

# ASSOCIATION V.I.E.

«Valoriser les Initiatives et l'Environnement au Pays»

2019



Association

**VIE**

<http://association-vie-vendee.org/>



SERVICES - ASSURANCES - FINANCES

22 rue Ambroise Paré  
85800 Saint Gilles Croix de Vie  
Tél. 02 51 54 37 71

Les jardins de la fée  
**ETS AVRILLAS**  
Horticulture - Pépinière  
76, avenue de la Faye  
85270 ST HILAIRE DE RIEZ  
Tél. 02 51 54 31 14

RESEAU **plein ciel**

*Vous donner le meilleur, Carrément!*

Papeterie, fournitures de bureau  
Matériel & Consommables Informatiques  
Mobilier de bureau  
Beaux Arts, Loisirs Créatifs

**SARL DESCHAMPS**  
Rte de La Roche / Yon  
ZI de la Bégaudière - Bégaud Pôle Local 14  
50 rue des Couvreur  
85800 St Gilles Croix de Vie

Tél. 02.51.68.69.46  
[contact@deschamps-pleinciel.fr](mailto:contact@deschamps-pleinciel.fr)  
[www.deschamps-plein-ciel.fr](http://www.deschamps-plein-ciel.fr)

02 51 39 11 51

**PIAGGIO** **SCOOT GAZ!!!**

**TGB**  
**KYMCO**  
**MBK**  
**DERBI**  
**RIEJU**

5 rue des Vergers d'Éole - 85800 ST Gilles-Croix-de-Vie  
[scootgaz@free.fr](mailto:scootgaz@free.fr)

**GALERIES MODERNES**

**King Jouet**  
*Bestiary*

JEUX - JOUETS  
MODÈLES RÉDUITS  
CERFS-VOLANTS  
CADEAUX - SOUVENIRS

**02 51 55 01 88**  
Rue Piétonne - 85800 St Gilles Croix de Vie

**ATLANTIC PAPETERIE**  
Librairie - Papeterie - Presse  
Fourniture de bureau

13, rue du Gal de Gaulle - 85800 St Gilles Croix de Vie  
Tél. 02.51.55.91.31 - Fax. 02.51.55.22.01

**À VOTRE DISPOSITION SUR LE PORT DE PÊCHE**

La boutique de la Coopérative Maritime  
**SAINT-GILLES-CROIX-DE-VIE**

**Ouvert à tous**

**85800 SAINT GILLES CROIX DE VIE - Tél. 02 51 55 31 39**



## Siège social :

25 quai Gorin - 85800 Saint-Gilles-Croix-de-Vie

Tél. 02 51 55 05 21

<http://association-vie-vendee.org/>

[vie85800@gmail.com](mailto:vie85800@gmail.com)

Association loi 1901 - Agrément N°1497

La définition du Larousse considère l'environnement comme «l'ensemble des éléments objectifs (qualité de l'air, bruit, etc.) et subjectifs (beauté d'un paysage, qualité d'un site, etc.) constituant le cadre de vie d'un individu». Les différentes composantes s'imbriquent et chacune est digne d'intérêt. V.I.E. apporte sa pierre à l'édifice et ce bulletin vous propose un éclairage sur quelques aspects de cet environnement complexe. Le propos s'articule autour de trois thèmes :

- la mer, organisme vivant, parfois dangereux, avec laquelle l'homme a appris à composer ;
- la terre, joyau à préserver, à enrichir, à retrouver ;
- les habitants, leur histoire, leur avenir.

## SOMMAIRE 2019

### L'OCEAN, INCONTOURNABLE ACTEUR

DE SAINT-GILLES-CROIX-DE-VIE.....p 4-9

**Petits animaux de l'estran** ..... p 4

- Les Hermelles
- Le Talitre

**Sauvetage en mer** ..... p 5-9

- Il y a les vivants, il y a les morts, il y a ceux qui vont en mer.....p 5
- Le sauvetage de l'A... ..... p 6
- Incendie à bord..... p 7
- Le «Pavillon Bleu» ne flotte pas sur Saint-Gilles-Croix-de-Vie .....p 8-9

**LA TERRE, DON MERVEILLEUX ET FRAGILE** .....p 10-14

**Un équilibre à préserver**..... p 10

- Que deviennent nos dunes ? ..... p 10
- La loi littoral ..... p 11
- Bilan des sorties Nature ..... p 11
- L'Incroyable Jardin de M. Torterue .....p 12-14

**LA VILLE, SON HISTOIRE ET SON AVENIR**.....p 15-21

**L'histoire mise en lumière** ..... p 15

- La Petite Ile ..... p 15
- Une petite rue pour une grande histoire : la rue des Bacheliers .....p 16-17
- Bilan des Journées du Patrimoine ..... p 18

**Les perspectives** ..... p 18

- Le bipôle multimodal.....p 18-19
- La SNCF s'ouvre à la concurrence .....p 19-20
- Quand marcher sur le trottoir n'est pas une sinécure.... p 21
- Programme 2019 ..... p 22

**LES ADHERENTS NOUS DISENT**..... p 21

## Le mot des co-présidents

V.I.E. a rendez-vous avec vous, de bulletin en bulletin, depuis sa création. L'environnement est à la fois la matière vive et le fil rouge de nos articles, tels que nous offrent notre patrimoine, construit et vivant, notre cadre de vie et les espaces naturels.

L'action emblématique de V.I.E. depuis trois ans déjà est «l'Incroyable Jardin de Monsieur Torterue» parce qu'au service du vivant, il est une œuvre collective, ouverte sur la cité et à laquelle chacun, chacune choisit de s'associer à son rythme, selon ses goûts et ses talents. Parti d'une initiative de quelques-uns, ce jardin s'inscrit progressivement dans la prise en charge des résidents de l'EHPAD, dans la vie du quartier et, accueillant des activités scolaires, se fait lien entre les générations. Nous avons vu ce jardin prendre corps au fil des saisons grâce à l'engagement des bénévoles dans la durée, à la présence assidue et compétente des pilotes du chantier et au soutien conjoint de l'EHPAD et de V.I.E. dans le cadre d'une convention. Tant il est vrai que les projets attirent et mobilisent les énergies s'il leur est offert un cadre de coopération laissant aux initiatives des marges de manœuvre et des moyens et que les bonnes volontés trouvent à s'associer en nombre et durablement. C'est bien là une fragilité de V.I.E. dont l'action dépend essentiellement des forces vives qui s'associent à sa démarche. Nous osons un appel à nous rejoindre.

En phase avec les missions de l'EHPAD et la vie quotidienne du quartier et plus largement de notre cité, ce chantier rencontre, par le jardinage et les principes qui l'inspirent, les envies d'agir collectivement, par plaisir et sans garantie de réussite de ceux qui le cultivent. Ces jardiniers fidèles et assidus témoignent ainsi en toute conscience de leur engagement pour alerter et réduire à leur mesure le mal vivre quotidien et les risques qui menacent tant la planète que le bien commun.

C'est dans le même esprit que nous nous sommes inquiétés du sort de notre ligne ferroviaire menacée par le rapport Spinetta alors qu'elle est gage de notre inscription dans notre terroir et de son développement. Parce que cette ligne est garante de nos mobilités au moindre coût environnemental, nous avons reçu les risques de fermeture tant de cette ligne que des services en gare comme un déni de nos choix de vie au nom de principes comptables imposés de façon unilatérale. Les habitants du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie ont exceptionnellement échappé à cette entrave à leurs projets de vie personnels et professionnels et à l'asphyxie programmée de notre territoire, à vocation touristique, grâce aux actions conjointes des communes concernées, du Département et de la Région des Pays de la Loire, s'appuyant en cela sur les expertises de la société civile, sociale et économique. Exemple réussi de la capacité d'alternative créatrice que détient «la base» vis-à-vis d'un diktat «d'en haut» lorsqu'elle fait jouer tous les ressorts de la démocratie participative ancrée dans les réalités de terrain. Exemple à méditer tant il souligne la force et la nécessité des complémentarités des compétences détenues collectivement par les citoyens, les élus et les institutions afin de mieux préserver à la fois nos choix de vie et notre environnement naturel, social et économique, actuel et en devenir.

## Les co-présidents

*L'océan ourle la baie de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et y apporte sa singularité. De petits animaux la peuplent, des tempêtes l'agitent et des baigneurs en profitent. Voyons comment s'harmonisent ces éléments.*

## PETITS ANIMAUX DE L'ESTRAN

De petits animaux l'animent dans l'eau ou sur le sable, peu visibles à l'œil nu et cependant nécessaires à l'équilibre de l'écosystème. Aujourd'hui, nous parlerons des Hermelles et Talitres.

### Les Hermelles (*Sabellaria alveolata*)

Depuis que les humains existent, toutes sortes de constructions sont apparues sur la Terre et ont marqué leur époque : dolmens, pyramides, châteaux-forts, cathédrales, palais et enfin, gratte-ciel. Nous, les Hermelles, nous construisons toujours les mêmes résidences avec «vue sur mer» et même «sous la mer» à marée haute, depuis des millions d'années.

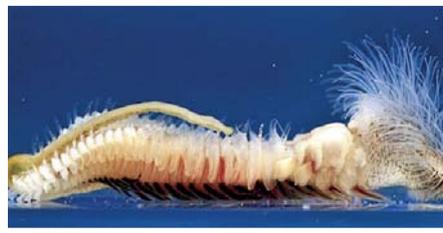
Ce sont des pseudo-récifs visibles sur l'estran rocheux qui font penser à d'énormes coussins, éponges ou nids d'abeilles suivant l'imagination de chacun.



En réalité, nous sommes des vers bâtisseurs appartenant aux Annélides Polychètes (vers marins segmentés aux nombreuses soies). Une fois retirés des tubes dans lesquels nous vivons, chacun de nous ressemble à une petite masse allongée, molle et grisâtre d'environ 4 cm. Par contre, si nous sommes photographiés «en studio», dans l'eau, avec une légère coloration et un bon objectif photo, nous pouvons avoir un look plus sympa. De nombreuses soies entourent notre bouche et servent à retenir le plancton nutritif ainsi que les grains de sable

Nous y voilà ! Pourquoi des grains de sable ? Pour construire nos habitations

qui ne sont pas des châteaux de sable éphémères mais des récifs assez résistants. Nous produisons un mucus qui colle entre eux les grains de sable en formant un tube autour de notre corps. Nos voisins agissant de même, nous nous retrouvons en «appartements parallèles», sachant qu'il n'y a de place que pour un seul animal dans chaque tube. A marée basse, nous sommes bien à l'abri à l'intérieur et à marée haute, nous sortons juste nos soies qui s'agitent à la surface du récif. Nous sommes bien protégés dans nos «chambres marines» et n'avons pas de problèmes de voisinage même si nous formons parfois des colonies de plusieurs milliers d'individus.



Nous jouons un rôle important dans l'équilibre de l'écosystème de l'estran en servant d'abri à des larves d'espèces diverses. Hélas, nous sommes menacés par le piétinement, l'envasement ou le développement des huîtres sauvages dans les secteurs ostréicoles.

Pour la reproduction, les mâles et les femelles libèrent leurs gamètes dans la mer où se fera la fécondation. Les œufs puis les larves planctoniques seront disséminés et iront coloniser de nouveaux rochers. Comme quoi, nous pouvons faire «chambre à part» et assurer la survie de notre espèce !

### Le Talitre (*Talitrus saltator*) ou Puce de mer

Les gens me connaissent sous le nom de Puce de mer, mais cela me déplaît vraiment !



Les Puces sont des Insectes qui ont trois paires de pattes alors que moi, je suis un Crustacé comme les Crevettes, les

Cloportes (terrestres) ou les Gammars (d'eau douce). Ces horribles bestioles sont aussi des parasites suceurs de sang alors que je suis un inoffensif mangeur d'algues. De plus, je ne suis pas un animal marin (je déteste les bains de mer bien que je sache nager !) et je passe la majeure partie de mon temps dans des terriers de sable en haut de plage.



Par contre, j'aime bien mon nom scientifique (*Saltator*) qui fait penser à un personnage de Star Wars ! Surtout, il montre que je suis un champion de saut en hauteur (20 cm alors que je mesure au plus 2,5 cm). Hélas, la Puce est la championne du monde animal avec un saut de 34 cm équivalent à 340 fois sa taille.

Je suis très sensible à la lumière selon laquelle je peux m'orienter et je ne peux pas rester allongé sur le sable pendant les vacances d'été. Ma carapace très fine appelée cuticule se dessècherait très vite et mes yeux ne supporteraient pas cette forte luminosité. J'ai donc une activité plutôt nocturne au cours de laquelle je m'occupe à grignoter les algues laissées sur le sable. En les broyant, je favorise leur décomposition par les mouches et asticots ; le travail sera achevé par les bactéries.

Je suis au menu de nombreux animaux venant picorer dans cette laisse de mer, tels que les Gravelots, les Pipits maritimes, les Tourne-pierres ainsi que les Mouettes rieuses et les Goélands argentés. Je participe ainsi à l'équilibre de l'écosystème littoral.

Les zoologistes qui ont étudié ma biologie, ont constaté que je suis un bon indicateur de la qualité de l'eau. J'ai horreur des zones polluées ou contaminées par des métaux lourds et c'est pourquoi j'ai déserté certaines plages. De plus, ne me parlez-pas de ces nettoyages par raclage et nivellement du sable qui détruisent mes galeries, ainsi que des mégots remplis de goudrons et de nicotine. Le tabagisme passif, ce n'est pas pour moi !

Vous pourrez encore me trouver en haut des plages sauvages, mais attention, si vous me dérangez, je pourrai vous chatouiller le dos ou vous mordiller la plante des pieds ! Ah ! Ah ! Gare à la vengeance de Saltator !

**Catherine Chauvet**  
(texte et photographies)

## SAUVETAGES EN MER

*S'il recèle des trésors de poissons et crustacés, l'océan est également animé de sursauts. Les marins pris au piège de la tempête ou victimes d'incidents techniques, vite dramatiques en pleine mer, peuvent compter sur la solidarité des «Gens de mer» et vous pourrez lire le récit de quelques-uns des multiples sauvetages.*

### **IL Y A LES VIVANTS, IL Y A LES MORTS, IL Y A CEUX QUI VONT EN MER**

Cette citation de Platon, au IV<sup>ème</sup> siècle av. J.-C., rappelle avec force que la mer reste toujours un espace ténébreux. Les hommes et les femmes qui s'engagent sur ce territoire de forces réunies ou divergentes attendent de la société une solidarité certaine.

Le geste généreux du sauvetage en mer remonte à des millénaires. Les premières traces écrites de sauvetage nous viennent du droit romain qui en fait une obligation. Plus tard, c'est le texte juridique de 1166 : les Rôles d'Oléron, imprimé en 1502 dans le Routier de la Mer de Pierre Garcie dit Ferrande, né à Saint-Gilles-sur-Vie en 1441, qui rappelle les règles fondamentales toujours en cours.

La Société Nationale de Sauvetage en Mer (S.N.S.M.) est née en 1967, grâce aux efforts conjugués de la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés (1825) et des Hospitaliers Sauveteurs Bretons (1873). La S.N.S.M., uniquement constituée de «canotiers» volontaires et bénévoles, est forte de 219 stations, animées par 4400 Sauveteurs Embarqués bénévoles et 1300 Nageurs Sauveteurs, volontaires l'été pour la sécurité des plages. Par an, 8000 personnes sont secourues ; on déplore 300 à 400 morts par an.

À l'occasion de l'anniversaire de la station de sauvetage de Saint-Gilles-Croix-de-Vie : «130 ans de la Station SNSM de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, 1888 – 2018», une exposition s'est tenue tout l'été 2018 le long des quais de Port La Vie (SEMIE), cinq conférences et un livret anniversaire ont permis aux habitants

et estivants de notre région de mieux connaître ceux et celles qui maintiennent cette œuvre sociale, menée par Michel Fillon, président de la station de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Quoi de plus significatif que de rappeler quatre actions emblématiques qui ont marqué cette période contemporaine.

Le 28 mai 1985 à 11h30, alors que la mer est peu agitée par un vent de sud-ouest à ouest, deux chalutiers de Croix-de-Vie pêchent en tandem : l'«ALNILAM» et l'«ODYSSÉE». Subitement le câble traversier qui relie les 2 bâtiments se raidit après avoir accroché un rocher ou une épave. Le choc est très violent, l'ODYSSÉE résiste bien, mais l'«ALNILAM» chavire avec ses 3 hommes d'équipage. Les matelots ont eu le temps de sauter à l'eau et sont secourus par l'«ODYSSÉE», mais le patron du chalutier est resté bloqué dans la passerelle.

L'alerte est déclenchée par le CROSS (Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage à Etel pour l'Atlantique ouest), à 11h30 pour les embarcations de sauvetage de Saint-Gilles-Croix-de-Vie «Patron Aimé Baud» et celle de l'île d'Yeu, «Patron Noé

Gilles-Croix-de-Vie. Sur la vedette SNS 120 de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, avec le patron Gilbert Héraud, les canotiers qui ont pris part à la recherche, étaient Patrick Barreau, Yvon Caillaud, Michel Fillon, Bernard Gaborieau, Philippe Lelièvre, Patrick Nayl, Jean-Michel Péault.

Voici une autre et très différente intervention. Le jeudi 20 mai 1976, à 3h10, le canot de sauvetage, «Patron Noé Devaud» de l'île d'Yeu, quitte Port-Joinville, ayant à son bord le docteur Delacroix et une jeune femme de 26 ans, dont l'accouchement est proche et l'état critique. Le patron Raymond Taraud décide de diriger le canot sur le port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie. La mer est agitée, vent d'ouest avec une force de 14 à 16 nœuds, ce qui rend la traversée pénible. Le concours de la vedette SNS 46 «Vent d'Ouest» de Saint-Gilles-Croix-de-Vie a été demandé au cas où le canot de l'île d'Yeu ne pourrait pas arriver à bon port du fait de la basse mer. La vedette «Vent d'Ouest» se rend aussitôt au large de Pil'hours. Mais, sur le canot de l'île d'Yeu et à vingt minutes de la destination, l'accouchement se précise. Cela n'est pas été sans mal car

le docteur n'a pas le pied marin et se trouve en piteux état. Heureusement, le canot se met à l'abri en dedans de Pil'hours et le mécanicien Joseph Gaillard se métamorphose rapidement en assistant accoucheur. Il contribue pour une large part à la naissance de Cindy à 4h14 du matin. L'étalement de basse mer impose à la maman et à Cindy d'embarquer sur la vedette de Saint-Gilles-Croix-de-Vie afin de rentrer au port de Croix-de-Vie.

Sur la vedette SNS 46 de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, le patron Roger Driez et les canotiers Michel Fillon et Jules Robriquet.

Les troisième et quatrième interventions emblématiques sont racontées par Michelle Boulègue et Christine Ménard un peu plus loin. Par ces quelques mots, nous rappelons la volonté farouche des marins «canotiers» d'être solidaires des fortunes de mer. Cet esprit de solidarité, l'exposition, le livret anniversaire et les différentes manifestations suscitées en 2018, l'ont rappelé avec force. Alors, que cette belle cité du Pays de Vie vogue sur cette mer qui l'accueille et sache prendre le bon vent qui soutienne la route des sauveteurs.

**Bernard de Maisonneuve**  
[bdemaisonneuve@gmail.com](mailto:bdemaisonneuve@gmail.com)



27 canotiers et membres du Comité S.N.S.M., prêts à partir en mer avec la vedette de sauvetage «Présidente Louise Le Louarn», SNS 154.

Devaud». L'hélicoptère de la Protection Civile arrive aussi sur les lieux avec des plongeurs sous-marins ; d'autres ont pris place sur le canot «Patron Noé Devaud». Tout sera tenté pour libérer le patron pris dans la passerelle, mais en vain. L'«ALNILAM» flotte un long moment renversé, la quille hors de l'eau, puis coule par 26 mètres de fond. Les plongeurs ont continué inlassablement leurs tentatives pour pénétrer à l'intérieur du bateau ; le mazout qui s'échappait des cuves et les émanations d'acide des batteries renversées freinaient beaucoup leurs efforts. Vers 15 heures, ils réussirent à remonter le corps inanimé du patron qui fut embarqué à bord de la vedette «Patron Aimé Baud» et ramené à Saint-

## LE SAUVETAGE DE L'A...

**Le samedi 14 novembre 2014, 20h30.**

Joseph Guittonneau, le capitaine du SNS 154 de Saint-Gilles-Croix-de-Vie reçoit une alerte du CROSS. En dix minutes, il réunit l'équipage d'intervention. Ces marins de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, tous bénévoles, lâchent sur le champ leurs occupations pour se porter, au plus vite, au secours de l'A..., un fileyeur de l'île d'Yeu échoué à la Paterne.

En s'embarquant, les sauveteurs savent déjà qu'à bord de l'A..., le patron et les quatre hommes d'équipage sont sains et saufs. Partis en soirée pour faire le plein à Saint-Gilles-Croix-de-Vie avant de rejoindre leur site de pêche, une fausse manœuvre les a fait s'échouer. La quille enfoncée dans le sable à quelques mètres de l'estran, ils ont cru qu'à marée montante ils pourraient se dégager. De fait, la houle les a fait s'enfoncer plus profondément. La situation s'aggravant au fil des heures, le patron s'est résolu à suivre la procédure : prévenir le propriétaire du bateau et le CROSS en charge d'organiser les secours. Heureusement il n'y a pas de blessés. Il n'est pas nécessaire de mobiliser l'hélicoptère de la Rochelle.

d'avoir eu le temps de faire le plein, la cuve est quasi vide. Une chance dans ce malheur.

Arrivé sur le site de sauvetage, l'équipage du SNS 154 embrasse la situation d'un coup d'œil. Une mer agitée va compliquer leur tâche. Il faudra passer des remorques aux marins restés à bord afin de tirer le bateau hors de sa souille de sable. Un premier ballon auquel est attachée la remorque est jeté à l'eau. Tous le suivent des yeux. Il s'agit que les vagues le mettent à portée de gaffe des marins de l'A.... qui, sitôt qu'ils auront récupéré la remorque, auront à l'accrocher solidement en vue de tracter le bateau vers le large. La manœuvre, exténuante, échoue plusieurs fois. Les déconvenues s'enchaînent. Deux remorques casseront successivement. Après quoi il faut, chaque fois, récupérer les 400 mètres de cordage que déroule chaque remorque et qui ne doivent absolument pas rester dans l'eau, de crainte qu'ils ne s'enroulent dans les hélices ou, partis à la dérive en mer, qu'ils ne créent des dommages à d'autres navires.

A la nuit tombée, l'équipage du SNS 154 est exténué. Le faible coefficient d'une marée de 51 n'a pas été d'un grand secours. L'A... n'a toujours pas bougé d'un centimètre. A 3 heures du

dernières manœuvres d'accostage. Il sait devoir repartir après de brèves heures de repos pour recommencer les difficiles manœuvres de la veille, dans l'espoir qu'elles seront plus concluantes.

L'équipage de l'A... a suivi des yeux les feux de signalisation du SNS 154 jusqu'à ne plus les voir. Une nouvelle nuit à bord va ajouter de la fatigue à celle d'une rude journée. En silence, ils se partagent les provisions que leur a passées l'équipage du SNS 154. Le café bouillant ne réchauffe pas l'ambiance. Ils écoutent les membrures du bateau grincer sous les effets d'une houle de plus en plus formée

**Le lendemain à 9h30,** le SNS 154 est de nouveau à la manœuvre. Il est rejoint par «L'Aurore Boréale» de l'île d'Yeu, dont la vedette est attendue et surtout «Mini Plomb» qui, contrairement à son surnom, fait le poids. Les pompiers sont là eux aussi, sillonnant la plage. En trois jours, la situation s'est aggravée. Les marins ont compris que la succession des marées a enclenché un effet de ventouse qui enfonce plus encore l'A... dans les sables. Les sauveteurs recommencent à lancer des remorques à son équipage, toujours dans le but de le faire tirer en attelage par les trois bateaux arrivés à la rescousse. Les manœuvres se répètent, exténuantes. A la fin de la journée trois bosses<sup>(1)</sup> ont cassé sans que l'A.... n'ait bronché d'un pouce.

Il reste un espoir. Le coefficient de marée va passer de 51 à 58.

**Il est 18h30.** L'équipage du SNS 154 rentre à Saint-Gilles-Croix-de-Vie prendre un bref repos. Il repartira à 22 heures pour être sur site à la pleine mer. De nouveau, des remorques sont lancées à l'eau. Sitôt récupérées, elles sont solidement arrimées à l'A.... Les moteurs sont lancés à plein régime. Les hélices brassent les vagues qui enragent et écument plus encore. Rien ne bouge. Les marins s'obstinent. A 1 heure du matin, l'A... bouge. A 2h15, l'A... est en eau libre.

Il aura fallu 4 jours aux sauveteurs bénévoles pour sortir d'affaire l'A... et son équipage.

**Michelle Boulègue à partir du récit de Joseph Guittonneau, capitaine du SNS 154 de Saint-Gilles-Croix-de-Vie**



Photo SNSM Saint-Gilles-Croix-de-Vie Vedette SNS 154

**20h50, le SNS 154 largue les amarres.**

Arrivé à hauteur de Pil'hours, l'équipage tête déjà d'une mer formée. Le mauvais temps sera de la partie. Les mentons s'enfoncent dans le col des vareuses. Le capitaine joint le patron de l'A... qui est catégorique. Pour lui et ses hommes d'équipage, pas question de quitter le bateau. Ils resteront à bord et aideront à la manœuvre. Ils ont déjà jeté par-dessus bord leur chargement de glace afin d'alléger le bateau. Et faute

matin, il est évident que des renforts s'imposent, en plus des pompiers qui, depuis le matin, donnent un coup de main depuis la plage à bord de leur tracteur. Le SNS 154 rentre à Saint-Gilles-Croix-de-Vie après avoir fait son rapport. Il est entendu que la SNSM des Sables va envoyer «Mini-Plomb», une unité puissante qui fait le balisage des bouées. L'équipage puise dans la force de l'habitude pour effectuer les

(1) Bosse : câble de nylon tressé de 20cm de diamètre

## INCENDIE A BORD

Qui n'a jamais entendu parler de la solidarité des gens de la mer ? Tous égaux devant les déchaînements des flots, les êtres confrontés à un naufrage doivent impérieusement être secourus. Et ce, qu'ils soient marins ou plaisanciers, du même pays ou d'une nation ennemie. Ainsi, comme le rappellent B. de Maisonneuve et J-M Péault dans leur ouvrage <sup>(1)</sup>, l'obligation est ancestrale et universelle. Le droit romain s'en faisait déjà l'écho. De même que d'autres ports tout au long de l'Atlantique en avaient ressenti la nécessité, la station de Croix-de-Vie a été créée en 1888. De nombreux sauvetages ont émaillé son histoire depuis un siècle.

Il ne faut pas oublier que ce sont toujours des aventures, uniques, dont les pages sont écrites par des hommes au cœur solidement accroché, bien souvent au péril de leur propre vie. Certains ont marqué particulièrement les mémoires, que ce soit en raison de l'état de la mer, de la situation des personnes sauvées, ou de leur nombre.

Il arrive que de simples patrons de bateaux de pêche, alertés, devancent le bateau de sauvetage pour porter secours dans l'urgence à des naufragés. Laissons-nous conter l'un de ces récits par la descendante directe de Léonidas Avrilla<sup>(2)</sup>.

Le 3 septembre 1955, une belle journée chaude et ensoleillée s'annonce sur les rivages vendéens. Temps idéal pour une promenade en mer, pour 28 jeunes enfants de 10 à 14 ans. Accompagnés de leurs deux moniteurs, ils font partie d'une colonie de vacances de Saint-Denis. C'est à bord d'un bateau sardinier de près de 10 mètres, le «Pélican», qu'ils goûtent la joie de naviguer au large des rochers de Sion.

Le patron et ses trois matelots s'activent auprès des machines, lorsqu'une explosion déchire l'air et éteint les cris des goélands. Le moteur hoquette, prend feu en quelques secondes. La fumée s'élève, aveugle l'équipage et les passagers. Les moniteurs gardent leur calme, ils emmènent les enfants se regrouper près du gouvernail, agrippés aux cordages, pataugeant dans l'eau froide qui envahit la coque. L'équipage tente vainement d'éteindre l'incendie, de rapprocher le bateau de la rive. Mais il s'enfonce doucement dans l'océan. Il coule lentement, irrémédiablement.

Heureusement, la fumée épaisse a alerté les promeneurs sur la terre ferme. Les marins comprennent aussitôt. A Sion, le patron du homardier «Pas de Manière», Camille Guittonneau, récupère son

bateau mouillé sur son corps mort<sup>(3)</sup>. Deux autres patrons pêcheurs, Léonidas Avrilla et Stanislas Simon, se joignent à lui. Ils embarquent pour 25 minutes de course effrénée sur les flots. Ils s'inquiètent, ne savent pas ce qu'ils vont trouver, des blessés, des morts peut-être. Le temps joue contre eux.

*Ci-dessous deux bateaux semblables au «Pas de Manière», dont, en arrière-plan, celui de Stanislas Simon - photo confiée par Annette Paris.*



Ils ne sont pas les seuls à s'être lancés au secours des naufragés. Un coup de fil à l'Inscription Maritime <sup>(4)</sup>, et Antonin-Léon Bénêteau met à l'eau le canot de sauvetage de Croix-de-Vie, le «Feydeau-de-Brou», en deux minutes. Avec le mécanicien Bernard Chevalier, son équipage est loin d'être au complet. Mais il croise les marins Jean Bocquier et Alfred Pontoizeau et part immédiatement avec les deux volontaires. La mer est belle, la marée favorable et il peut se diriger à pleine puissance vers le sinistre.

Les cris des naufragés leur parviennent avant d'arriver sur place. Le spectacle qui les attend est effrayant. Les flammes s'échappent de la cale du bateau, chassant les passagers. Ceux-ci s'accrochent à des chaînes pendant aux bords, déjà brûlantes. Avec soulagement, ils voient que neuf garçons, ainsi qu'un moniteur et le patron ont déjà commencé à embarquer sur le homardier, arrivé sur place avant eux. Il leur reste à récupérer les autres naufragés rapidement, avant la disparition totale du sardinier.

Mais le feu s'étend, risque de se propager au canot de sauvetage. Le patron s'approche prudemment par l'arrière et réussit à saisir quatre enfants. Ils ne savaient pas nager et lâchaient les chaînes. Mais il reste encore des hommes et des enfants accrochés au bord du sardinier. La manœuvre est de plus en plus délicate, le canot frôle les flammes. Malgré la menace, le canot parvient à hisser encore huit enfants à bord.

Cinq enfants manquent à l'appel, mais il ne reste plus personne sur le bateau,

qui continue à s'enfoncer dans l'eau. Où sont-ils donc ? Se seraient-ils noyés ? L'un des petits rescapés explique que deux des plus grands sont partis à la nage vers la côte. Les sauveteurs se lancent à leur recherche, l'angoisse leur vrille le cœur. Ils parcourent un mille avant de les retrouver, sains et saufs. Les trois derniers avaient pu prendre appui sur des caissettes de sardines pour nager et ils ont fini par être repêchés.

La côte est rejointe facilement. A Sion et Croix-de-Vie, tous s'activent à nourrir,

réchauffer, reconforter les naufragés. Au grand soulagement des habitants et des sauveteurs, il n'est à déplorer que trois blessés légers, deux enfants et un matelot brûlés superficiellement aux bras et aux jambes.

La solidarité sans faille, la réactivité des marins, ce n'est pas un vain mot. Et si, le plus souvent, les sauvetages s'opèrent dans la discrétion, le caractère exceptionnel du naufrage et l'issue heureuse ont justifié la remise de récompenses aux sept sauveteurs réunis pour l'occasion, par la mairie de Saint-Hilaire-de-Riez, puis celle de Saint-Denis, de même que par la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés.

Le sauvetage est un juste retour des choses, pour le patron malheureux du «Pélican». Deux ans auparavant, dans la tempête, il avait sauvé les trois hommes du thonier «T'en-Fais-Pas», des Sables-d'Olonne, détruit par le feu entre Saint-Gilles et l'île d'Yeu.

### Christine Ménard

<sup>(1)</sup> «STATION DE SAINT-GILLES-CROIX-DE-VIE» - 1887 - 1967 - 2018.

<sup>(2)</sup> Annette Paris, qui a confié gracieusement à V.I.E. les documents relatifs au sauvetage.

<sup>(3)</sup> Le corps mort est un objet très lourd - type grosse pierre, masse de béton - posé sur le fond de l'eau. Il est accroché par une chaîne à une bouée ou à un caisson flottant. Il permet au bateau de mouiller à poste fixe.

<sup>(4)</sup> L'Inscription Maritime, pendant exactement trois siècles, entre 1665 et 1965, a été l'institution de tutelle de la Marine de l'État sur les gens de mer français. Navigants à la pêche ou au commerce, les «inscrits» (sur les registres de l'administration considérée) devaient effectuer leur service militaire dans la flotte de guerre et bénéficiaient d'un régime de prévoyance. Par décret du 26 mai 1967, l'Inscription Maritime devint l'administration dite des «affaires maritimes».

## LE «PAVILLON BLEU» NE FLOTTE PAS SUR SAINT-GILLES-CROIX-DE-VIE

*Sous la protection de ces sauveteurs, improvisés ou non, chacun espère pouvoir profiter des bienfaits de l'air marin. Les touristes, estivants ou autres, peuvent se référer au classement «Pavillon bleu» pour choisir leur station. Mais Saint-Gilles-Croix-de-Vie n'y figure jamais : serions-nous dans un endroit malsain ? Nous allons voir les raisons de cet état de fait.*

Mai 2018. Enfin arrive le classement des villes déclarées «Pavillon Bleu». Distinction convoitée ou simple hochet à mettre en vitrine ?

Certains ont pu être surpris que Saint-Gilles-Croix-de-Vie ne figure pas dans ce classement. Serait-ce qu'elle n'est pas assez belle, notre ville ? Les eaux seraient-elles polluées à ce point ? Et n'y respirerait-on pas un air sain ?

Scrutons un peu la liste des communes mises à l'honneur en Vendée. Première surprise, le classement sépare les ports des plages. Un seul port est à l'honneur dans notre département : Bourgenay. Et huit plages, dont celle toute proche de Saint-Jean-de-Monts. Ces sites sont-ils si différents ?

Deuxième surprise, il ne s'agit pas d'un label officiel décerné par un organisme public, mais par une association loi 1901, dénommée TERAGIR<sup>(1)</sup>. La procédure complexe n'est pas initiée par l'association, mais sollicitée par la ville candidate. Et c'est là que commencent les difficultés.

### Un difficile processus de labellisation

Tout d'abord, la ville doit monter un dossier ayant trait à quatre grands critères : l'éducation à l'environnement, la gestion de l'eau, la gestion des déchets et l'environnement en général. Vaste programme, direz-vous, d'autant plus qu'il ne s'agit pas seulement de remplir une ligne, avec un indice de qualité, reflet d'une situation à un instant t.

Mais la ville doit mettre en place des actions déterminées précisément par l'association pour chaque critère. Ainsi, pour l'éducation à l'environnement, cinq actions doivent être engagées par les communes et deux au minimum sur la plage en cours de labellisation. C'est un effort de longue haleine, qui exige une vigilance de chaque instant, les évaluations étant faites l'année précédant celle de l'attribution du label. A ce stade, intervient ce que l'on a l'habitude de nommer le nerf de la guerre, soit l'argent nécessaire pour arriver au but ultime, décrocher le Graal !

### \* Frais de participation pour une commune pour la labellisation 2019

	Moins de 2500 habitants	2500 à 10 000 habitants	10 001 à 60 000 habitants	Plus de 60 000 habitants
Frais au retour du questionnaire	850€	1130€	1675€	1885€
Montage du dossier jury international	+ 120 € par plage validée par le jury national et présentée pour la labellisation au jury international			

**NB :** les frais de montage du dossier jury international ne sont appliqués que pour les dossiers validés par le jury national, chaque plage constituant un dossier).

### \* Frais de participation pour un port pour la labellisation 2019

	Moins de 100 anneaux	100 à 500 anneaux	501 à 1000 anneaux	1001 à 2500 anneaux	Plus de 2500 anneaux
Frais au retour du questionnaire	370€	540€	725€	1020€	1165€
Montage du dossier jury international	+ 120 € si le dossier est validé par le jury national et présenté pour la labellisation au jury international				

**NB :** là encore, les frais du dossier international ne sont appliqués qu'en cas de validation par le jury national).

- Pour commencer, des frais de participation sont versés à l'association par la commune qui désire participer au classement. En effet, l'association fonctionne avec des subventions mais insuffisantes pour assumer les frais de présentation à l'international. Ces frais varient, selon qu'il s'agit d'un port (proportionnellement au nombre d'anneaux) ou d'une simple commune (suivant le nombre d'habitants permanents). Ils sont décomptés, d'une part au retour du questionnaire et d'autre part pour le montage du dossier international<sup>(2)</sup>.

- Ensuite, la commune doit voter une ligne budgétaire significative pour combler les attentes en termes de qualité. En effet, tous les détails sont examinés, de l'accessibilité des plages aux handicapés, jusqu'au type de poubelles sélectives proposées en passant par des mesures de la qualité des eaux de baignade, été comme hiver, par temps calme ou après des tempêtes. Les communes doivent se montrer réactives et doivent pouvoir bénéficier de matériel et de personnel à tout instant. Ainsi, pour la labellisation de ses trois plages, Saint Nazaire a dû investir 115.000 euros en 2017.

### Des bienfaits attendus

Si le coût paraît exorbitant, nul doute que la décision de la commune candidate soit le fruit d'une longue réflexion et que les élus sont attentifs aux résultats. L'engagement doit être impérativement suivi d'effets, quasiment immédiatement.

Si l'on ignore comment aurait évolué la commune sans cette quête du «Pavillon bleu», de multiples actions ont été

engagées méthodiquement, réfléchies en amont et s'inscrivant dans le sens d'une amélioration du cadre de vie. C'est donc quotidiennement et aussi bien en saison qu'hors saison, que les habitants pourront profiter des aménagements et nouveaux équipements qui auront été installés.

N'oublions pas que le «Pavillon Bleu» est un label international, pour des communes destinées à recevoir des touristes de divers pays. Il représente un important argument attractif à destination de personnes soucieuses de leur santé et de la qualité environnementale. Les étrangers qui ne connaissent pas les communes en cause sont friands d'informations crédibles sur la qualité du site qu'ils vont choisir pour leurs vacances. Il est d'ailleurs reconnu qu'ils consultent ce classement et s'y fient pour la plupart. Les retombées en termes d'attraction touristique sont incontestables pour ces communes, même si on ne peut les chiffrer exactement.

### Pourquoi Saint-Gilles-Croix-de-Vie n'a-t-elle pas engagé la démarche de labellisation ?

Depuis près de vingt ans, notamment depuis la décision prise en novembre 2000 à l'unanimité par l'association des élus du littoral (Avel), les communes de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Brétignolles, Olonne, Les Sables, pour les plus proches, ne sont plus candidates. Elles estiment que la démarche n'a plus aucun sens, compte tenu du mode de relevé des analyses et des atouts de ces stations balnéaires.

A ce sujet il n'est pas inintéressant de consulter les critères d'attribution du



Attelage en action de nettoyage sur la Grande Plage

Pavillon Bleu dans la commune voisine de Saint-Jean-de-Monts<sup>(3)</sup>. Cinq points ont été examinés :

- «- Qualité de l'eau : 11 prélèvements par site de baignade, (trois sites) du 15 juin au 15 septembre à partir des analyses de l'ARS (Agence Régionale de Santé). Contrôle sanitaire sur paramètres microbiologiques réglementaires, Escherichia coli et entérocoques intestinaux, (risques de gastro-entérites).
- Gestion : Démarche globale de gestion du label - comité de pilotage dédié. Conseil d'enfants : force de proposition, à l'origine de la distribution de cendriers de plage.
- Education : Installation de bacs à marée hors saison et collectes pédagogiques de déchets. Retrait des douches trop gourmandes en eau
- Sécurité : 5 CRS et 21 sauveteurs civils recrutés et logés par la commune. Vigies en plus des postes de secours sur les plages.
- Accessibilité : Tiralos dernière géné-

ration, fauteuils pour personnes à mobilité réduite.»

Même si Saint-Gilles-Croix-de-Vie présente des particularités du fait de son double statut de port de pêche et de station balnéaire, des exigences identiques de qualité environnementale s'imposent. Comparons avec les éléments retenus à Saint-Jean-de-Monts pour 2018 :

- Les prélèvements d'eau de mer effectués par l'ARS pour l'ensemble de l'année 2017<sup>(4)</sup> décernent trois étoiles, soit le maximum, à la Grande Plage Rochebonne, à la Grande Plage Marine et à la Grande Plage Paternes. Quant aux plages de Boisvinet et Pelle à Porteau, à la sortie du port, elles obtiennent deux étoiles, ce qui relève encore d'une bonne qualité.
- La démarche de distribution de cendriers de plage a été associée à une démarche de prévention du cancer par plusieurs campagnes organisées sur le remblai de la Grande Plage par le Lion's Club.
- Des bacs à marée sont installés toute l'année au bout du remblai, ainsi que des pancartes pédagogiques. Il n'y a

plus de douches sur les plages.

- Sécurité : Saint-Gilles-Croix-de-Vie offre deux kilomètres de plage pour nager, surfer, bronzer et autant d'occasions d'atteintes à la sécurité. Les pompiers et la police municipale, la brigade territoriale de gendarmerie ont vu leurs effectifs renforcés par seize gendarmes mobiles et une équipe de maîtres-nageurs sauveteurs dans trois poste de secours.

- Accessibilité : aménagement de chemins pour l'accès à la plage et à la mer, cabines de plages adaptées à disposition des personnes à mobilité réduite, fauteuils roulants amphibies : tiralos et hippocampes, pour la Grande Plage et la plage de Boisvinet.

Résultat d'une décision ancienne de la municipalité prise à l'unanimité, opposants inclus, l'absence de Saint-Gilles-Croix-de-Vie de la compétition pour le «Pavillon Bleu» s'explique aisément. Il n'empêche que les exigences de ce label sont peu contestables. La vigilance reste de mise pour qu'avec l'argent ainsi économisé, des efforts continus soient déployés pour améliorer la qualité d'accueil de notre station.

### Christine Ménard

<sup>(1)</sup> <https://www.teragir.org/agir/> Teragir est une association à but non lucratif et reconnue d'intérêt général, créée en 1983. Sa vocation est d'accompagner les acteurs de la société dans leurs projets de développement durable grâce à 7 programmes d'actions : Pavillon Bleu, Eco-Ecole, Clef Verte, la Journée internationale des forêts, Jeunes Reporters pour l'Environnement, Explorateurs de l'eau et le Stockholm Junior Water Prize. L'association participe à une action globale déployée dans 75 autres pays, au sein du réseau de la Foundation for Environmental Education (FEE), dont elle est fondatrice et membre actif.

<sup>(2)</sup> <https://www.pavillonbleu.org/teragir/tarifs-2019.html>

<sup>(3)</sup> Magazine municipal des Montois n° 118 d'octobre 2018

<sup>(4)</sup> [https://www.pays-de-la-loire.ars.sante.fr/system/files/2018-07/Bmer\\_classement\\_pdl\\_2017.pdf](https://www.pays-de-la-loire.ars.sante.fr/system/files/2018-07/Bmer_classement_pdl_2017.pdf) Qualité eau de mer 2017.

## Construction • Promotion • Rénovation



27 route de la Roche - 85800 Saint-Gilles-Croix-de-Vie - [www.groupeSATOV.fr](http://www.groupeSATOV.fr) - 02 51 26 91 91

# La terre, don merveilleux et fragile

7,550 milliards d'êtres humains sur notre seule Terre, à profiter de ses beautés, à cultiver dans son sol de quoi se nourrir, se chauffer et à inventer les plus extraordinaires technologies, comme si ses réserves étaient inépuisables. Tsunamis, éboulements de terrains, grandes sécheresses, la réalité se rappelle cruellement à nous, de plus en plus fréquemment. Veiller ne suffit plus, il faut agir, lutter souvent et à tous niveaux, pour faire reculer l'inexorable.

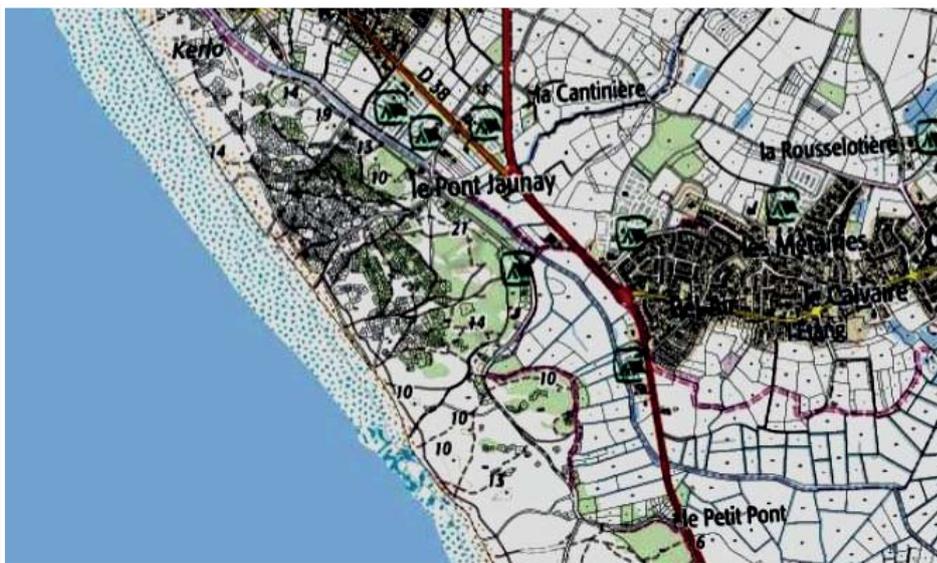
## UN ÉQUILIBRE À PRÉSERVER

Lutter, encore et toujours, pour préserver un littoral cohérent, contre le délabrement progressif des dunes, ou pire encore contre l'avidité des humains, c'est au prix d'une veille attentive sur les textes et les actes. Telle est la mission que V.I.E. s'est fixée, comme l'histoire récente de l'amendement à la loi Elan, l'a démontré. Par ailleurs, montrer la biodiversité si particulière de notre pays, expliquer les évolutions et les enjeux de l'environnement, V.I.E. s'y emploie en organisant des visites guidées sur la côte.

### QUE DEVIENNENT NOS DUNES ?

Depuis l'été dernier, en marchant le long de la plage entre Saint-Gilles et Brétignolles, vous avez peut-être été surpris de voir le mauvais état des descentes sur la plage.

Le responsable de la construction et de la défense contre la mer à la Communauté de Communes, Monsieur Barreateau, nous a reçus cordialement et nous a expliqué les raisons de la lenteur de la remise en état. Effectivement, il y a en cours actuellement un travail sur le recul du littoral, sur la nécessité d'effacer les enrochements. Mais c'est un travail à long terme. Il faut tenir compte de toutes les implications : il s'agit d'une zone Natura 2000, dont une partie seulement (côté Saint-Gilles) est du domaine public car appartenant presque entièrement au



Carte de la Dune du Jaunay - (Origine : Géoportail).

On peut repérer :

\* La parcelle cadastrale n° 13 : espace dit «Voisin»

\* La zone entre la parcelle 13 et la parcelle 19 : Conservatoire du Littoral

\* Au-delà de la parcelle 19 : le grand nombre de parcelles grandes ou petites appartenant à des propriétaires privés.

Conservatoire du Littoral, le reste de la dune appartenant à des propriétaires privés. C'est à partir de ces contraintes que les services de M.Barreateau doivent gérer la dune : cheminements, plantes envahissantes, lignes de crête, propriétés privées. Mais les accès à la plage proprement dits dépendent des compétences communales. Il faut savoir aussi que les accès surveillés aux plages sont complexes à mettre en œuvre. Un poste de surveillance implique l'arrivée du courant électrique, d'eau, de fil de téléphone (loi de 1986). L'inspectrice des travaux n'a pas encore donné l'autorisation des travaux parce que le projet n'est pas encore finalisé. En ce qui concerne la préservation des caractéristiques dunaires, en particulier la floristique, les difficultés sont liées au développement des plantes invasives (ailanthe, baccharis, peuplier blanc, prunelier, ronces, yucca) qui prennent la place des immortelles, œillets des dunes... et à la nécessité d'un

arrachage manuel ou avec un attelage animal. Ce travail est fait par le garde littoral, dans la zone appartenant au Conservatoire du Littoral, mais pas dans les propriétés privées, qui deviennent ainsi une réserve de graines pour ces plantes invasives.

M.Barreateau nous parle ensuite de la parcelle n°13, située vers l'autre extrémité de la dune du Jaunay : la célèbre parcelle dite «Voisin». Elle appartient toujours à la SCI Bénatier qui ne semble pas vouloir la conserver à tout prix. Pour que le Conservatoire du Littoral puisse l'acquérir, il faut d'abord qu'elle soit préemptée par le conseil départemental, ce qui n'est pas encore fait.

C'est le même problème en ce qui concerne la dune de la Garenne, même constat et mêmes propriétaires à quelque chose près. Ainsi, si la Communauté de Communes parvient à établir des partenariats avec eux, elle pourrait envisager de poursuivre le programme de protection de cette dune. Dans ces propriétaires, il y a entre autres le Conseil Départemental et la ville. La zone est sanctuarisée ; mais il reste à remplacer certaines ganivelles qui sont abimées. Il est possible de passer des conventions pour le faire faire par la Communauté de Communes du Pays de Saint-Gilles. A suivre des futures discussions et accords.

Ce petit tour d'horizon nous permet de comprendre la complexité des structures qui travaillent à la protection de notre dune si belle, si fragile.

**Janine Bureau**



Echancrure dans la crête de dunes sur la Grande Plage

## **LA LOI LITTORAL SUR LA SELLETTE**

Votée en 1986, publiée 29 ans plus tard le 14 décembre 2015, la Loi Littoral N°86 2 du 3 janvier 1986, concerne 1212 communes en zone côtière, en bordure de grands lacs, d'estuaires et de deltas.

L'ambition du législateur est de mettre cette loi au service de la préservation et du développement des zones concernées.

Prévenir les risques en zones côtières s'avère de plus en plus impératif tant le trait de côte est exposé aux effets de l'érosion et aux menaces de submersion marine aggravées par le réchauffement climatique. A cela s'ajoute une pression démographique accrue. D'ici 30 ans, 3,4 millions de nouveaux habitants attirés par les attraits du bord de mer devront trouver à se loger, se divertir, y travailler, se former, se déplacer et se soigner. Les conséquences prévisibles sont une aggravation de l'artificialisation des sols à un rythme trois fois plus rapide qu'actuellement au détriment des terres agricoles et des espaces naturels. Or ces zones sont également très fragiles tout en abritant de riches écosystèmes également menacés.

Développer ces zones est donc une gageure quand elles doivent être également protégées. Le maître mot des décideurs locaux en charge de résoudre cette difficile équation est l'aménagement durable.

Ce vocable désigne l'exercice d'équilibriste qui consiste à permettre l'implantation de projets économiques compatibles avec la préservation des espaces agricoles et naturels.

Prudemment, la loi se veut définir un cadre reconnaissant aux décideurs locaux des capacités à prendre des décisions

équilibrées à la lumière des réalités du terrain. Elle en fixe donc les principes de mise en œuvre :

- Continuité de l'urbanisme existant est le critère d'extension de l'urbanisme afin d'éviter le mitage du littoral.
- Limitation de l'urbanisme dans les espaces proches du rivage.
- Interdiction de construire sur une bande de 100 m de large à compter de la limite haute du rivage sauf pour les activités qui exigent une proximité immédiate de l'eau comme les fermes aquacoles et non un restaurant de plage.
- Aménagement de coupures d'urbanisme afin de créer des «respirations».
- Identification et préservation des espaces les plus remarquables, caractéristiques du littoral et des espaces boisés.

Des fiches techniques sont à disposition des élus afin de les aider à appliquer la Loi Littoral.

Actuellement les façades littorales sont plus exposées encore aux effets de l'érosion et aux risques de submersion marines qu'en 1986. L'actualité ne manque pas d'en apporter les preuves. Les capacités d'anticipation sont plus que jamais attendues de la part des élus. A l'appui de leurs responsabilités le gouvernement édite des instructions complètes sous forme de fiches. Ainsi l'instruction du 7/12/2015 visant les domaines des transports, équipements, logement, tourisme. Réussir la cohérence territoriale est l'enjeu et implique d'articuler aux directives gouvernementales, les SCOT et les PLU.

Ainsi posée, la Loi Littoral votée à l'unanimité n'a jamais été remise en cause même si des coups de canif,

parfois implacablement sanctionnés par la nature, ont pu lui être portés. Mais voilà qu'en avril 2018, la loi Evolution du Logement et Aménagement Numériques (loi ELAN) débattue en Assemblées parlementaires en a secoué quelque peu les fondamentaux en proposant d'autoriser de construire sur les «dents creuses» entre deux bâtiments existants. Une réponse à la nécessaire densification urbaine particulièrement prisée en zone balnéaire écartelée entre le manque le foncier pour développer des résidences principales et la concentration des résidences secondaires ? Une ouverture à la tentation de bétonisation, diront les détracteurs de cet amendement curieusement glissé dans la loi ELAN. La levée de bouclier fut telle que les auteurs de l'amendement le remisèrent à la déception d'entreprises du BTP et de particuliers qui y voyaient l'opportunité de valoriser leur patrimoine.

La leçon de cette anecdote est que les pressions sur le foncier en zone littorale existent et sont suffisamment fortes, fondées sur des argumentations si opposées qu'il reviendra d'ici peu aux décideurs locaux de déployer leurs capacités à concilier les contraintes avec l'appui des instructions gouvernementales. Autant dire que les dérapages sont à craindre et que la vigilance collective est plus que jamais de mise même si la loi ELAN promulguée en décembre 2018 veut précisément mettre la politique du logement à l'abri des pressions associatives <sup>(1)</sup> précisément ciblées.

### **Michelle Boulègue**

*Sources : Légifrance, loi littoral, projet de loi ELAN, article 24, 8<sup>ème</sup> alinéa, page 21 : «Amélioration du dispositif d'action en responsabilité contre les recours abusifs, associatifs ou autres...»*

## **BILAN DES SORTIES NATURE 2018**

Au cours du printemps et de l'été 2018, nous avons accueilli quatre-vingts personnes d'âges et d'intérêts très variés.

Mi-mai, nous avons reçu un groupe de 35 enfants d'Hayange, en colonie de vacances à Notre-Dame de Monts. Après un petit passage sur le rivage et un peu de «pêche», ils se sont particulièrement intéressés aux galets et interrogés sur les noms des roches qui les constituent.

Ensuite, au cours de nos 3 sorties dans la dune, une vingtaine de personnes se sont penchées sur nos immortelles, œilletons des dunes, et autres plantes caractéristiques de ce milieu, protégé en raison de sa fragilité et de la rareté de sa flore. On note aussi un



*Merci au visiteur de la sortie Corniche qui a su fixer cette élégante aigrette garzette jusqu'au bout des ongles.*

grand intérêt pour la présentation de l'évolution du trait de côte.

En juillet, la sortie «Marais», dont nous avons dû repousser la date à cause de la pluie, n'a attiré que 8 personnes ! Nous pensons ne pas la reconduire l'an prochain.

La sortie «Corniche» a attiré 19 personnes, très intéressées, et dont certaines ont rappelé dans l'été pour demander une autre sortie. Nos présentations : géologie par Cathy, les oiseaux par Pierre, les plantes de la côte par Janine, les algues par Françoise, et les petits animaux de l'estran par Cathy, ont entraîné de nombreuses questions. Participation intéressante de tous. Un de nos visiteurs nous a transmis des photos. Nous l'en remercions.

Au total, un bilan passionnant qui nous encourage à poursuivre dans la transmission des connaissances concernant la richesse de notre environnement.

**Janine Bureau,  
Catherine Chauvet**

## L'INCROYABLE JARDIN DE M. TORTERUE

Ici, on plante, on arrose, on partage ! Derrière les grilles grandes ouvertes de l'Hôpital de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, l'ancienne pelouse est devenue un jardin participatif du mouvement des « Incroyables Comestibles », où légumes et fruits se mêlent aux fleurs. Les résidents de l'EHPAD et de l'AMAD goûtent nos récoltes, une classe découvre les gestes de la terre, les voisins profitent du lieu et échangent commentaires et conseils... C'est cette aventure que nous vous racontons en images.

- D'Incroyables Jardinières et Jardiniers, et leurs partenaires

Il y a toujours quelque chose à faire au jardin, et toutes les compétences sont les bienvenues...



Un jardin, c'est d'abord un sol, et chez Mr Torterue, on le bichonne ! Les jardiniers s'amuse en recyclant des matériaux souvent négligés en support de culture, une couche après l'autre : facile à réaliser, une telle « lasagne » peut être plantée dès sa création ; elle est riche en humus favorable à la nutrition des plantes et retient davantage l'eau qu'un sol habituel.



L'important étant d'alterner apports en carbone : paille, cartons, chiffons inutilisables, feuilles mortes... et en azote : crottin, fumier, tontes de pelouses non grainées, fanes de légumes...



Tous œuvrent avec précision, aussi bien les adultes du Centre de Formation Professionnelle de La Roche-sur-Yon au maniement de la pelle mécanique...



... que les Incroyables jardiniers lors de la plantation d'arbres.



Le jardin débordant d'énergie et d'enthousiasme !

- Les réalisations : un verger-potager, cadre de vie et de partage

Déambuler dans le jardin, profiter de la variété de formes, de couleurs, soulignée par son agencement bien pensé, puis y faire une pause grâce au mobilier de jardin également réalisé sur place ... cet espace est ouvert à tous, venez bénéficier de ses charmes.



Le soleil de mai illumine les plates-bandes de cultures associées (photo CAUE)



Futures pêches à venir (arbre planté en décembre 2017) !



Valides et personnes en fauteuils roulants se retrouvent autour de la table mixte faite sur-mesure.



Réalisé en bois de palette, ce banc permet de profiter de l'ombrage du tilleul.

- Habités ou de passage, des visiteurs de tous âges...

Dans son Incroyable Jardin, Mr Torterue aime à recevoir ! Nouvelles têtes ou flâneurs réguliers, jeunes comme anciens, tout le monde est le bienvenu, que ce soit pour un moment de détente, d'apprentissage ou de fête...



Les résidents de l'EHPAD viennent en habitués.



Les anciens de l'AMAD apprécient aussi le cadre du jardin.



Le jardin met en valeur les œuvres des anciens...



Toucher, sentir, déguster, observer : ici, les petites mains de l'Ecole Sainte-Croix jardinent...



... quand les plus grands suivent avec attention une sensibilisation aux techniques de jardinage respectueuse de l'environnement. (Photo CAUE)



... et se fait l'écho de la bonne humeur des jardiniers, heureux d'y pique-niquer !



Venez nous rejoindre au jardin, 20 rue Laennec, côté Saint- Gilles ! Nous y sommes tous les mardis, à partir de 14h, et le 3<sup>ème</sup> samedi de chaque mois, à partir de 9h, de juin à septembre, à partir de 14h sinon.

Intéressé-e mais pas envie de mettre les mains dans la terre ? Mr Torterue a aussi besoin d'un coup de pouce pour penser et fabriquer des meubles (palettes, bricoleurs...), pour faire connaître son Incroyable Jardin (site internet, relation presse, photo reportage...), pour animer les visites des classes d'enfants et les séances de sensibilisation des adultes, pour concevoir et réaliser la décoration artistique de son Incroyable jardin, et pour plein d'autres choses encore... passez une tête au jardin !

Pour en savoir plus :

<http://saint-gilles-croix-de-vie.lesincroyablescomestibles.fr>

Jean-Louis Charrier, Sophie Guillet et Michèle Tramoy [micheletramoy@wanadoo.fr](mailto:micheletramoy@wanadoo.fr)

## L'HISTOIRE MISE EN LUMIÈRE

*Saint-Gilles-Croix-de-Vie s'est construite au fil des siècles à l'embouchure de la Vie. Du 15<sup>ème</sup> au 17<sup>ème</sup> siècle, grâce à sa situation particulière, elle servira de refuge à des populations chassées de leur pays, qui se regrouperont dans le quartier de la Petite-Île. Les rues sont imprégnées des personnalités qui ont participé à son essor.*

### LA PETITE ÎLE

C'est vers 1750 que la communauté humaine de Croix-de-Vie rattache la Petite-Île au «continent». On comble un bras de mer qui empruntait la rue du Bac, bien nommée car un bac existait à cet endroit, au niveau de la pharmacie actuelle, traversait la place de l'Église et gagnait la rue Servanteau pour rejoindre le fleuve Vie. Ce lieu a été le théâtre d'une partie de notre histoire dont les traces mémorielles entretiennent la distinction entre giras et croix-de-viots.

Dès 1535, les idées de la Réforme s'étendent jusque dans l'Ouest. Des communautés calvinistes de l'Église Réformée s'installent à Olonne, aux Sables d'Olonne, à Saint-Gilles-sur-Vie. Dans ce dernier lieu, un certain nombre de familles protestantes, ne pouvant trouver des terrains pour se loger, les demandent auprès du seigneur de Saint-Hilaire, La Motte-Ruffée, qui leur propose la «Petite-Île». Ce quartier est développé de 1551 à 1609 par des familles protestantes.

Marie de Beaucaire, de la grande Maison catholique de Luxembourg, récupère la baronnie de Riez dont le fief de La Motte-Ruffée. Elle s'intéresse à Saint-Gilles-sur-Vie en créant deux quais de 1584 à 1610 et elle engage des familles catholiques à s'installer sur la Petite-Île, hameau qui prend le nom de Havre-de-Vie, puis Croix-de-Vie au XVII<sup>e</sup> siècle.

L'histoire va aider Marie de Beaucaire dans son projet. En effet, depuis l'unité espagnole en 1492, la reine Isabelle de Castille, avec l'aide de l'Inquisition, chasse tout ce qui n'est pas de «race blanche, de souche espagnole et catholique». Les Juifs en 1391, puis les Maures musulmans installés depuis le IX<sup>e</sup> siècle sont expulsés dès 1492. Enfin les générations de Maures, convertis au catholicisme et intégrés, sont expulsés dès 1609. Ces derniers sont appelés Morisques. De nombreux bateaux de toute l'Europe, dont des capitaines d'Olonne et de Saint-Gilles-sur-Vie les transporteront de l'Espagne vers le Maroc, mais aussi vers la France dont Olonne et Croix-de-Vie. Marie de Beaucaire les accueillera sur la Petite-Île. En 1610, on recense 120 familles sur la Petite-Île dont 100 familles catholiques et 20 protestantes. Ces Morisques nous apportent la technique de la pêche à la maille, pour la sardine. Cette pêche commence au large des côtes du Maroc ; puis, suivant le poisson, les pêcheurs longent les côtes portugaises, espagnoles et

françaises jusqu'en Vendée, puis vers l'Irlande.

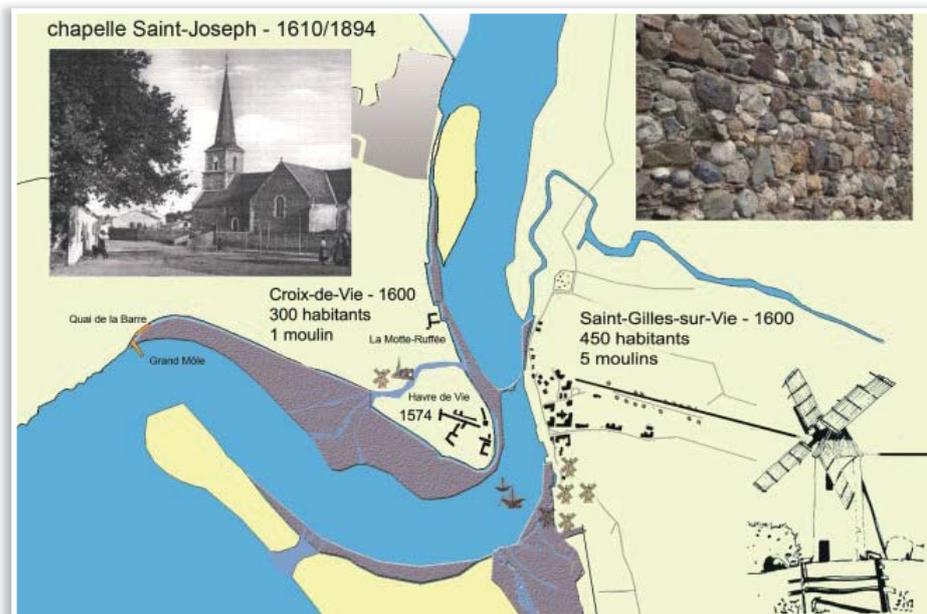
Par la suite, la bataille des Mathes (1622), la débâcle de Rohan Soubise devant le Roi Louis XIII et les massacres de protestants qui s'ensuivent (4000 morts), vont avoir pour conséquence une émigration des familles protestantes de Saint-Gilles et Croix-de-Vie vers l'Europe du Nord ou le Nouveau Monde. Le protestantisme s'éteint peu à peu dans la région lorsque l'on obligera les Réformés à abjurer de leur foi en 1685.

Ce quartier, qui s'appellera parfois le quartier du Maroc, aura les allures d'un village méditerranéen qui contrastent avec le reste de la commune. Les maisons de pêcheurs sont basses et colorées, organisées autour d'une cour qui réunit plusieurs familles, lieu de rencontre et de travail où l'on ramande et fait sécher le filet.

Au fil de la promenade dans ce quartier historique, il est à remarquer la montée de la rue Anatole France (3,70 m au-dessus du point 0 de la mer), point culminant du rocher de l'îlot et première rue créée en 1574. Plus bas, la marque de Xinthia (montée des eaux à plus 0,50 cm du niveau 0 de pleine mer) a été apposée sur les murs du croisement de la rue de La Roussière et rue de la Garance, pour rappeler que la mer regagne ses droits quand elle le juge utile.

Enfin, tout ce quartier est construit avec des pierres de lest. Elles viennent de contrées éloignées : Nord de l'Europe, Québec, Afrique... Les bateaux partaient, chargés de fret en direction du nord, du sud, de l'ouest... Quand les marins avaient déchargé leur marchandise et afin de pouvoir naviguer dans de bonnes conditions de flottaison, ils devaient lester leurs bateaux avec des galets trouvés sur les côtes. Ces pierres, arrivées à Saint-Gilles-sur-Vie et Croix-de-Vie, étaient entassées en «caillons» et vendues pour construire les quais, monter des murs de maison ou enclos. Cette maçonnerie est particulière et caractéristique de la Petite-Île. Ces pierres de lest nous racontent l'histoire maritime du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle sur les côtes du Bas-Poitou.

**Bernard de Maisonneuve**  
[bdemaisonneuve@gmail.com](mailto:bdemaisonneuve@gmail.com)



La Petite-Île au début du XVII<sup>e</sup> siècle - la chapelle St Joseph de 1610 et le premier moulin © CRHI

## **UNE PETITE RUE POUR UNE GRANDE HISTOIRE :** **LA RUE DES BACHELIERS (DE LA BACHELLERIE)**

Une rue du côté de Saint-Gilles, d'à peine trente mètres, qui, de ce fait, n'apparaît jamais sur les registres de recensement, est la rue des Bacheliers. Ce nom peut être mal interprété puisqu'il n'a guère à voir avec les lauréats du diplôme contemporain qui s'y attache mais avec une ancienne fête régionale, la bachelerie, dont les débordements conduisirent à son interdiction à Saint-Gilles à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, unique raison pour laquelle elle apparaît dans l'histoire de notre commune.

Cette rue joint la rue Abel Pipaud (autrefois rue du Cimetière) au quai Garcie-Ferrande. Anonyme jusqu'à récemment, elle n'a été nommée qu'au début des années 2000 par l'ancienne municipalité pour rappeler la célébration, par les Bacheliers, de la Bachelerie, une fête qui, à Saint-Gilles, depuis le haut Moyen-Âge, connaissait son apothéose sur la partie haute de l'actuelle place du Marché aux Herbes toute proche (ancienne place du Barri, distincte de celle du Château).

La définition de bachelerie, fête et institution, a pu varier, notamment selon les régions et les époques, mais pour Saint-Gilles, on retiendra surtout une organisation de jeunes gens, célibataires, appelés Bacheliers et la fête annuelle organisée par ceux-ci : la plantation du Mai.

A l'origine, le «bachelier» («Baccalarem») est le jeune héritier d'un domaine rural (Baccalaria ou Bachalaria, ou vasselcria, fief d'un vassal inférieur). Dès le XII<sup>e</sup> siècle, la bachelerie désigne un ensemble de jeunes chevaliers.

C'est en moyen français que le sens de bachelier se restreint, soit aux métiers et corporations pour désigner celui qui obtient le premier grade de la maîtrise, soit à l'université pour désigner celui qui obtient le premier grade universitaire. Un procès-verbal du 6 mai 1543 concernant un litige sur l'épave d'un navire sur la côte de Talmont, débute par «...devant nous Jean Charpentau, bachelier ès lois...». Le titre de bachelier, donné ainsi à un homme de loi, remonte donc déjà très loin. Pour autant, le terme a longtemps continué à désigner les célibataires, groupés en une Bachelerie. Il peut être rapproché de celui de bachelor des pays anglophones, où il est en usage tant pour désigner le célibataire qu'un

grade universitaire (Bachelor of Arts, of Science = licencié ès lettres, ès science), tandis que chez nous ce ne sont plus, depuis Napoléon 1<sup>er</sup>, que les lauréats du baccalauréat, (substantif composé de Baccalaria et Lauréatus) d'où la fâcheuse confusion à laquelle peut conduire le nom de notre rue.

Le terme bachelerie, ou bachellerie, ou bachèlerie, se retrouve aussi dans le nom d'un village et dans un patronyme. Le village est celui de LA BACHELLERIE depuis 1466, dans le Limousin, autrefois situé à l'intersection de deux voies romaines, l'une reliant Limoges à Cahors et l'autre reliant Clermont-Ferrand à Bordeaux. Le village, détruit pendant la guerre de cent ans, fut reconstruit sur les hauteurs et s'intitula alors «La Bachalaria», nom désignant la propriété d'un bachelier ou «bas chevalier».



*La rue des Bacheliers*

S'agissant du patronyme, au Moyen-Âge la famille la plus connue était celle des «de la Bachelerie», de la noblesse du Limousin, dont le berceau était la ville d'Eymoutiers dans la région de Limoges. Une autre famille «de la Bachelerie» appartenait à la noblesse de la Corrèze, dans la vicomté de Turenne. Une des célébrités, parmi d'autres, de ces diverses familles, a été le chevalier Hugues de la Bachelerie qui, vers 1215, fut mêlé à une intrigue amoureuse du troubadour Savary de Mauléon (fondateur des Sables-d'Olonne en 1218).

Au Moyen-Âge, la jeunesse des filles est l'espace qui les sépare du mariage, lequel a lieu avant l'âge de vingt ans dans la quasi-totalité des cas, mais la jeunesse des garçons est, elle, d'une durée incertaine. L'étude de deux registres de l'époque de Louis XI, au cours du XV<sup>e</sup> siècle, indique que «le bachelier» est «jeune homme à marier» ou encore, selon le texte, «jeune enfant» ou «valet à marier». Jeunesse va de pair désormais avec célibat. Les garçons deviennent bacheliers vers 13 ans, se regroupent en bandes, royaumes,

abbayes de jeunesse, bacheleries sous le contrôle des seigneurs, avec leurs codes et leurs rituels. Le «roi» de la bachelerie, désigné suite à diverses épreuves et compétitions, acquiert pour un an l'autorité de gouverner fêtes et charivaris. Les jeunes gens sortent de la bachelerie avec le mariage ou la naissance du premier enfant, qui traduit la rupture décisive avec le groupe de jeunesse.

La fête de la bachelerie s'inscrit dans trois calendriers : celui des fêtes patronales, celui des obligations féodales et celui des cycles saisonniers. L'Eglise tient à distinguer ses propres fêtes des divertissements de la jeunesse, contrairement au seigneur qui a intérêt à rapprocher la fête annuelle et la perception des cens et redevances.

Avant le cycle de Carnaval, qui est le moment de la licence, des excès et celui du renversement du cours habituel des choses, viennent les Douze Jours, de Noël à l'Épiphanie, marqués par la fête des Innocents ou l'Aguilaneuf (A-Gui-l'An-Neuf, 1<sup>er</sup> janvier). Au-delà, c'est le temps des Rogations, des arbres de Mai qui honorent les filles à marier, plantés par les «Bacheliers», membres de la Bachelerie, et des feux de la Saint-Jean, puis c'est l'Ascension et la Pentecôte, les jeux des moissons proches de l'Assomption ; enfin,

la Toussaint et le jour des Morts. Les empreintes païennes renvoient presque toujours à des cultes agraires, telles les Rogations, fête chrétienne qui, par des processions, appelle la bénédiction divine sur les cultures en exhibant des monstres de bois et de tissu pour effrayer les mauvais esprits et qui vise à unir la fertilité des champs à la fécondité des femmes.

Les fêtes et les jeux sont l'occasion pour les participants de troubler l'ordre social et d'affirmer leur existence. Les plaisirs spécifiques de cette jeunesse cités dans les lettres de rémission (jugements de tribunaux) sont la danse, la cour amoureuse, les plaisanteries, le «mai» planté devant la porte des filles à marier... Ces groupes turbulents donnent alors le spectacle de leur force, de leur virilité et des qualités de leur âge pour se démarquer du groupe des hommes mariés. Ils renaissent chaque année entre Avent et Carême, période dans laquelle le calendrier des fêtes, chrétien ou païen, inscrit le début du renouveau.

Ces fêtes avaient lieu dans de nombreuses régions puisqu'on en trouve

trace jusqu'à Montélimar (Drôme) lorsque, le jour de la Pentecôte, célébrant la fête des laboureurs, ceux-ci «allaient danser sur la place des Bouviers autour du Mai planté le 30 avril précédent». On peut aussi citer la région d'Angers où était célébré l'A-Gui-l'An-Neuf, qui fut interdit par l'Eglise en 1595, puis en 1628, du fait de comportements jugés dissolus lors des réjouissances, appelées «Bachelettes» en raison du nom donné aux filles qui se joignaient aux garçons.

Dans le Poitou, la fête de la Bachelerie était célébrée par le rite de «la plantation des arbres de mai», ou dite «plantation du Mai», qui consistait à planter des arbres ou rameaux coupés par des groupes de jeunes hommes non encore mariés, les bacheliers, devant les demeures des jeunes filles estimées suffisamment mûres et sages pour se marier dans l'année. Les jeunes filles, pour leur part, pouvaient aussi s'organiser en «abbayes de jeunesse», avec à leur tête des «reines» et des «bâtonnières», et participer à l'organisation des festivités de la Sainte Catherine ou du bal de mai. L'influence de l'Eglise y fut de plus en plus faible, jusqu'à disparaître quand ces bacheleries prirent la forme de, ou se confondirent avec, la violence des «charivaris», ce rituel bruyant par lequel, à l'occasion notamment de remariages ou d'unions mal assorties, les jeunes célibataires, déguisés en animaux, faisaient grand tapage avec violences, extorsions, justice expéditive.

En Vendée, la présence de bacheleries est attestée dans diverses paroisses, telles La Bruffière, Les Épesses, Talmont... et Saint-Gilles-sur-Vie. Comme ailleurs, dans leurs multiples déroulements les fêtes de la bachelerie y étaient l'occasion pour les jeunes de se grouper, choisir un roi, se livrer à des jeux, festins, danses, libations, plantations d'un Mai, perceptions ponctuelles de redevances autrefois concédées par le seigneur du lieu. Elles ont donné lieu à des débordements violents, parfois suivis d'interdictions, dont celle définitive à Saint-Gilles en 1782.

Dans l'ensemble du Poitou, la plus célèbre des fêtes de la bachelerie se produisait à Châtillon-sur-Sèvre. Débutant le dernier vendredi du mois d'avril à midi, elle donnait lieu jusqu'au dimanche à diverses activités et rites entre jeunes des deux genres, avec danses et repas bien arrosés. Le dimanche, la messe était suivie de nouveaux rites, dont celui du cortège à cheval consistant à se rendre dans une prairie voisine et y danser puis,

à un signal, repartir vers la ville ou le château et y désigner les deux premiers «rois de la fête» et danser à nouveau. Le dernier jour d'avril, pendant la nuit, les bacheliers plantaient le Mai et ornaient les portes de toutes les maisons de rameaux de verdure et de guirlandes de fleurs. Après une interdiction en 1779, c'est la guerre de Vendée qui mit définitivement fin aux bacheleries de Châtillon, prise, reprise puis enfin brûlée et seulement reconstruite durant la Restauration. Cette description se rapproche de ce qui se passait à Saint-Gilles, d'abord pacifiquement puis avec violences et divers abus, seul aspect dont on en a connaissance pour notre commune.

Ainsi, un arrêt du la Cour du Parlement du 11 décembre 1782 «fait défense aux habitants de Saint-Gilles-sur-Vie de s'assembler et s'attrouper... notamment pour la fête dite de la Bachelerie, à l'occasion de la plantation du Mai, comme aussi de faire des concerts, ni danser la nuit avec les filles, ni de rien exiger de ceux qui apportent les denrées au marché, sous les peines portées par les arrêts de la Cour».

Cet arrêt fait suite à une plainte, le 2 mai 1781, du procureur fiscal Hilaire Giron au Sénéchal de la Chatellenie de Saint-Gilles, Coujard, auquel il reproche son laxisme et son inefficacité. M. Giron lui rappelle que **«les abus sont commis par le rassemblement de jeunes garçons de la classe la plus indigente du peuple et la moins responsable des dommages qu'elle occasionne... quelquefois durant huit jours et huit nuits. Composée de libertins, cette assemblée s'appelle vulgairement Bachelerie»**. Suit la description du déroulement de la fête ainsi résumée : **«les hommes, un fusil sur l'épaule, se rendent à grand bruit sur la place appelée le Baril près de l'église pour planter un mai composé de plusieurs mâts de navire attachés bout à bout. Ils sont rejoints par les filles de la classe des Bacheliers pour danser et mettre le mai par terre, lequel s'abat quelquefois sur les petites maisons. Ensuite, les participants, invoquant de prétendus droits, se livrent en ville à des extorsions d'argent et pillages sous la menace de leurs fusils. La Bachelerie va ensuite récupérer d'autres mâts pour refixer celui au sol, puis court les rues pour porter des bouquets et demander de l'argent. Dans la nuit du passage d'avril à mai, les Bacheliers vont à la métairie de la Revraie où ils coupent bois et rameaux, la laissant à demi ravagée,**

**et reviennent sur la place du Baril pour replanter le mai et planter les rameaux devant les maisons. Ils s'installent dans les halles, y dansent et tirent des coups de fusil, selon les années pendant huit jours»**.

Le procureur rappelle que, devant de tels désordres qui duraient depuis des années, la cour du Parlement avait enfin réagi par arrêt du 1<sup>er</sup> juin 1779, proscrivant spécifiquement pour la ville de Châtillon-sur-Sèvre, mais aussi «pour toutes les paroisses de la sénéchaussée de Poitiers» (dont fait partie la Vendée), les assemblées du genre de celle de la Bachelerie de Saint-Gilles. M. Giron dit aussi sa propre impuissance à avoir pu faire respecter pendant les jours précédents, faute de moyens (dont seul le Sénéchal disposait), cet arrêt face à la résistance de la Bachelerie, qualifiée de sédition. Le Sénéchal prit acte de cette plainte qui conduisit à l'interdiction formelle rendue par la Cour en 1782.

À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, encore reconnue au niveau local, la bachelerie perdit partout sa reconnaissance de groupe possédant une identité juridique et civile. Après la Révolution, ces bacheleries, abbayes de jeunesse et autres «jovents» disparurent peu à peu, n'élevant plus qu'un «roi d'amour, couronné le jour du carnaval ou du banquet annuel des conscrits».

A Saint-Gilles-sur-Vie, un arbre de la liberté remplaça en 1793 le mât fleuri sur la place du Baril, actuelle place du Marché aux Herbes où l'arbre a disparu depuis longtemps (celui de Croix-de-Vie a été planté en 1848). N'en subsiste, grâce à une initiative louable, que l'intitulé «rue des Bacheliers», laquelle pourrait être rebaptisée «rue de la Fête de la Bachelerie».

### **Michel PENAUD 28 novembre 2018**

Principales références :

- Nicole Pellegrin «Une fête de classe d'âge dans la France d'Ancien Régime : la Bachelerie de Châtillon-sur-Sèvre, Ethnologie Française» (1981), p. 121-144.
- Nicole Pellegrin «Les Bacheleries. Organisations et fêtes de la jeunesse dans le Centre-Ouest, XVe- XVIIIe siècles».
- Mme Claude Gauvard «Les jeunes à la fin du Moyen Âge : une classe d'âge ?» 1982.
- J. Le GOFF et J.C. SCHMITT «Le Charivari», éd., Paris, La Haye, New-York 1981.
- E. Shorter «Naissance de la famille moderne», Paris 1977, passages cités dans «L'adolescence n'existe pas» de trois co-auteurs, aux éditions Odile Jacob).
- La Bachelerie de Saint-Gilles et la plantation du Mai en 1781. In : Annuaire départemental de la Société d'émulation de la Vendée, (1861-1862), [1<sup>re</sup> série, vol. 8], p. 198-204. [Arch. dép. Vendée]
- Larousse encyclopédique.
- Christine Bénévent «Folie et société(s) au tournant du Moyen Âge et de la Renaissance».
- Albertine Clement-Hemery «Histoire des fêtes civiles et religieuses» 1846.
- Travaux de l'Ecole Nationale Supérieure de Bibliothécaires (Lyon 1990).

## LES PERSPECTIVES

*L'avenir de la ville passe par des projets d'urbanisme incluant les transports en commun, enjeu d'un environnement harmonieux, exigeant une réflexion d'ensemble. A l'opposé de ce type de déplacement, de nouveaux engins individuels apparaissent, ni piétons, ni cyclistes. Où doivent-ils rouler et selon quelles règles ? Quant à l'avenir proche, V.I.E. vous propose quelques sorties pour 2019.*

### **LE BIPOLE MULTIMODAL DU PAYS DE SAINT-GILLES-CROIX-DE-VIE, UN ATOUT DE DEVELOPPEMENT.**

**La ligne ferroviaire de 84 km, qui relie Nantes à Saint-Gilles-Croix-de-Vie et Pornic, est un axe structurant** de notre littoral, sur lequel se greffent les lignes des cars CAP VENDEE : 168,170,171,172. A ces dessertes routières départementales s'ajoutent la ligne régionale 11, de Nantes à Saint-Jean-de-Monts et la ligne 12 de Nantes à Saint-Gilles-Croix-de-Vie via Challans. La desserte TVG Nantes-Les Sables d'Olonne, via la Roche-sur-Yon complète le dispositif à l'année. Ces dessertes permettent l'accès aux lignes maritimes qui relient toute l'année l'Île d'Yeu depuis Fromentine et, l'été, depuis Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Notre ligne ferroviaire ouverte en 1881 a répondu au développement économique impulsé par la montée en puissance de la pêche et l'implantation concomitante des conserveries à Croix-de-Vie, à plein régime dès 1878. Le terrain avait été préparé par les confiseries de poissons au sel, alimentées de longue date par les salines de Saint-Hilaire-de-Riez.

Cet héritage résulte d'un arbitrage entre deux tracés, par la rive nord de la Vie ou par la rive sud. Les intérêts économiques concentrés sur les communes de Saint-Hilaire-de-Riez et de Croix-de-Vie ont emporté la décision en faveur du tracé «rive nord de la Vie», en dépit des activités balnéaires initiées par Saint-Gilles-sur-Vie et dont Croix-de-Vie bénéficiera dans la foulée. La gare implantée deux ans plus tard en bordure du port de Croix-de-Vie a donc été longtemps dite «de Croix-de-Vie-Saint-Gilles» avant que, fusion oblige, ne soit inversé l'ordre des communes dans l'intitulé.

Depuis son ouverture, cette ligne irrigue un bassin économique dont le dynamisme a généré aujourd'hui un tissu urbain dense, qui s'étend de Saint-Hilaire-de-Riez à Saint-Gilles-Croix-de-Vie, au Fenouiller et à Givrand. L'originalité de cette agglomération de

25 000 habitants est de disposer de deux gares à 3 km de distance, tout comme Arcachon qui s'en porte bien.

**La récente réforme de notre système ferroviaire** conduit à s'interroger sur les éventuelles menaces que l'ouverture à la concurrence pourrait faire peser sur l'avenir des lignes secondaires. Déjà, les usagers de la ligne Nantes-Saint-Gilles-Croix-de-Vie, à peine restaurée, se heurtent aux fermetures des guichets en gare de Challans et s'attendent au même traitement dans les autres gares de la ligne, d'ici 2019, au profit d'automates plus ou moins en état de marche.

### **Faut-il y voir des signes précurseurs annonciateurs de la fermeture de notre ligne ?**

Pour en avoir le cœur net, V.I.E. a consulté l'ASLO<sup>(1)</sup> et s'est entretenue avec les maires de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et de Saint-Hilaire-de-Riez. Leurs réponses sont unanimes et sans équivoque : si la SNCF mise sur le tout digital pour gagner des parts de marché sans trop s'embarasser de concertation avec les élus locaux, les menaces sur les lignes secondaires de Vendée sont levées

depuis juillet 2018. C'est le résultat d'une négociation réduisant par ailleurs de 33 000 heures le temps d'ouverture des guichets en gare, sous réserve d'une concertation préalable de la SNCF avec les maires des villes concernées, quant aux modalités d'accueil en gare et d'accompagnement des voyageurs. En effet, l'usage des automates en rebute certains, sans compter ceux qui n'ont pas accès à internet pour s'informer sur leur trajet et acheter leurs titres de transport. L'intransigeance de la SNCF met les voyageurs et les élus locaux devant le fait accompli, au risque de creuser les inégalités entre les personnes et les territoires. Ayant à trouver les nécessaires aménagements en cette difficile phase transitoire, les élus locaux et la Communauté de Communes ont aussi à mener à bien un projet «transport» structurant, riche de perspectives de développement pour le Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

### **De quoi s'agit-il ?**

Le projet consiste en la création d'une plateforme multimodale, s'appuyant sur les complémentarités des deux

### **BILAN DES JOURNEES DU PATRIMOINE 2018**

L'Association V.I.E. a animé deux présentations au cours de ces deux jours :

\* Déambulation dans les vieilles rues du quartier Saint-Gilles à la recherche des murs en pierres de lest de navire.

\* Présentation de l'histoire du port dans la salle de la Capitainerie.

#### ***Samedi 15 septembre au matin.***

Janine a accueilli une vingtaine de personnes venues découvrir les traces laissées par le passé portuaire de Saint-Gilles. Pendant plus de 300 ans, le port marchand a reçu des navires, souvent lestés de pierres de leur pays d'origine (Europe du Nord, Canada, Afrique...) et qui venaient chercher le vin, les céréales et surtout le précieux sel, produits dans nos régions (article Ouest France du dimanche 16 septembre 2018)

Ces pierres ont servi à aménager les quais, mais aussi à construire des murs de jardins et de maisons. Les origines diverses de ces roches font de ces murs de véritables musées géologiques.

Nous avons aussi pu visiter la cave de M. Richard et voir ainsi les murs en pierres de lest de l'intérieur et les cuves et barriques, dans un parfum sympathique de vendanges récentes.

#### ***Samedi 15 septembre après-midi.***

A l'aide de cartes anciennes, de photos



et de documents divers, Michelle a fait découvrir l'histoire de notre port à 25 personnes, bien installées dans la salle de la Capitainerie, avec vue plongeante sur le port. Comment sommes-nous passés d'un petit havre pour bateaux à voiles et à rames du XV<sup>ème</sup> siècle à notre grand port sardinier du siècle passé et à notre port de plaisance actuel !!

***Dimanche 16 septembre au matin.*** Une trentaine d'auditeurs toujours attentifs nous ont aussi fait profiter de leur culture personnelle et de leurs souvenirs de la vieille ville.

Nous n'avons qu'aperçu l'intérieur de la maison restaurée de M. Vincent Paré (à l'angle de la rue Salomon Bénétiau et de la rue des Sœurs St Sulpice).

***Dimanche 16 septembre après-midi.*** A la Capitainerie, même affluence que la veille. C'est donc au total, une centaine de personnes qui se sont déplacées pour montrer leur intérêt pour les originalités de notre histoire locale.

**Janine Bureau**

gares pour articuler différents modes de déplacement, individuel, collectif, à pied, à vélo, automobile, ferroviaire, maritime, voire aérien. A partir des aménagements implantés sur les deux sites, valorisant l'espace foncier de l'un et la situation en cœur de ville de l'autre, s'organiserait l'irrigation fluide des échanges économiques et sociaux depuis le littoral vers l'arrière-pays, en direction du nord à partir de Saint-Hilaire-de-Riez et du sud à partir de Saint-Gilles-Croix-de-Vie. L'objectif est d'organiser et de faciliter la mobilité des personnes, à leur rythme et quels que soient leurs choix de vie, personnel et professionnel. De même, les marchandises doivent pouvoir circuler de façon fiable et rapide, quel que soit le lieu d'expédition et de réception.

### Quelles sont les complémentarités des deux gares ?

Un diagnostic des atouts respectifs des deux gares et de leurs faiblesses les démontre :

#### A Saint-Hilaire-de-Riez :

- Une seule voie desservie par un quai de 150 mètres, décalé par rapport au bâtiment voyageur, à 500 mètres du centre-ville et d'un accès médiocre pour le transport collectif.
- Un accès automobile facile en toutes saisons.
- Un parking couvert pour les deux roues, libre d'accès dans l'ancien garage de la gare.

#### A Saint-Gilles-Croix-de-Vie :

- Trois voies à quai de 150 à 210 mètres, permettant de recevoir et de garer plusieurs automotrices.
- Mitoyenneté avec le domaine portuaire et liaison facile avec l'embarcadère par le quai de la République.
- Accessibilité facilitée par la situation de la gare en centre-ville pour les piétons et les deux roues.
- Un accès facile aux transports collectifs en hiver mais difficile en été tout comme l'accès automobile du fait d'une circulation saturée en période estivale.
- Deux parkings à vélo libres d'accès et sécurisés.

Trois axes d'aménagement découlent de ce diagnostic :

- Consolider les atouts respectifs de chaque gare en termes d'accessibilité et d'ouverture.
- Améliorer les modalités de correspondances multimodales : trains/autocars à Saint-Hilaire-de-Riez et trains/autocars et trains/bateaux à Saint-Gilles-Croix-de-Vie.
- Simplifier, sécuriser et améliorer les accessibilités piétons et deux roues pour les deux sites.

### Quelles sont les améliorations spécifiques à apporter à chacune des deux gares ?

#### A la gare de Saint-Gilles-Croix-de-Vie :

- Favoriser l'accès à pied, aux deux roues et par les transports collectifs.
- Faciliter et sécuriser le cheminement piéton/vélo entre le cœur de ville et la plage de Boisvinet.
- Valoriser et aménager la connexion portuaire.
- Améliorer les correspondances multimodales avec le littoral sud du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, en exploitant au mieux le potentiel foncier du site de la gare ( ex-cour de marchandises) en dépit des opportunités gâchées en ne déplaçant pas les lignes vers le quai de la République lors de leur modernisation. Particulièrement sensible sera l'amélioration à apporter aux correspondances autocars, par le passage de 1 à 4 quais pour les 3 lignes Littorale, 168,172 plus et le Gillobus.
- Diminuer la saturation de la circulation en centre-ville et particulièrement près de la gare en été.

#### A la gare de Saint-Hilaire-de-Riez :

- Ouvrir la gare du côté de Sion et du Terre Fort.
- Faciliter les correspondances avec les cars de la Littorale et en raccourcir le trajet, en aménageant des quais de correspondance du côté du Terre Fort.
- Valoriser et consolider les capacités de parking du site.

### Quels enjeux de développement pour le pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et ses habitants ?

L'enjeu du bipôle multimodal est double :

\* Garantir le droit de chacun à disposer, là où il réside, de toutes les opportunités que lui offre le territoire pour autant qu'elles soient accessibles.

\* Soutenir le développement du territoire. Miser sur la complémentarité des deux gares est un gage de développement et d'attractivité renforcée pour le Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie. A l'inverse, le choix d'une logique comptable à court terme, restreignant la mobilité des personnes en compliquant leur accès aux transports, ne peut que réduire nos perspectives de développement individuelles et collectives et hypothéquer l'avenir du territoire.

Ce projet se situe à la charnière des aspirations des personnes à améliorer leur qualité de vie et de la volonté des décideurs locaux à apporter au Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie les moyens de développer ses potentialités. Sa réussite dépend de la convergence des

énergies de la société civile et des élus locaux. Déjà, les échanges qui se tissent sur les deux communes à l'initiative des habitants, de la vie associative et économique tous secteurs confondus y concourent et préfigurent la fusion à laquelle réfléchissent les deux communes de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et de Saint-Hilaire-de-Riez.

Parvenir à cette fusion donnerait à l'agglomération qui en résulterait le poids et l'audience nécessaires à l'aboutissement d'un tel projet, à moins que ce soit ce projet qui en serait le moteur.

#### Michelle Boulègue

<sup>(1)</sup> Sources : Les Dossiers de l'ASLO (Association Sud Loire Océan pour la promotion du transport public)

### LA SNCF S'OUVRE A LA CONCURRENCE : QUELLES CONSEQUENCES ?

Une directive européenne de 1997 impose la mise en concurrence des réseaux ferroviaires des pays membres de l'Union Européenne. Depuis lors, chaque pays s'y prépare à son rythme, selon l'état de son réseau ferroviaire et celui de ses finances, afin de construire une offre de service concurrentielle.

Pour tous, les mêmes critères s'appliquent : la fréquence des passages en gare, la densité du réseau, la qualité de service, la sécurité découlant de la modernisation des infrastructures, l'évolution de la démographie, les perspectives de développement économique, les avancées en termes de maîtrise de la consommation énergétique et de la pollution et, par-dessus tout, l'assainissement de l'endettement cumulé, découlant de la constitution de ce patrimoine collectif par chacun des pays membres.

Pour l'Italie, l'Angleterre et en Allemagne c'est chose faite, avec des résultats variables et à évaluer. Et la France ? C'est hors de ses frontières que la France s'inscrit le plus dans le jeu de la concurrence, plutôt avec brio comme en Allemagne. Pour ce qui est de son ouverture à la concurrence sur son propre territoire, le constat est sans appel : 20 ans de retard.

#### Comment expliquer ce retard ?

Pourtant, la France n'est pas restée inactive. A l'obligation de séparer les activités «réseau» du «service aux voyageurs», elle a choisi une réponse institutionnelle de type monopolistique. Ainsi les lois de 2014 et 2016 ont institué deux entités juridiques distinctes : SNCF RESEAU, où a été logé le déficit cumulé et SNCF MOBILITES. L'ensemble est chapeauté par la Holding SNCF.



Le parking actuellement utilisé comme gare routière à la gare de Saint-Gilles-Croix-de-Vie

Cependant l'endettement s'est creusé, stimulé par le choix de lancer quatre nouvelles lignes à grande vitesse. A ce jour SNCF RESEAU accuse, pour l'ensemble de ses activités, un endettement global de 53 milliards d'euros, soit 2,2% du PIB. Le retard de maintenance du réseau ferroviaire s'est accru et confronte les utilisateurs à un réseau partiellement en mauvais état. Il a pour conséquence un ralentissement sur 20% du réseau.

L'entité SNCF MOBILITES, voyageurs et fret, perd des parts de marché avec constance, particulièrement l'activité fret, logée dans une entité spécifique. Il faut ajouter à ces constats un réseau partiellement en mauvais état, confrontant les utilisateurs à des pannes répétées, gâtant le capital de confiance dont a pu bénéficier la SNCF.

Au final, comparées aux performances des autres réseaux européens, celles de la SNCF ne sont pas brillantes, la situant en deçà de l'offre ferroviaire de la Grande Bretagne pourtant décriée. De fait, si les lignes à Grande Vitesse ont vu croître leur clientèle, cela n'a pas suffi à compenser les pertes récurrentes sur le fret. Pourtant la SNCF n'a pas tourné le dos aux nouveaux modes de transport, avec une offre diversifiée articulant pour un même trajet le vélo, la voiture, le covoiturage et le train. Les collectivités territoriales jouent le jeu, qui aménagent des parkings et des aires de covoiturage. Sur ses lignes, circulent les trains low-cost (trains OUIGO). Cette ouverture reste anecdotique.

Pour autant, la SNCF affiche une bonne santé financière comme en témoignent ses comptes consolidés en dépit d'un endettement alourdi. C'est grâce à la perfusion de fonds publics par l'Etat et des collectivités territoriales.

### **Dans ce contexte, quelles peuvent être les retombées de la réforme au plan local ?**

Désormais l'offre ferroviaire française est ouverte à la concurrence. La dette sera en partie reprise à compter de 2020. Les modalités financières restent à préciser. Les cheminots en poste garderont leur statut. Ceux d'entre eux qui passeraient à la concurrence garderaient leurs avantages

sociaux et pourraient retrouver leurs postes à la maison-mère, à leur gré. A compter de 2020, les futurs recrutés relèveront d'une convention collective, à négocier dans un cadre que préciseront des ordonnances gouvernementales.

Dès maintenant, la SNCF veut présenter son meilleur profil à la concurrence et mise sur le tout digital, en vue de réduire ses coûts de commercialisation. Sous couvert de prendre en compte le changement de comportement des consommateurs, achetant leurs billets par internet et se plaisant à le croire généralisé, la SNCF a entrepris, à marche forcée et à l'échelle nationale, de remplacer progressivement les guichets par des automates.

En Vendée, l'offre ferroviaire est régie par une convention d'exploitation des lignes régionales, impliquant la SNCF, la Région et les collectivités territoriales, ayant pour objet le fonctionnement, l'entretien et l'avenir des lignes, ainsi que celui des gares et des services qui y sont distribués.

Cette convention stipule que toute évolution concernant les aménagements et la gestion de ce réseau fera l'objet d'une concertation préalable avec les parties prenantes. De ce fait, rien ne serait décidé unilatéralement de la part de la SNCF, qui devrait au cas par cas en référer aux maires des communes concernées et négocier la mise en œuvre de toutes modifications portées aux dispositions contractualisées.

Depuis le 28 juin 2018, la Vendée s'est assurée de l'ouverture de l'ensemble de ses lignes secondaires, tout en réduisant de 33.000 heures les temps d'ouverture des guichets en gare. C'est ainsi que certains maires se sont trouvés mis devant le fait accompli, la SNCF n'ayant pas respecté la clause de concertation préalable. Aujourd'hui, c'est chose faite pour les gares de Fontenay et de Challans. D'ici un an, ce devrait être le tour des gares de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Pornic, Machecoul, Sainte-Pazanne, Bouaye et Rezé. Dans sa précipitation, la SNCF semble faire fi de l'inégalité des pratiques et d'accès au multimédia des voyageurs et de la montée de l'insécurité, faute d'un accompagnement en gare.

Pris de court et quelque peu bousculés par le manque de concertation de la part de la SNCF, la Région des Pays de la Loire

et les maires concernés en Vendée par la disparition des guichets en gare ont obtenu de la SNCF la mise en place d'un comité de concertation, en vue de négocier les modalités de mise en concurrence de l'offre ferroviaire, dans le respect de la continuité de service aux usagers. Le tout-digital voulu par la SNCF risque d'offrir à la concurrence un boulevard. Outre l'exploitation de lignes secondaires que la Région des Pays de la Loire peut négocier avec des compagnies concurrentes, celles-ci peuvent maintenir des services personnalisés à la clientèle en recrutant des personnels ex-SNCF, supplantés par les automates. L'exemple allemand démontre que la mise en concurrence de ce type de ligne en a stimulé la fréquentation, améliorant le service aux personnes et vitalisant d'autant des territoires desservis.

Alors que la SNCF veut se concentrer sur sa dimension d'entreprise, elle oublie qu'elle est aussi un outil majeur d'aménagement du territoire depuis sa création, suivant en cela les initiatives prises par les compagnies de chemins de fer. Notre ligne ferroviaire en est une héritière, qui témoigne de la concentration des intérêts économiques sur Saint-Hilaire-de-Riez et Croix-de-Vie en cette fin du XIXème siècle, lancée dans l'industrialisation illustrée par les conserveries.

Le parti pris entrepreneurial de la SNCF renvoie implicitement l'aménagement du/ des territoires à la charge des collectivités territoriales et des communes. De fait, outre la négociation des offres concurrentielles, les collectivités territoriales auront à organiser et à aménager simultanément les dessertes et plus globalement le maillage sécurisé des réseaux ferroviaires, routiers, maritimes, voire aériens.

C'est l'articulation d'une offre ferroviaire diversifiée au maillage du territoire qui sera gage de développement et de qualité de vie. En cas de défaillance, les habitants s'organiseront, au risque de compliquer leur existence, de creuser les inégalités et de recourir un peu plus à la voiture, aggravant d'autant les effets de réchauffement et de pollution. Conscients des enjeux, les élus locaux s'appuient sur les expertises telles que celles de l'ASLO, afin de bénéficier de leurs travaux de recherche, d'analyse et de prospective à l'échelle européenne.

Sachant qu'une logique comptable accentue les disparités territoriales et les inégalités, les collectivités territoriales auront-elles les capacités pérennes de mener de front l'ouverture maîtrisée à la concurrence de l'offre ferroviaire et l'aménagement du territoire par-delà les particularismes ?

**Michelle Boulègue**

Sources : l'ASLO : Association Sud Loire Océan pour la promotion du transport public.

## **QUAND MARCHER SUR LE TROTTOIR N'EST PAS UNE SINECURE !**

Qui n'a pas sursauté quand, cheminant sur le trottoir, une trottinette électrique, silencieuse comme une chauve-souris et tout aussi rapide, vous frôle de près. A peine remis de vos émotions, un coup de sonnette impérieux vous intime de céder la place à un vélo électrique...ou pas. Bientôt, une silhouette étrange chaussée d'une roue vous dépasse en zigzaguant, non moins rapidement, entre les passants.

A donner envie de se plonger dans le code de la route.

- **Le vélo, électrique ou pas**, doit circuler sur la chaussée et les voies cyclables autorisées. Il peut circuler sur les routes communales, départementales mais non sur les voies rapides (autoroute, route nationale, boulevard périphérique). Le vélo n'est pas obligé d'emprunter les voies cyclables depuis 1999, sauf si un règlement municipal le stipule. Le trottoir est interdit au vélo sauf pour les cyclistes de moins de 8 ans, sous peine d'une amende forfaitaire de 4ème classe de 135 euros. En dehors des agglomérations, le cycliste est autorisé à utiliser les trottoirs à l'allure de la marche (de l'ordre de 6 km/heure), si les chaussées sont pavées ou en réfection.

- **La trottinette non électrique** est assimilée à un piéton et est autorisée sur les trottoirs. Elle ne peut pas emprunter la chaussée ni les pistes cyclables.

- **La trottinette électrique** est tolérée sur les trottoirs à allure modérée et sur les pistes cyclables. Toutefois, sa vitesse pouvant atteindre de 25 à 30 km/h, on entre dans l'appréciation du contexte. De fait, la cohabitation avec les piétons mérite que la réglementation tienne compte du

surgissement de ces nouveaux modes de déplacement. La mairie de Paris envisage de mettre en place une régulation de ces déplacements et considère qu'une réglementation nationale devrait définir la catégorie de ces nouveaux véhicules non répertoriés et qui évoluent, au gré des encombrements de la circulation, sur la chaussée, les trottoirs, les couloirs de bus et les pistes cyclables.

Pour l'heure, il existe une tolérance qui renvoie l'utilisateur à l'appréciation de la dangerosité de son comportement pour autrui. En cas d'accident, rappelons que les assurances ne connaissent pas la notion de tolérance et appliquent la réglementation en vigueur en matière de déplacement et de code de la route. La loi stipule que tout comportement mettant délibérément en danger la vie d'autrui est passible d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende.

- **Les hoverboards<sup>(1)</sup>** sont assimilés à des piétons en raison de leur faible encombrement. Leurs utilisateurs doivent circuler au rythme des piétons, traverser la chaussée aux passages prévus et respecter les feux tricolores. Ils ne sont pas tolérés sur les pistes cyclables.

A l'évidence, les modes de déplacement évoluent plus vite que la réglementation. Susceptibles d'atteindre de 25 à 40 km/h, ces véhicules nécessitent une nouvelle réglementation pour favoriser le vélo et la marche, capable de rendre aux piétons le droit de se sentir en sécurité sur les trottoirs.

En attendant, bonne promenade !

**Michelle Boulègue**

<sup>(1)</sup> Un «hoverboard», tel qu'il est commercialisé, est une plateforme électrique monoplace, avec deux roues mais sans selle ni guidon. L'utilisateur évolue debout, grâce à un système de stabilisation gyroscopique.

## **Les adhérents nous disent**

### **UN BLOCKHAUS EN VILLE**

Le saviez-vous ? Il a existé, en retrait des dunes du Jaunay, un blockhaus de grande taille dont seules les personnes de ma génération se souviennent encore car il a été détruit en 1945. Des maisons d'habitation ont été construites depuis sur son emplacement au croisement actuel des rues de

Beaufort et du Parc. Il s'agissait d'un blockhaus hôpital. Il faisait partie du dispositif de défense mis en place par les troupes d'occupation allemandes qui avaient truffé de blockhaus et de nids de mitrailleuses la dune de la Garenne, ainsi que la Corniche jusqu'à Sion.

**Jean Burgaud**

## **N'hésitez pas à consulter notre SITE**

**<http://association-vie-vendee.org/> et à nous contacter [vie85800@gmail.com](mailto:vie85800@gmail.com)**

*«Le bulletin est rédigé par des bénévoles de l'association. L'impression est tirée aux frais de l'association déduits des apports publicitaires. Sa distribution est également assurée par des bénévoles de l'association. Pour vous lecteurs, c'est gratuit. Afin que ce bulletin se perpétue, vous pouvez nous aider, soit en adhérant à l'association soit en lui apportant votre contribution.»*

**Si votre entourage n'a pas reçu le bulletin V.I.E. 2019 et s'il désire en prendre connaissance, vous pouvez le demander au siège de l'association : 25 quai Gorin, 85800 Saint-Gilles-Croix-de-Vie.**

## SORTIES NATURE 2019

Voici les dates que nous proposons pour l'année 2019 :

\* Sorties Dunes : vendredi 24 mai ;  
vendredi 21 juin ; mercredi 9  
juillet ; lundi 26 août.

\* Sortie Corniche : vendredi 2 août.

Nous serons toujours heureuses  
d'y accueillir nos adhérents ainsi  
que toute personne intéressée.

**Catherine, Françoise et Janine**

## INCROYABLE JARDIN DE Mr TORTERUE

Pour jardiner, créer des meubles,  
échanger... il y a toujours quelqu'un  
au 20 rue Laennec, côté Saint-  
Gilles (jardin devant l'Hôpital) :

- le mardi à partir de 14h ;
- le 3<sup>ème</sup> samedi de chaque mois, à  
partir de 9h.

Le jardin sera en fête :

- le 18 mai, pour une journée «Jeux  
de Bois»
- les 7, 8 et 9 juin, pour les  
Portes Ouvertes autour du  
thème des «Animaux au jardin»,  
thème de l'opération nationale  
«Les Rendez-vous au Jardin»,  
organisée par le Ministère de la  
Culture

## ASSEMBLEE GENERALE DE V.I.E.

Elle se tiendra le vendredi 12 juillet  
2019, salle Marie de Beaucaire, avec la  
participation de Monsieur le Maire de  
Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Nous vous y  
attendons nombreux !



Association

*“Valoriser les Initiatives  
et l'Environnement au Pays”*

Siège social :  
25, Quai Gorin - 85800 Saint Gilles Croix de Vie  
Tél. : 02 51 55 05 21  
Association loi 1901 - Agrément N° 1497  
<http://association-vie-vendee.org/>

En application de l'article 200 du CGI, les nouvelles dispositions fiscales permettent la déduction de la cotisation à V.I.E. à hauteur de 66% de son montant de vos impôts sur le revenu de 2019. Dès réception de la cotisation 2019, nous vous adressons un reçu vous permettant de bénéficier de cette disposition. A découper ou à recopier.

**Régler par chèque à l'ordre de : ASSOCIATION V.I.E.  
À adresser à la secrétaire Janine Bureau, 17 avenue de St Exupéry - 92320 Châtillon**

### FICHE D'ADHESION À V.I.E. ANNÉE 2019

NOM : \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_ Adresse : \_\_\_\_\_  
Tél. : \_\_\_\_\_ Email : \_\_\_\_\_

Renouvelle  ou demande  son adhésion à l'association V.I.E.

Montant de la cotisation : personne seule : 15 €, couple : 20 €, personne morale : 15 €.

A \_\_\_\_\_ Le \_\_\_\_\_

Signature :

### Liste des membres de Conseil d'Administration V.I.E.

Co-Présidents : Michelle Boulègue, Bernard de Maisonneuve,  
Denis Draoulec, Michèle Tramoy, Pierre Para

Secrétaire : Janine Bureau

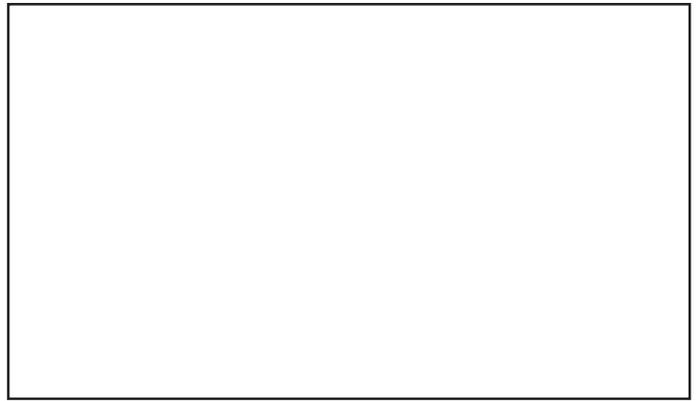
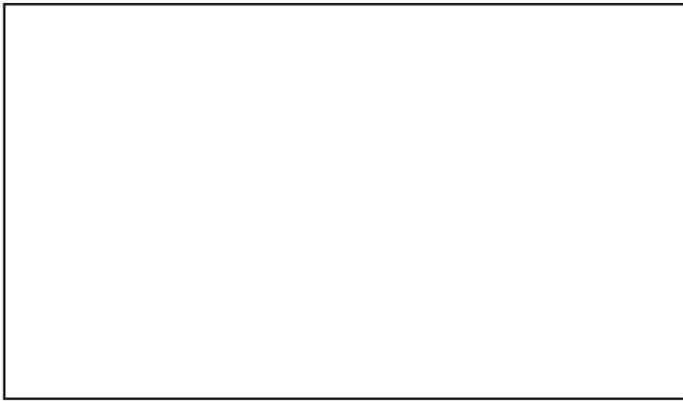
Secrétaire adjointe : Rolande Berthomé

Trésorier : Jean Georger

Membres : Jean-Louis Charrier, Sophie Guillet, Maurice Guittonneau, Christine Ménard, Gérard Roches

**Conception - Impression** : Imprimerie de la Vie - 85800 Saint-Gilles-Croix-de-Vie

**Crédit Photos** : Archives photos Association V.I.E. 



## NETTOYAGE SERVICE

- *ENTRETIEN RÉGULIER*, Bureaux, vitres, copropriétés • *REMISE EN ETAT FIN DE CHANTIER*
- *TRAVAUX HAUTE PRESSION* - Utilisation de produits écologiques

Z.I. de la Bégaudière • Rue des Couvreurs • St Gilles Croix de Vie  
 tél. 02 51 55 88 66 - fax. 02 51 60 15 26 - nettoyageservice@orange.fr

Vins, Bières  
 Spiritueux

CAVE & BAR

tél. 02 28 12 96 56  
 www.cote-bieres-et-vins.fr

Les Halles de la Vie  
 3 bd Georges Pompidou  
 85800 Saint Gilles Croix de Vie

Restaurant  
 Les Océanides

Corinne et Philippe Gaborit

Fermeture  
 lundi et mardi  
 Hors Saison

2, place du marché aux herbes - 85800 St Gilles Croix de Vie  
 Tél. : 02 28 10 04 95 • fico.gaborit@orange.fr

120, ROUTE DE L'AIGUILLON - 85800 ST GILLES CROIX DE VIE - contact@guignesarl.fr

**CLOISONS  
 SÈCHES  
 ISOLATION  
 PLÂTRERIE**

**TÉL : 02 51 55 54 15**

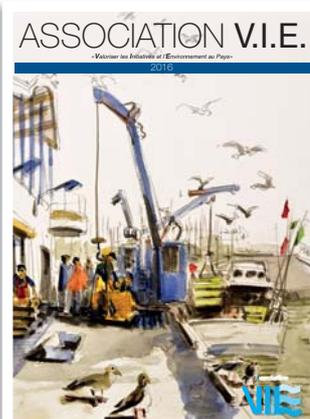
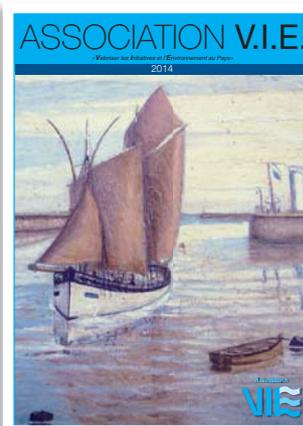
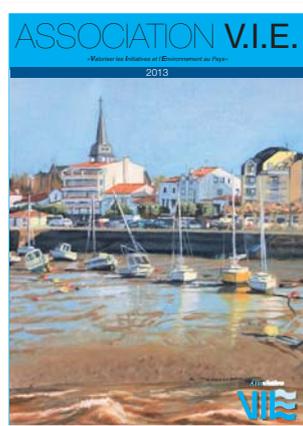
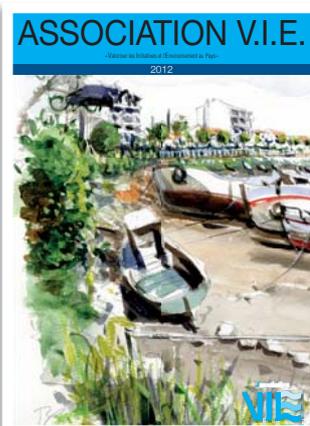
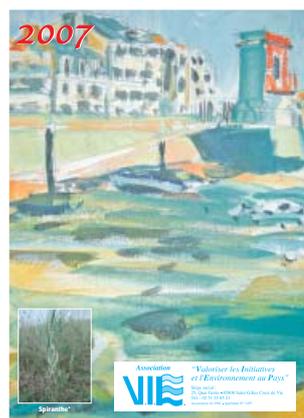
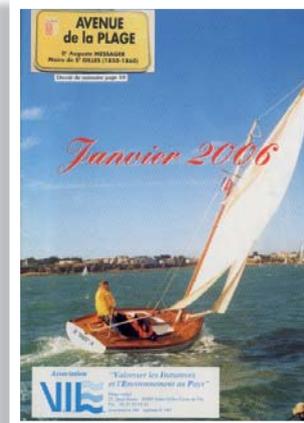
AGENCE Philippe DOUILLARD  
 Agent Général d'Assurances AXA  
 2 rue Pasteur - BP 60422  
 85804 St Gilles Croix de Vie  
 Tél. : 02 51 49 08 13  
 Fax : 02 51 49 72 76  
 agence.douillard@axa.fr  
 N° ORIAS : 07002696

C'est avec plaisir que nous vous accueillons  
 dans notre agence pour répondre  
 à tous vos besoins d'assurance, banque et épargne.  
 N'hésitez pas à nous contacter.

**Regroupez Assurances et Banque  
 pour cumuler Avantages et Réductions**

réinventons / notre métier

**Le Bulletin de V.I.E.  
vous accompagne  
chaque année  
depuis 1996...**



**Les bulletins de V.I.E., à partir de 2009, sont disponibles en ligne :  
<http://association-vie-vendee.org>**