AUX GARES SUIVANTES	PRIX		LOCALITÉS EN CORRESPONDANCE
	1 ^{ère} classe	2 ^e classe	
DIEPPE..... MOTTEVILLE..... HAVRE..... FÉCAMP..... TROUVILLE.....	28	20	Le Tréport. St-Valery-en-Caux, Veules. • • •
HONFLEUR..... CAEN.....	30	22	Yport, Etretat. Villers-s-Mer, Houlgate, Beuzeval, Cabourg, Villerville. • • •
CHERBOURG..... SAINT-MALO-SAINTE-SERVAN	50 60	38 45	Lion-s-Mer, Luc, Langrune, Courseulles. • • • Dinard-Saint-Enogat.

Tarifs des billets au départ de Paris, 1866

lery-en-Caux propose des bains de mer, un casino et un grand orchestre. La bonne société est représentée au bord de l'eau, en costumes élégants et colorés. L'affiche diffuse une autre image de la Normandie entre « campagne, bois, ombrages, hautes falaises, pêches, etc. ». Le mondain se divertit tout en se délassant. L'affiche reproduit les bâtiments, symboles de la ville de bains, surmontés par un drapeau de la République française. La Compagnie des chemins de fer de l'Ouest sait tirer profit de la mode des bains de mer et instaure des « formules touristiques » le temps d'un week-end. Les premiers « trains de plaisirs » arrivent à Dieppe en 1848¹⁴. En moins de temps, le voyageur peut espérer « aller plus loin ». La notion de « temps de loisirs » émerge. L'horaire du train impose un découpage de la saison touristique par la mise en place des « billets de 33 jours », des « billets de bains de mer » valables du jeudi à 5 heures du soir au lundi, des billets aux itinéraires non modifiables, et des billets de voyage circulaire¹⁵.

« Dès juin 1847, la Compagnie des chemins de fer du Havre crée les “trains de promenades” à l'intention des estivants en excursion pour la journée, avec des tarifs attractifs. Trois ans après apparaissent les fameux “trains de plaisir”, à l'occasion de fêtes ou de manifestations sportives spectaculaires telles que les régates, courses hippiques [...]. Ces pratiques, imitées de l'Angleterre, inspirent aux illustrateurs de l'époque des gravures ironiques et pittoresques dont Daumier constitue sans doute le meilleur représentant¹⁶. »

1. Christophe CHARLE, *Histoire sociale de la France au XIX^e siècle*, Éditions du Seuil, 1991, p. 140-255.
2. Alain CORBIN, *Le Territoire du vide : l'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Flammarion, 1990, p. 71.
3. Jules MICHELET, *La Mer*, Éditions Michel Lévy, 1861, p. 354.
4. Alain CORBIN, *Le Territoire du vide : l'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Flammarion, 1990, p. 90.
5. Alain CORBIN, *Le Territoire du vide : l'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Flammarion, 1990, p. 94.
6. Viviane MANASE, « Les villégiatures familiales de la côte d'Albâtre (du Tréport au Havre) », *In Situ*, 2010 [accessible en ligne : <https://journals.openedition.org/insitu/6966>].
7. Isabelle TAILLANDIER, *La Villégiature à Dieppe sous la Restauration. Une pratique aristocratique.*, Éditions Bertout, Luneray, 1990, p. 37 à 58.
8. Gabriel DÉSSERT, *La Vie quotidienne sur les plages normandes du Second Empire aux Années folles*, Éditions Hachette, 1983, p. 13-46.
9. Bernard TOULIER, *Villégiature des bords de mer. Architecture et urbanisme, XVIII^e-XIX^e siècle*, Paris, Éditions du patrimoine, 2010, p. 15.
10. Jules JANIN, *Voyage de Paris à la mer*, 1847.
11. Viviane MANASE, « Les villégiatures familiales de la côte d'Albâtre (du Tréport au Havre) », *In Situ*, 2010 [accessible en ligne : <https://journals.openedition.org/insitu/6966>].
12. Bernard TOULIER, Denis WORONOFF, Dominique HERVIER, *De Paris à la mer, la ligne de chemin de fer*, Paris A.P.P.I.F., 2010, p. 32-33.
13. Eugène D'AURIAC, *Guide pratique, historique et descriptif aux bains de mer de la Manche et de l'Océan*, 1866, p. 109.
14. Viviane MANASE, « Les villégiatures familiales de la côte d'Albâtre (du Tréport au Havre) », *In Situ*, 2010 [accessible en ligne : <https://journals.openedition.org/insitu/6966>].
15. Bernard TOULIER, « L'influence des guides touristiques dans la représentation et la construction de l'espace balnéaire 1850-1950 », accessible en ligne : www.culture.gouv.fr/culture/inventai/telechar/toulier.pdf
16. Bernard TOULIER, Denis WORONOFF, Dominique HERVIER, *De Paris à la mer, la ligne de chemin de fer*, Paris A.P.P.I.F., 2010, p. 32-33.