



Brighton et Blackpool: un pays, deux rivages

Allan Brodie – conférence du 08 octobre 2015 à Nice, au Centre universitaire Méditerranéen

traduction par la Mission Promenade des Anglais – Ville de Nice

Au cours de mon exposé, je vais explorer deux modèles contrastés du rivage britannique et donc deux types de promenades très différentes.

Les origines aristocratiques de **Brighton** au 18^e siècle aboutissent au 19^e siècle à la création d'une station de la taille d'une ville, avec un front de mer dominé à chaque extrémité par des équipements conséquents à destination des riches visiteurs. Ce développement étant favorisé par la proximité de Brighton avec Londres.

En revanche, **Blackpool**, la plus grande station du nord de l'Angleterre reflète les exigences et les goûts des hommes d'affaires et des travailleurs de la Grande-Bretagne de la révolution industrielle du Lancashire et du Yorkshire. Des millions de vacanciers de la classe ouvrière pouvaient alors passer une semaine au bord de la mer dans des lotissements de vacances à dimension industrielle, agrémentés de divertissements conséquents et variés.

Les deux stations ont eu un impact considérable sur les autres stations balnéaires britanniques à différentes époques et de différente manière, et les deux ont contribué au model britannique du rivage exporté en Europe au cours du 19^e siècle.

Cependant, avant de plonger dans leurs histoires respectives, je voudrais rappeler brièvement les origines des vacances à la mer en Angleterre, et relier certaines de leurs principales étapes précoces à des similitudes avec Nice (en termes de visiteurs et d'événements), menant à la création de la Promenade des Anglais en 1822-1824.

Je vais ensuite vous inviter à voyager le long du front de mer de Brighton et Blackpool, décrivant leurs principales caractéristiques, et notamment comment et pourquoi elles ont été créées.

Je vais conclure en expliquant comment ces stations contrastées racontent l'histoire de la station balnéaire britannique, une idée qui a été adoptée avec enthousiasme et exportée au cours du 19^e siècle dans de nombreuses villes comme Nice, mais aussi en France et plus largement en Europe et en Amérique.

Les premières stations balnéaires et les bains de mer :

Les bains de mer et la natation ont d'abord été mentionnés sporadiquement par des écrivains médicaux en Angleterre au cours des 16^e et 17^e siècles, c'est au début du 18^e siècle que des preuves claires que la culture du bain de mer entre dans les mœurs quotidiennes, sont établies, notamment dans les classes aisées qui se précipitent vers les villes côtières, comme Scarborough, **Margate** et Brighton. Ces petits ports offrent des logements et même des formes modestes de divertissements qui, certes, ne rivalisent pas avec la scène culturelle et sociale étincelante de Londres ou de Bath, mais qui aident à passer les longues heures après la baignade dans la mer, qui se terminait dans la matinée.

Vers le milieu du 18^e siècle, le nombre de touristes qui visitent la côte anglaise était suffisamment important pour avoir une incidence sur le logement, et notamment par la création de maisons individuelles, comme la **maison « Edward Capell » à Hastings au début des années 1760. En 1769, une place entière a été aménagée à Margate, dans le Kent.** A cette période, un nombre croissant de villes côtières ouvrières deviennent des stations balnéaires.

Mais un autre processus était déjà en cours - de nouvelles colonies ont commencé à s'implanter là où aucune ville côtière préexistante n'existait. **La première d'entre elles est Blackpool**, où les bains de mer sont mentionnés pour la première fois en 1754. En 1788 on y établit de grandes maisons sur la côte et même un théâtre aménagé dans une grange, fréquenté par des centaines de visiteurs chaque année.

En 1771, le roman de Tobias Smollett « L'expédition de Humphry Clinker » a été publié. Il relate une longue scène de **la visite du personnage Matthew Bramble à Scarborough**, où il se baignait dans la mer dans un chariot de bain, avec des centaines d'autres visiteurs fortunés. Il raconte comment : « tous nos joyeux oiseaux de passage ont pris leur vol pour Bristolwell, Tunbridge, Brighthelmstone, Scarborough, Harrowgate etc. ». Il y dépeint « la vie amusante dans les spas et au bord de la mer ».

Quelques années plus tôt, **Smollett avait visité Nice**, où il avait vécu de novembre 1763 à avril 1765. Son livre « Voyages à travers la France et l'Italie » publié en 1766, décrit Nice dans ces années 1760. A son arrivée, après avoir passé « une semaine dans une auberge misérable », il indique : « Je pris un rez-de-chaussée pour dix mois au taux de quatre cents livres par an ». Dans son livre, il décrit la beauté de la campagne autour de Nice ainsi que celle de la ville, et aime décrire de longues scènes de sa vie quotidienne, le logement, la nourriture et les boissons, y compris la viande excellente, le poisson et le vin ainsi que son appréciation moins satisfaisante sur le beurre et le lait. Il décrit également la difficulté de trouver du personnel convenable. Peut-être est-ce là une indication sur le reflet de son caractère plutôt que sur la qualité de serviteurs ? Le guide de Nice d'Emile Négrin, un siècle après le séjour de Smollett, l'a décrit comme « un écrivain anglais qui a publié sur Nice des lettres assez acerbes ». La vérité est que, partout où Smollett passe, il trouve généralement beaucoup à redire, il se plaint, se moque et s'en amuse.

Smollett avait été amené à Nice pour sa santé. Le climat doux d'hiver et l'eau de mer agréablement chaude lui ont permis de guérir certains des pires aspects de son état, ses fièvres et ses problèmes respiratoires notamment. **Les bains de mer étaient une pratique courante tout autour de la côte anglaise** dans les années 1760, mais à Nice, il semble avoir créé la surprise à cette époque, ce qui aura sans aucun doute été attribué, comme d'habitude, à l'excentricité anglaise. Toutefois, certains des soldats suisses en garnison à proximité ont rapidement décidé d'imiter ses pitreries.

Smollett était sans doute important pour l'ouverture de Nice aux visiteurs anglais, mais l'intérêt pour Nice de la part d'un membre éminent de la famille royale va également être considérable. **Le Prince William Henry, premier Duc de Gloucester et Edimbourg (1743-1805)**, l'un des frères du roi George III, est venu sur la Côte d'Azur durant les années 1760. Au même moment, il se rendait aussi à Brighton, avec des répercussions majeures pour que ce petit port côtier.

En effet, en 1760, la famille Pelham, une famille aristocratique de Sussex, qui entretenait des liens étroits avec la famille royale, était en visite à Brighton, conduisant en 1765 à une visite du duc de Gloucester, et **en 1783 à la première des nombreuses visites de George, prince de Pays de Galles**, le futur prince régent devenu George IV. Ce serait sa présence et la construction d'une maison notable de style néoclassique, puis plus tard sa **transformation en pavillon somptueux de la Marine royale**, qui aurait renforcé Brighton dans son image de pionnière dans l'élaboration d'un modèle de station balnéaire anglaise pour les classes moyennes-supérieures et aristocratiques.

Dans le sillage de ces pionniers voyageurs sur la Côte d'Azur, d'autres Anglais adeptes du Grand Tour sont venus, en particulier pour profiter des hivers doux. Le botaniste Sir James Edward Smith (1759-1828), est resté à Nice dans « **une auberge décente et raisonnable** » en 1786, et déjà il disait que Nice était une station balnéaire « anglaise », car de nombreux Anglais s'y trouvaient pour passer l'hiver.

Le réformateur agricole et écrivain Arthur Young (1741-1820), qui a visité Nice en 1789, remarque que de nombreuses maisons semblaient avoir été construites pour accueillir les étrangers, un fait également mentionné par Auguste de la Lande en 1787. Edward Rigby (1747 à 1821), un médecin qui a visité Nice avec trois compagnons, est resté dans un hôtel de style anglais qui a servi du « **rôti de bœuf et des pommes de terre bouillies, avec quelques bonnes spécialités de bière brune (Porter londonienne)** ».

Bien que les visiteurs anglais aient trouvé de nombreuses et agréables situations familières, ce qui était une surprise était non seulement le climat de Nice, **mais aussi sa taille**. En 1800, la population de Nice était de 18 000 habitants, Brighton qui était en train de devenir la station la plus en vogue de Grande-Bretagne n'en comptait que 7 000, Scarborough était d'une taille similaire et Margate, qui était populaire auprès des visiteurs voyageant de Londres en bateau le long de la Tamise, en comptait moins de 5 000. Blackpool, sans aucune bourgade préexistante, n'était alors qu'un petit village d'environ 500 personnes.

La révolution de 1789 n'a pas arrêté immédiatement les visiteurs anglais qui venaient à Nice. Si un désaccord ultérieur avec Napoléon empêcha les Britanniques de profiter des charmes de la Côte d'Azur jusqu'à sa chute en 1815, les Anglais furent bientôt de retour, et parmi eux le révérend **Lewis Way** (1772-1840) un activiste religieux, ayant comme mission la conversion des croyants au judaïsme au christianisme. Après avoir échoué à convertir sa campagne du **Sussex (Stansted House)** en un séminaire religieux, il partit en voyage à travers l'Europe pour la Terre Sainte pour répandre son message. **Il voyage avec sa famille**, dont son fils Albert, un illustrateur accompli et futur antiquaire qui a réalisé de nombreux carnets de voyages pour ses sœurs. Lewis Way s'arrête à Nice en 1822, d'où il se hasarde en Italie, mais il n'ira finalement jamais plus loin. Au lieu de cela, il officie comme aumônier de la communauté anglicane dans l'église nouvellement construite. Apparemment frappé par la pauvreté, dont il a été témoin au cours d'un hiver rigoureux à Nice, il aurait effectivement créé un programme de travaux publics pour donner du travail aux chômeurs locaux. Il l'aurait fait par souscription, en invitant les riches visiteurs anglais à financer la construction de la première promenade de front de mer, nommée plus tard de ce fait : le **Chemin des Anglais**.

Cette première promenade était un modeste et étroit chemin, élargi à 10 m en 1856. **Sa création, est le début d'un processus** dans lequel la relation entre la ville et la mer allait être redéfinie, affirmant une forte présence de l'empreinte de l'homme sur le rivage et la réorientation de la ville vers le front de mer.

Un processus similaire est en cours en Angleterre, où certaines des stations principales créaient des promenades en front de mer, en partie dédiées aux loisirs, mais surtout comme moyen de défense contre la mer. Entourées par l'océan Atlantique et la mer du Nord, les villes côtières anglaises subissent une importante amplitude des marées quotidiennes. En Méditerranée, elle est d'environ 1 mètre entre marée haute et basse, mais autour de la côte britannique, elle est généralement de plusieurs mètres, le plus haut marnage étant de 15 m à Weston-Super-Mare.

Les thermes de Scarborough

Ces marnages impliquent que dès le 18^e siècle, des défenses côtières ont été nécessaires pour protéger les nouveaux aménagements, et par conséquent, la création d'une promenade a été prévue dans le schéma de reconstruction des thermes de Scarborough. Ces défenses commençaient souvent par de simples murs en bois ou des talus de terre, rapidement remplacés par des ouvrages en pierre plus conséquents.

Dans une vue du **front de mer de Weymouth** par John Crane en 1789, un revêtement en pente est représenté, un moyen de consolider et d'endurcir la rive. Il semble qu'il s'agissait d'un talus recouvert de gazon, mais en 1800, cela a été jugé insuffisant, et les travaux de construction d'un mur de pierres ont commencé. **En 1824, ce mur a été gravement endommagé par une énorme tempête**, conduisant à des réparations importantes. Cette photo du milieu du 19e siècle est peut-être sa représentation la plus ancienne.

A **St-Léonard**, nouvelle station près de Hastings, créée en 1828 par James Burton, le mur constituait un des éléments essentiels de l'investissement.

Le besoin de défenses plus conséquentes a été démontré à Sidmouth, après une tempête majeure le 22 novembre 1824, qui endommagea de nombreuses maisons. Un premier mur de soutènement de 550 mètres de long fut alors construit. Il a été achevé en 1838, et un guide contemporain déclare qu'il : « offre une promenade agréable et au sec ».

A Brighton et Blackpool, il y avait deux façons contrastées d'aménager ce type de promenades. Depuis au moins le milieu du 18e siècle, il y avait une route de bord de mer à **Brighton**, mais la promenade principale était sur le **Steyne**, un grand cours perpendiculaire à la mer. Initialement, il était utilisé par les pêcheurs pour sécher leurs filets, mais avec la société à la mode arrivée de Londres, c'est devenu un lieu de promenade, de socialisation, où l'on construit de plus grandes maisons, y compris le « Prince Regent's Royal Marine Palace ».

A Blackpool une petite promenade avait été créée dans les années 1780; cette première promenade faisait 5 mètres de large et 200 m de long. Elle a été décrite en 1789 comme une « jolie promenade en herbe sur le bord de mer, séparé de la route par des rails blancs ». Cependant, comme Blackpool a été construite sur des falaises qui sont sujettes à l'érosion maritime, il a fallu prévoir la reconstruction et le réaligement de la route du bord de mer dans les années 1820.

En conclusion, l'initiative de Lewis Way à Nice prend place dans un mouvement général qui se passait alors dans les stations balnéaires d'Angleterre, initiative financée de multiples façons, par les gouvernements ou les communautés locales, les propriétaires fonciers, les entrepreneurs ou plus tard, les entreprises de chemin de fer, ou encore parfois à la suite d'une souscription publique. Cependant, je n'ai pas trouvé d'exemple en Angleterre, où la motivation fut la charité ; en Angleterre c'est généralement la nécessité de fournir une digue pour protéger les propriétés qui a motivé l'investissement dans les murs de soutènement et donc dans les promenades de bord de mer.

Arrivé à l'origine de la Promenade des Anglais, je voudrais maintenant vous transporter le long des fronts de mer de Brighton et Blackpool, en m'arrêtant sur leurs principales caractéristiques, en soulignant leurs caractères distinctifs, et en dessinant un parallèle avec d'autres stations et notamment Nice.

Brighton au 18e siècle était encore une petite ville, peu étendue, faisant toujours la même taille que lorsqu'elle avait été attaquée par les Français en 1514. C'était une petite ville, constituée de petits bâtiments anciens, et elle semblait peu adaptée aux personnes voulant séjourner plusieurs semaines voire plusieurs mois au bord de la mer. Pourtant elle est devenue un lieu à la mode à la fin du 18e siècle en raison de son patronage royal et aristocratique, et **à partir de là, elle son expansion rapide continua.**

Dans les années 1820, Brighton commença sa croissance très rapide avec des ajouts majeurs et notamment **les quartiers de Kemp à l'est et Brunswick à l'ouest**. En 1823, Thomas Read Kemp entreprit la construction d'une grande propriété sur ses terres à l'est de Brighton, et l'essentiel du développement fut

achevé au cours des deux décennies suivantes. À l'extrémité ouest de Brighton, à Hove, le quartier de Brunswick fut construit à partir de 1825.

Dans les deux cas de Kemp et Brunswick, au cours des trente à quarante premières années, un promenade bordée d'un long alignement de petits immeubles a été construite, avec comme figure récurrente, un square en demi-cercle ouvert sur la mer, bordé d'îlots : forme urbaine parfaite afin de maximiser le nombre de maisons avec vue sur la mer. Dans ces deux quartiers, **les maisons sont ornées de colonnes et de pilastres classiques** et imitent les plus grands exemples de l'architecture à la mode, trouvés dans les aménagements du centre de Londres, tels que Regent Street, Regent Park, Eaton Square, ainsi que les plus belles maisons de Bath, première ville thermale de Grande-Bretagne.

Brunswick s'est également étendu le long du front de mer, en longues lignes de bâtiments, comportant parfois des bow-windows (utilisé sous cette forme en français !). Toutefois comme cette image le montre, alors qu'aujourd'hui on révere parfois l'architecture géorgienne (à un ou deux étages), dans les années 1930, le conseil municipal était heureux d'autoriser plutôt l'érection du monumental « Embassy court ». Conçu par Wells Coates, cet immeuble de douze étages, en béton armé, construit en 1934-36, a dominé l'extrémité ouest du front de mer de Brighton. Chacun des neuf types d'appartement comprend un balcon et une véranda vitrée, accessible depuis la salle de séjour et les chambres. Les fenêtres de la véranda pouvaient être escamotées, pour créer une pièce en plein air. Il y avait également une terrasse sur le toit.

Embassy Court est un excellent exemple de la façon dont le front de mer anglais, sensible à l'influence de l'architecture moderne européenne, semble avoir voulu imiter particulièrement l'architecture méditerranéenne, sobre avec de vastes fenêtres et des murs blancs. Cependant, ces expériences sont rares, généralement limitées à une seule par station balnéaire.

Alors que le front de mer de Brighton affiche des logements, immeubles modernes ou des hôtels plus ou moins somptueux pour les visiteurs, Kemp et Brunswick avaient été construits pour les résidents riches et les visiteurs qui souhaitaient sortir du centre-ville trop animé. Cela est devenu encore plus important pour ce type de clients, quand le chemin de fer est arrivé et a rempli le centre de Brighton d'un plus grand nombre de visiteurs chaque jour, et de personnes à la recherche d'un hébergement à bas prix.

En Angleterre, le terme d'« hôtel » était utilisé au 18^e siècle, pour caractériser quelque chose de mieux qu'une simple auberge ou une taverne. Le premier hôtel d'envergure construit spécialement à cet effet en bord de mer était **l'Hôtel Royal à Plymouth**, achevé en 1819. Dans les années 1820, un certain nombre d'hôtels importants ont commencé à voir le jour dans les stations balnéaires. **Hayling Island** inclut un hôtel dans son désastreux schéma d'urbanisme en 1825, et à Teignmouth, toujours en 1825, un architecte local, Andrew Patey, construit l'Hôtel Cockram sur le front de mer. **A Bognor Regis, l'Hôtel Norfolk** a été construit après que son prédécesseur ait été détruit par un incendie en 1826 et **l'hôtel Royal Victoria** constituait l'élément central du projet urbain de James Burton à St-Léonard à la fin des années 1820. Ce sont les ancêtres d'un nouveau type d'hôtel, qui a commencé à apparaître dans les stations balnéaires britanniques pendant les années 1860, ce type de grands hôtels que vous connaissez bien, ici sur la Promenade des Anglais.

En effet, Nice semble avoir eu très tôt des hôtels dignes de ce qualificatif « Grand » - par exemple **l'Hôtel de la Pension Anglaise** à Nice en 1856 offrait un niveau de confort au-delà de ce qui était possible de trouver en Angleterre à cette date. Toutefois, très peu de temps après, les stations balnéaires anglaises vont répondre à cette exigence de qualité et vont les dépasser en taille. Le **Grand Hôtel de Brighton**, qui a ouvert en 1864, était le premier hôtel balnéaire anglais à adopter ce nom, associé au Grand Hôtel du

Louvre à Paris, qui avait ouvert en 1855. Le Grand Hôtel de Brighton comptait à l'origine 260 chambres desservies par des ascenseurs hydrauliques. Une extension à l'ouest a détruit la symétrie de l'architecture originelle. C'est l'hôtel qui a explosé en 1984 lors de la tentative d'assassinat du Premier ministre Mme Thatcher.

Le **Grand Hôtel de Scarborough** dans le nord du Yorkshire, a ouvert en 1867. Il comptait 300 chambres et domine encore le cœur de la station. Quand il a été construit, il était réputé comme étant le plus grand hôtel d'Europe. Les clients pouvaient « profiter » du luxe d'une eau de mer froide tirée et conduite directement de la mer dans leurs bains

Bien qu'énorme en son temps, il fut rapidement éclipsé par d'autres hôtels dont le plus célèbre hôtel de Nice, **l'Hôtel Negresco**, un monument de la Belle Époque qui a ouvert ses portes le 1er novembre 1912. Conçu par Edouard Niermans pour Henri Negrescu de Bucarest, ce palace comptait 400 chambres avec salle de bain privative, ainsi que des ascenseurs, l'éclairage électrique et le téléphone, ce qui en fait probablement l'hôtel le plus sophistiqué d'Europe à la veille de la Première Guerre mondiale.

Les grands hôtels de bord de mer résultent de grands projets urbains comme on l'a vu avec Kemp et Brunswick, qui sont devenus des retraites pour l'aristocratie et les classes moyennes, qui fuyaient le centre trop animé de Brighton. Ces mêmes populations ont également été de plus en plus poussées des villes populaires comme Brighton, vers des stations balnéaires plus calmes, et plus éloignées, en Cornouailles ou au Pays de Galles. Mais bientôt le chemin de fer va les rattraper et ainsi de plus en plus **le sud de la France devient le meilleur endroit pour échapper à cette invasion**. Il était particulièrement prisé en hiver, quand le climat doux changeait agréablement de la vie en Grande-Bretagne. Pourtant, un certain nombre de stations balnéaires anglaises faisaient la publicité de leurs climats doux en hiver, comme Blackpool qui clamait que son climat d'hiver tonifiant était bon pour la santé. Une encyclopédie de 1875 affirme que : « Nice est largement habitée en hiver par des étrangers, notamment des anglais - dont le nombre a été estimé entre 5 000 et 6 000, en plus des Français, Allemands, Russes et Polonais - pour qui des logements sont largement disponibles ». En 1880, plus de 25 000 touristes auraient passé l'hiver à Nice, alors que sa population résidente était d'environ 65 000.

Pour illustrer cette évolution du marché britannique de la villégiature, je vais prendre l'exemple d'une personne au hasard : la reine Victoria ! Alors jeune fille âgée de 15 ans, **elle séjourne en 1834 à St Leonards** - la nouvelle station fondée en 1828. Elle réside dans l'hôtel qui sera plus tard rebaptisé en son honneur. Lorsqu'elle devient reine en 1837, elle hérite du Pavillon Royal de **Brighton**, mais déteste être au centre de la station et le vend aux autorités locales. A la place, elle choisit d'abord de prendre des vacances en famille à Osborne House sur **l'île de Wight**, où elle a son propre chariot de bain et en Ecosse au château de **Balmoral**. A la fin de sa vie, elle passe du temps, durant l'hiver, dans **le sud de la France**, et scelle ainsi l'amitié croissante entre la Grande-Bretagne et la France, qui culminera en 1904 avec l'Entente Cordiale. Elle a commencé à Menton en 1882, puis séjourne plusieurs années à Grasse et reste enfin à la fin des années 1890 à Nice. La reine, désormais impératrice des Indes, avec tout son personnel, occupe toute l'aile ouest de l'hôtel Excelsior Regina Palace. Son entourage se compose de soixante à cent personnes, y compris des chefs cuisiniers, des dames d'honneur, un dentiste, des serviteurs indiens, son propre lit et sa propre nourriture.

Le front de mer de Brighton est dominé par les logements nécessaires à l'accueil des visiteurs, mais c'est aussi un lieu où les visiteurs peuvent profiter d'équipements de bains comme des saunas, les charriots de bain, ainsi qu'une large gamme de divertissements, tels que des salles de bals, des théâtres ou encore des bibliothèques itinérantes. Au 18^e siècle, ceci se pratiquait à petite échelle, visant le petit marché de l'élite constituée par les aristocrates et les classes moyennes-supérieures, les seules personnes qui pouvaient se permettre de passer quelques semaines au bord de la mer. **Le premier établissement de bains de Brighton**

de 1769 était une modeste affaire dans le centre de la station, au milieu des bateaux de pêche remontés sur la plage. Dans les années 1720, les premiers baigneurs utilisaient des **chariots de bain** pour aller dans la mer et dans les années 1750, on ajoute une capote de toile à l'arrière du charriot pour protéger le baigneur du regard des spectateurs, et offrir une certaine protection contre la mer. À la fin du 19e siècle le rivage de chaque station était couvert d'un grand nombre de ces charriots, pendant plusieurs mois de l'année (été et automne), prêts chaque matin à emmener les baigneurs.

Au début du 19e siècle avec l'avènement des bateaux à vapeur, et surtout après l'arrivée du chemin de fer dans les années 1840, de nouvelles formes de divertissements, plus populaires, apparaissent. Nombre d'entre elles sont basées sur l'exploitation des nouvelles technologies. Les premiers **pontons et jetées** ont d'abord été créés pour décharger le fret et les passagers et été construits en pierre ou en pieux de bois, enfoncés dans les fonds marins. Cependant, une alternative, approche plus ambitieuse de la conception de ces jetées, a été conçue par un ingénieur et officier de marine : le capitaine Samuel Brown (1776-1852). Il a été un pionnier dans la construction des ponts suspendus et, en 1821, il a érigé le « Chain Pier » à Leith, près d'Édimbourg. En 1823, il construit une autre jetée à Brighton, avec une structure à suspension, qui reste un élément emblématique de la ville jusqu'à sa destruction en 1896. Bien que les câbles et les éléments de la superstructure de la jetée de Brighton étaient en métal, la jetée était encore construite sur des pilotis en bois.

Sur le modèle de cette première jetée suspendue, Brighton possède également le « **West Pier** », chef-d'œuvre du maître de l'architecture victorienne : Eugenius Birch (1818-1884). A Blackpool comme je le montrerai plus tard, il avait érigé la première jetée de la ville, ouverte en 1863, qui comportait une série de kiosques. Trois ans plus tard, Birch termine le « West Pier » de Brighton en utilisant une formule similaire, mais en y incluant le premier soupçon d'exotisme inspiré par le **Pavillon Royal**, tout proche. Ce vocabulaire architectural dominera la conception des jetées pour plusieurs décennies, pour culminer avec l'extravagante jetée d'Eastbourne et le « Palace Pier » de Brighton. Hélas le « West Pier » de Brighton a été fermé et abandonnée après que cette photo eut été prise en 1970. C'est aujourd'hui une coque vide brûlée. La Jetée suspendue de Brighton a été détruite dans une tempête en 1896, mais une autre jetée était en cours de construction, de sorte que pendant plus d'un siècle à partir des années 1860, Brighton a offert deux jetées à ses visiteurs. Comme je vais vous le montrer plus tard, Blackpool a fait un pas de plus, proposant quant à elle trois jetées victoriennes.

La jetée est considérée comme une structure typiquement anglaise, mais elle a pourtant été imitée dans d'autres stations balnéaires européennes, y compris Nice. La Jetée-Promenade a apparemment été inspirée par le Crystal Palace à Londres érigé en 1851, ainsi que par les nombreuses jetées de la côte anglaise. Vous connaissez ce projet et sa longue histoire depuis sa création en 1875 (*ce premier projet, non réalisé, a été dessiné par Birch !*), et l'énorme incendie de 1883 qui a retardé son ouverture définitive à 1891, et sa destruction en 1944 par les forces allemandes et italiennes pour récupérer les matières premières.

Brighton avait également un autre divertissement technologique intéressante pour les visiteurs curieux. Après le premier aquarium marin du monde, autonome, auto-entretenu, ouvert à Regent Park à Londres en 1853, suivent dans les années 1870 les premiers aquariums des stations balnéaires. **L'aquarium de Brighton** a été conçu par Eugenius Birch, l'ingénieur concepteur du West Pier de Brighton, qui a conçu l'idée suite à une visite à l'aquarium de Boulogne. La Brighton Marine Aquarium Society a été créée en janvier 1868 et l'année suivante, une loi du Parlement a été obtenue pour permettre les travaux. L'ensemble du projet a été achevé en 1872. Contrairement aux aquariums modernes - avec leurs lignes épurées « high tech », leurs vastes réservoirs, traversés de tunnels – il fut réalisé dans un style gothique, en briques et pierres, et avec un toit de fonte émaillée.

L'amour de l'époque victorienne pour la technologie et l'innovation est également perceptible sur le front de mer de Brighton avec ce qui est aujourd'hui le plus ancien chemin de fer électrique du monde. **A Brighton en 1883 cette première ligne de chemin de fer électrique**, fournissant un service régulier en Grande-Bretagne, a été ouverte par l'inventeur local **Magnus Volk**. Elle a été étendue l'année suivante et a été de nouveau prolongée en 1901. Pour étendre encore le chemin de fer jusqu'à Rottingdean, il fallait passer par la mer à marée haute et donc Volk a inventé le « Pioneer » ou « Daddy-Long-Legs », un croisement entre un tramway surélevé à toit ouvert, un yacht de plaisance avec des jambes et une jetée-roulante, avec des moteurs à la base de chacun de ses piliers. Il a été inauguré en 1896, mais s'est arrêté en 1901.

Au sujet des **transports innovants**, c'est le moment de quitter Brighton et d'aller vers le nord, à **Blackpool**. Comme Brighton, cette station aujourd'hui ville importante, avait le moyen de transports le plus moderne du monde quand il a ouvert en 1885, deux ans après la Volks Railway à Brighton. Lors de la Foire de Berlin de 1879, un petit chemin de fer électrique transportait 90 000 visiteurs sur une piste longue de 300 m, et en 1881 la première ligne avec câbles aériens du monde, était ouverte. La plupart des premières lignes de trains électriques comptaient sur l'alimentation par l'intermédiaire des rails et des roues, mais le système de Blackpool, installé en septembre 1885, était alimenté par une conduite située entre les rails. Initialement ce service de deux miles de long comportait une seule ligne et un certain nombre d'arrêts. **On peut le voir sur un certain nombre de photographies anciennes**, mais à la fin des années 1880, les limites du système d'alimentation furent admises. L'eau et le sable avaient pénétré dans la conduite, et avaient provoqué des courts-circuits. Par conséquent, Blackpool suivit l'exemple des autres villes, lors de l'extension de sa ligne de front de mer, et opta pour l'alimentation par câbles aériens. Le passage d'un système à l'autre, opéré entre 1899 et 1905, a été accompagné par le doublement de la voie ferrée et la reconstruction et l'élargissement de la promenade. En 1905, les festivités pour marquer l'achèvement de la section centrale des défenses de mer de la ville comprenaient des épreuves de vitesse de moteur le long de la nouvelle promenade, similaire à la façon dont la Promenade des Anglais à Nice a été utilisée pour la course automobile. Vous voyez sur cette image **Dorothy Levitt conduisant la Napier** qu'elle a utilisé à Blackpool lors des essais inauguraux de la course de vitesse de Juillet 1905, établissant un nouveau record mondial de vitesse (catégorie dames) de près de 130 kilomètres/heure.

Blackpool a des origines très différentes de Brighton. Ce n'était pas une ville historique préexistante et **en raison de son emplacement sur la côte nord-ouest de l'Angleterre**, elle n'était pas assez proche pour la société aristocratique de Londres. Son marché était plutôt les habitants des villes et cités industrielles en expansion rapide du nord de l'Angleterre, moteurs de la croissance rapide de la richesse de la Grande-Bretagne dans les 18e et 19e siècles. **Comme une nouvelle colonie, sa population a augmenté lentement** jusqu'à la fin du 19e siècle, en 1846 avec l'arrivée de la première ligne de chemin de fer, puis d'une deuxième en 1863. Jusque dans les années 1850, Blackpool était encore en effet un village, offrant l'hébergement pour des centaines de visiteurs au départ, puis pour des milliers chaque année vers 1850. Initialement la plupart de ces visiteurs étaient de la classe moyenne : des patrons et des financiers des nouvelles industries. **Sir Benjamin Heywood**, un membre du Parlement, y a construit l'une des plus prestigieuses maisons sur le front de mer dans les années 1830, et les clients de l'Hôtel Impérial, construit en 1866-67, étaient du même acabit. Les caractéristiques d'origine de cet hôtel comportaient « 100 lits dans 120 chambres ainsi que des restaurants, salles à manger, salles de billard et les salles de café ». Il a été agrandi dans le milieu des années 1870 et en 1881, quand il a été transformé en hôtel thermal, il annonçait « 130 chambres et 20 salles de salon privé ». L'hôtel a été construit dans un style Renaissance française et son échelle et le style rappellent les grands hôtels en cours de construction à Paris et à Londres, comme ses contemporains à Brighton et Scarborough.

Les jetées sont aujourd'hui associées en Grande-Bretagne à l'avènement du tourisme de masse, mais lorsque la première jetée de Blackpool a ouvert en 1863, elle était conçue pour une petite clientèle

exclusive, prête à payer un droit d'entrée, petit mais suffisant pour dissuader les masses. La réalité était très différente ; En 1863, la jetée a attiré 275 000 visiteurs, et l'année suivante 400 000 personnes. Le succès de la première jetée a attiré l'attention d'investisseurs extérieurs à Blackpool et en décidant d'ouvrir une deuxième jetée, Blackpool a rivalisé avec Brighton, qui était à l'époque la station la plus développée de l'Angleterre. Dans les années 1860 Brighton était environ 20 fois la taille de Blackpool, une ville plutôt qu'un grand village. Pourtant, les investisseurs avisés du nord de l'Angleterre ont vu le potentiel de popularité de Blackpool. La deuxième jetée a été officiellement inaugurée le 30 mai 1868 et visait un marché populaire ; la présence d'un orchestre allemand a conduit à la création d'une salle de danse extérieure, et a aidé à gagner le titre de « Jetée du Peuple ».

La troisième jetée de Blackpool, connue sous le nom de « Victoria Pier » jusqu'en 1930, a été conçue par **TP Worthington** et a ouvert en 1893. Ses lignes orientales élaborées la placent au sommet de la mode de la conception des jetées en Angleterre à la fin du 19^{ème} siècle, exactement comme les deux versions de la Jetée-Promenade de Nice en 1881 comme en 1891.

Blackpool était la seule station à offrir à ses visiteurs trois jetées et c'est une preuve de la popularité croissante de la station et de la possibilité que les gens avaient de plus en plus, de s'offrir un jour ou une semaine au bord de la mer. **Cette image extraite d'un vieux film** montre la foule sur la jetée nord de Blackpool, érigée en 1863, puis élargie et relookée en style oriental dans les années 1870.

En 1879, près d'un million de personnes arrivent chaque année par le train dans les deux grandes gares de Blackpool. Ce chiffre passe à près de deux millions en 1893 et près de 4 millions à la veille de la Première Guerre mondiale. Pour faire face à ces chiffres énormes, **de vastes zones de logements ont été construits rapidement** pour abriter la population croissante de la ville, qui doublait environ tous les dix ans, ainsi que pour fournir des logements à un nombre croissant de visiteurs. Sur cette vue d'une partie de la ville, réalisée depuis la Tour, la plupart des bâtiments ont été construits pour accueillir les visiteurs et un nombre encore plus important assure cet hébergement aujourd'hui. Un certain nombre d'hôtels et pensions à Blackpool ont pris des noms pour attirer les visiteurs – dont **certains visent particulièrement les visiteurs écossais** : le Tam O 'Shanter Guest House, nommé d'après un personnage célèbre d'un poème de Robert Burns. Il y avait aussi la « Yorkshire House » et aujourd'hui il y a une maison d'hôtes appelée Boltonia, pour les gens de la ville de Bolton (Lancashire), et bizarrement il y a l'Hôtel Quito, un hôtel de destiné aux personnes de l'Équateur peut-être ? **Les hôtels de Nice ciblaient également le client anglais** avec des noms tels que l'Hôtel Victoria, L'Hôtel de la Grande-Bretagne, l'Hôtel des Anglais, l'Hôtel d'York et d'autres, y compris des noms familiers tels que Albion, Bristol, Westminster et Balmoral. L'autre exigence dans une station balnéaire comme Blackpool était de divertir tous ces nouveaux arrivants, ce qui a nécessité la création de lieux de divertissement à l'échelle industrielle. Le premier d'entre eux était les **Jardins d'hiver**, qui ont ouvert en **1878**. Ce qu'il en reste de plus ancien est le foyer derrière la façade, rue Church, garni de sa haute rotonde et sa coupole. Cette partie nous amène à travers le **Hall Floral**, au Grand Pavillon et la Serre des Fougères, environnement parfait pour les plantes exotiques, qui offrait une promenade au calme. **Le Pavillon, qui était au cœur de ce complexe original** en forme de fer à cheval, a été pourvu d'un nouveau cadre de scène et d'alcôves en 1885 et a été largement remanié en 1897. En 1889, fut ajouté le premier opéra, d'une capacité de 2500 personnes, alors que l'énorme salle de bal Empress ouvrait en 1896 pour des centaines de couples de danseurs. La **Grande Roue** - inspirée de celle de Ferris à l'Exposition universelle de Chicago en 1893 - a été créée en 1896 sur le site du Bowling Green, comme une rivale directe au frisson de l'escalade de la toute nouvelle Tour. Durant les années 1930, il y eut de nombreux travaux d'extension dans les Jardins d'hiver, comme la création de la zone d'expositions Olympia, de nouveaux hébergements à thème tels que l'Hôtel Baronnial, posé sur une halle jacobine et le bar Galleon, avec ses murs de plâtre recréant l'intérieur d'un galion espagnol. Mais la construction la plus grandiose de cette décennie a été l'« Opéra » de 3 000 places de Charles MacKeith, qui a ouvert en 1939. Un nouveau départ radicalement moderne. Pendant les années 1890, deux énormes nouveaux complexes

de divertissement avaient été construits sur le front de mer : l'Alhambra en 1899 avec un théâtre qui peut accueillir une audience de 3 000 personnes, le cirque avait une capacité de 2 000 places et la « **salle de bal la plus enchanteresse de toute l'Europe** » où pouvaient se restaurer 3 000 personnes ou danser 500 couples. Il y avait également un restaurant, des salons, des promenades en terrasses et les balcons où pouvaient manger plusieurs milliers d'autres clients. Ses intérieurs étaient célèbres pour leur richesse : il y avait des halls et des sols recouverts de marbre italien et mosaïques vénitiennes, et des escaliers en marbre de Carrare. L'Alhambra a ouvert en août 1899, mais a fait faillite en novembre 1902. Il a été démoli en 1962 et a été remplacé par un grand magasin. À côté se trouvait le Tower Building, qui a ouvert au public le 14 mai 1894. Il offrait aux visiteurs une gamme de divertissements pour 6d (??), y compris un aquarium orné de colonnes de roche brute soutenant un plafond façon-grotte, une ménagerie de grands félins et autres créatures, une maison de singes et une volière, un bassin d'otaries et une cage à ours, et des jardins suspendus. Le hall d'ascenseur de la Tour a été décoré comme un village anglais pittoresque ; il y avait aussi le Grand Saloon, un bar, la salle de billard et le Grand Pavillon, qui fut bientôt réinventé en la **célèbre Salle de bal de la Tour**. Si les visiteurs payaient un supplément ils pouvaient monter sur la Tour ou profiter d'un spectacle au **cirque**. Son plancher pouvait être abaissé pour laisser place à un réservoir d'eau accueillant des spectacles aquatiques.

Les énormes complexes de logements et de divertissement se sont étendus dans le centre de Blackpool et de ce fait, les visiteurs « respectables » ont été de plus en plus poussés vers les hôtels aux extrémités nord et sud de la ville. En effet, un tout nouveau quartier a été créé à partir d'un petit village appelé South Shore, une zone mixte pour accueillir les visiteurs et les nouveaux résidents, ainsi que l'aéroport de Blackpool. Dans ce domaine, la célèbre plage de « **Blackpool Pleasure Beach** » a été créée. Le nom de « Pleasure Beach » est apparu dans les publicités en 1905, alors que la série de concessions qui s'étaient accumulées dans les dunes de sable au cours de la dernière décennie commençait à se regrouper en un seul parc d'attractions à l'américaine. La Capsule volante de sir Hiram Maxim (1904) et les Grottes de la Rivière (1905) ont survécu à cette période, même si elles ont été mises aux normes au cours du siècle.

Entre les deux guerres, de plus grandes montagnes russes et des manèges plus complexes ont été ajoutés. Cependant, le changement le plus profond à Pleasure Beach a commencé en 1933 lorsque Joseph Emberton, un architecte moderniste de premier plan, a été chargé de donner une apparence plus unifiée aux manèges et bâtiments du parc. Ce programme ambitieux a culminé avec la construction du **nouveau Casino, qui a ouvert officiellement en mai 1939. Il a remplacé un casino de 1913** et alors que son architecture et son nom peuvent avoir été inspirés par les casinos européens, aucun jeu d'argent n'a jamais eu lieu dans l'un des Casinos de Blackpool ! Après la Seconde Guerre mondiale, les liens qui avaient existé depuis le début du 20^e siècle entre Pleasure Beach et les Etats-Unis, ont perduré, et une équipe de Walt Disney a visité Blackpool avant l'ouverture de Disneyland en Californie.

A partir de la fin des années 1950, une nouvelle vague d'investissements a commencé à produire dans Pleasure Beach de nouveaux grands manèges et **à la fin du 20^e siècle, les nouvelles technologies** permettant de tenir les passagers et les wagonnets sur les rails ont évolué, donnant des circuits plus rapides, plus grands et plus terrifiants. Cela a culminé en 1994 avec l'ouverture de la Big One, les plus grandes montagnes russes du monde à ce jour. La pression foncière dans le centre de Blackpool, du côté de la populaire gare centrale a conduit à une transformation du front de mer, les logements laissant place aux complexes de divertissement. **Après 1960, les rangées de maisons** et les locaux commerciaux qui avaient évolué au coup par coup au 19^{ème} siècle sur le Golden Mile, avec ses étals et baraques célèbres, ont été remplacés par de grands parcs de loisirs. Des salles de jeux, aquariums, musée de cire et salles de bingo ont été regroupées dans des structures importantes qui étaient généralement des hangars industriels en construction, offrant de grands planchers sans obstacles. Pour déguiser la fadeur de leur forme, les façades ont été habillées en **panneaux à trois dimensions**, des affiches lumineuses vantant les thèmes de divertissement populaire, ou évoquant des lieux exotiques. À certains égards, Nice a subi un

processus similaire, avec un grand nombre de villas anciennes laissant la place à des immeubles ou des grands hôtels.

A Blackpool au cours du 20e siècle, les logements des résidents, par opposition à ceux voués aux visiteurs, ont été repoussés loin de la mer, vers l'intérieur des terres, ainsi que vers le nord et le sud de la ville.

Pour conclure, ce que j'ai essayé de faire aujourd'hui est de montrer deux exemples des principales stations balnéaires anglaises, et d'illustrer leurs différentes origines, leurs deux caractères et leur différente clientèle. Cependant, je pense qu'elles peuvent avoir plus en commun que ce qui est évident à première vue. Regardons d'abord leurs différences à travers une brève check-list :

Différences

	Brighton	Blackpool
Situation	Sud	Nord
Mers	La Manche, face à l'Europe et un climat doux	Face à l'ouest vers l'Irlande, de l'autre côté de la Mer d'Irlande
Température	Chaude pour les anglais, moyenne pour les français	Froide pour les anglais, glaciale pour les français
Intérieur des terres	Londres and le sud-est prospère de l'Angleterre	Des villes industrielles, pas aussi riches qu'au 19e siècle
Origines	Ancienne ville préexistante	Création ex-nihilo de la 2 ^e moitié du 18e siècle
Architecture dominante	Georgienne 1780-1840	Victorienne and Edwardienne 1870-1914
Classes sociales	Aristocratique et classes moyennes	Classes moyennes and ouvriers
Atmosphère	Distinguée, sophistiquée	Populaire, bruyante, animée
Hébergement	Grands hôtels traditionnels et pensions	Surtout des pensions et quelques grands hôtels
Jeunesse actuelle	Etudiants de 2 universités, à la mode	Fêtes prémaritales
Principal marché actuel	Les jeunes, les familles métropolitaines	Clientèle âgée, traditionnelle

Similarités

	Brighton	Blackpool
Population actuelle	273 000	142 000
Nombre de visiteurs	8.5 millions	Un pic de 17m par an, aujourd'hui env. 10-12m
Plan urbain global	Les deux ont un long rivage dense, populaire, axé sur le divertissement, avec les logements au nord et au sud	
Hébergement	Les deux ont une offre de logements importante et très variée	
Jetées	Une jetée existante et une verticale en construction	Trois jetées
Divertissements	Les deux ont plusieurs larges avenues populaires, regroupant une offre variée de salles de spectacles	
LGBT	Scène gay et lesbienne animée	De nombreux bars et hôtels gay et lesbiens
Innovation	Les deux villes ont adopté les nouvelles technologies avec enthousiasme dans le passé, et offrent encore aujourd'hui régulièrement de nouvelles attractions	
Investissement	La tour i360 est en construction, c'est le point culminant d'un énorme investissement sur une partie du rivage	Blackpool a connu des problèmes nécessitant d'investir énormément dans les ouvrages de défense contre la mer

Ma première visite de Nice date d'hier, alors ce serait présomptueux de ma part de tirer des conclusions sur la Promenade des Anglais et sur ses liens avec le bord de mer anglais. Il y a beaucoup de personnes plus savantes dans ce public, qui peuvent voir les parallèles avec les stations balnéaires britanniques, ainsi que les caractéristiques particulières de Nice, ce qui lui donne sa propre identité.

Mais je voudrais terminer par un compliment modeste adressé à Nice et à la Promenade des Anglais, non pas de moi, mais de Harold P. Clunn, l'auteur en 1929 des « Célèbres stations balnéaires de la côte sud ».

Il écrit : « Concernant les promenades de bord de mer d'aujourd'hui, nous ne connaissons qu'un seul rivage qui peut prétendre égaler Brighton, c'est celui de Nice, où la Promenade des Anglais s'étend aussi sur environ quatre miles de longueur, et est également bordée d'un certain nombre d'hôtels imposants et de magasins. En comparant Brighton et Nice, il est difficile de trouver deux stations balnéaires aussi semblables et pourtant si différentes dans leur caractère général. **Les deux sont les villes-phares d'un chapelet de stations balnéaires,** étendues sur une centaine de miles, le long de la côte sud de l'Angleterre dans le premier cas et de la Côte d'Azur dans l'autre. Les deux, en raison de leur population importante, totalisent respectivement près de 200 000 âmes, et sont plus cosmopolites et très supérieures à leurs voisins du fait de leur grande taille. Leurs promenades sont situées dans une baie spacieuse qui montre à leur avantage la courbe gracieuse des bâtiments alignés... ».

Mais alors que vous pensiez qu'il encensait Nice, il frappe à revers avec ce qu'il pense des raisons qui rendent Brighton supérieure :

« En réalité, le soleil perpétuel peut s'avérer très ennuyeux pour l'Anglais moyen, surtout quand il est accompagné par une atmosphère oppressante ; et personne ne se soucie vraiment de savoir si un endroit en bord de mer bénéficie d'un peu plus ou moins de soleil au long des douze mois de l'année... »

Je ne sais pas si Harold Clunn était jamais venu à Nice, mais son ton acerbe est semblable à celui de Tobias Smollett 150 ans plus tôt : il vise l'effet comique. **Toutefois, il a raison de comparer la Promenade des Anglais aux plus beaux fronts de mer d'Angleterre,** car bien qu'ils soient tous différents, ils partagent quelque chose de magique qui charme le visiteur aussi bien que le résident. Et si Harold Clunn affirme que « le soleil perpétuel peut s'avérer très ennuyeux pour l'Anglais moyen », je suis quant à moi écossais et heureux de quitter le temps pluvieux et humide de Grande-Bretagne pour profiter du magnifique soleil de Nice.