



HAL
open science

Un territoire en quête de tourisme peut-il être biorégionalisé? Exemple de Brétignolles-sur-Mer, une commune du littoral vendéen

Maxence Villain

► To cite this version:

Maxence Villain. Un territoire en quête de tourisme peut-il être biorégionalisé? Exemple de Brétignolles-sur-Mer, une commune du littoral vendéen. Architecture, aménagement de l'espace. 2021. dumas-04279439

HAL Id: dumas-04279439

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04279439>

Submitted on 10 Nov 2023

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

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



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License



UN TERRITOIRE EN QUÊTE DE TOURISME PEUT-IL ÊTRE BIORÉGIONALISÉ ?

EXEMPLE DE BRÉTIGNOLLES-SUR-MER, UNE
COMMUNE DU LITTORAL VENDÉEN

Séminaire :

HABITER LA TRANSITION SOCIO-ÉCOLOGIQUE.

Barbe Frédéric/ Gangneux Julie/ Garnier Lucile

ENSA NANTES 2020/2021

Mémoire de Master : Maxence VILLAIN

ensan
nantes

Introduction. 5

I- HISTOIRE DE BRETIGNOLLES-SUR-MER

1. Histoire géologique. 9
2. Aspect du littoral. 14
3. Histoire du tourisme à Brétignolles-sur-Mer. 21
4. Histoire actuelle et personnelle. 29

II- «GLOCAL» : ENTRE PROJET LOCAL ET GLOBAL

1. Le Projet du Port de Brétignolles-Sur-Mer. 33
2. Une commune divisée. 39
3. Local/ Localisme. 45
4. L' enjeu actuel est de revenir au local. 56

III- UN TERRITOIRE MORIBOND

1. Un territoire objectivé. 61
2. Quels impacts environnementaux?. 65
3. Quel avenir pour le trait de côte ? 69

Bibliographie. 78

Remerciements.

INTRODUCTION

Depuis toujours, pour les premiers peuples, la Terre, de son nom Gaea, était considérée comme la mère de tout. Véritable déesse aux yeux de nos ancêtres, l'environnement la composant était plus que jamais respecté. Les arbres, les rivières ou encore les nuages étaient considérés comme vivant et disposant d'une conscience similaire aux Hommes. De tout temps et pour n'importe quelle culture, la nature était respectée, sacrée, presque inviolable. Des montagnes sacrées au Japon jusqu'aux constructions spirituelles des peuples méditerranéens, la divinité Gaea était au centre de tout. Pour les premiers peuples, la connaissance de l'environnement dans lequel ils vivaient était fondamentale pour la survie, c'est pour cela que la nature était comprise et donc respectée.

De nos jours, l'environnement n'est plus considéré comme tel, mais plus comme un territoire où les mots "déclins" et "surexploitation" sont dans tous les discours. Le territoire est actuellement considéré comme une zone de construction massive qui répond aux besoins grandissants d'une population en constante évolution. Le principe de surexploitation signifie qu'une espèce dominante utilise plus de ressources et plus rapidement que ce que la terre est capable de produire. En l'espace d'une centaine d'années, l'Homme a utilisé près de 80% des ressources telles que le charbon, pétrole ou encore le gaz, ressources qui s'étaient formées durant l'ère carbonifère pendant plusieurs centaines de millions d'années. D'après les graphiques de l'organisation de recherche environnementale américaine Worldwatch Institute, si l'Homme ne réduit pas sa consommation, les réserves terrestres connues seront épuisées en totalité dans 37 ans et les réserves théoriquement exploitables en 114 ans. Dès ce moment charnière, le monde de l'industrie se verra fortement affecté. L'agriculture, le transport et tout l'aspect économique seront menacés par cet épuisement fossile. Richard Barnet exprime même un

risque de crise industrielle et sociale avant même que la totalité des ressources soit épuisée. Dans cet écrit, l'exemple de surexploitation le plus parlant est bien entendu la surexploitation des sols à des fins économiques. Le littoral est depuis de nombreuses années envahi de constructions touristiques et résidentes afin de développer l'économie sur les côtes. Le problème principal est que ces zones de constructions massives sont avant tout le lieu de vie de millions d'espèces de la faune et de la flore. Mais en réponse à ce déclin, y a-t-il une solution ? Peut-on changer le cours des choses et vivre en harmonie avec Gaea ? C'est ce que Kirkpatrick Sale, journaliste et chercheur indépendant, essaie de prouver dans son ouvrage *l'art d'habiter la Terre*. Selon lui, il ne faut pas forcément se contenter du discours des catastrophistes à ce sujet, mais plutôt essayer de comprendre. Pour lui, l'espèce humaine est intelligente et capable de grandes choses alors par simple principe d'autoconservation, elle ne peut pas laisser cette autodestruction se concrétiser. Dans cette crise environnementale, des instruments existent et la cohabitation avec notre Terre est possible, mais il faut pour cela s'en donner les moyens. Selon lui, la philosophie, qui peut aider les Hommes à faire machine arrière, n'est autre que l'hypothèse biorégionale.

La biorégion est une solution afin de structurer le territoire par la diversité écologique et culturelle, plutôt que par des paramètres économiques et nationaux. Dans notre contexte de crise environnementale, la biorégion permet d'appréhender différemment le territoire et d'utiliser les ressources locales dans une vision pérenne puisque le modèle de la métropole contemporaine peut paraître aujourd'hui anachronique. Un territoire moribond qui a son propre patrimoine territorial pour une renaissance. Une volonté de revenir au local qui vise à lier ce dernier avec le global, débouchant ainsi sur la notion du "glocal".

1. Glocal : Notion utilisée par Alberto Magnaghi, *Le Projet Local*, 2003. Entre projet Local et global.

Il est difficile d'imaginer qu'un modèle biorégional peut s'appliquer à ces villes qui reflètent la forme impériale du marché national. Pour autant, l'un des enjeux actuels est de revenir au local qui est une valeur ajoutée aux villes. La ville touristique séduit par son aspect local, mais qui à un territoire objectivisé. La notion de lieu s'est vu évincée par le concept d'espace et sans limites il devient difficile de se créer une identité. Le territoire, l'environnement est dépourvu de ses qualités. Cependant, l'enjeu de revenir au projet local engendre des avis divergents et conflictuels entre locaux et localistes en ce qui concerne son appropriation et sa gestion. Le local s'est imposé comme principe d'organisation de la territorialité. L'enjeu est de penser globalement, mais agir localement, ce qui inspire à la confrontation. Une confrontation avec le localisme qui exprime leur attachement à leur patrimoine territorial. Dans ce cas d'étude, le local représente les habitants favorables et soutenant les projets de la commune alors que le localisme représente tous ces opposants et manifestants.

Dans cet écrit, l'exemple de la côte vendéenne et plus précisément la commune de Brétignolles-sur-Mer sera exploité pour illustrer mes propos. J'ai choisi ce lieu comme zone de recherche, car c'est une commune que je connais puisque j'y réside avec ma famille depuis de nombreuses années. Mon ancrage personnel à cette ville m'a permis d'avoir un regard interne en tant que résidant, mais également d'avoir une parfaite connaissance des différents lieux emblématiques qui la compose. De plus, c'est une commune dans laquelle un projet d'aménagement d'un port de plaisance crée de nombreux conflits au sein des habitants. Une volonté de dynamiser la commune qui est controversée sur le plan économique et écologique et c'est bien pour cela que ce sujet est très intéressant dans le cadre de ma question principale. Afin d'avoir le maximum d'informations et d'avis variés sur la question, j'ai décidé d'étaler mes investigations et mes entretiens tout au long de l'année afin d'avoir des avis sur différentes périodes. Depuis le mois de mai 2020, je n'ai cessé de rencontrer toutes

les personnes composant cette commune. Les plus anciens habitants, les jeunes, des historiens locaux, les artisans, les commerçants et des saisonniers. Le principe était de constater les évolutions tout au long de l'année, les différents touristes ou encore les différentes activités proposées. Malgré une année spéciale, les personnes que j'ai croisées ont été ouvertes au partage même si le fait de parler du projet du port de Brétignolles était parfois un tabou. En revanche durant les deux confinements, j'ai dû trouver des solutions afin de pouvoir m'entretenir avec le maximum de personnes. J'ai donc décidé de créer des sondages sur internet afin que les personnes le désirant puissent prendre la parole et donner leur avis anonymement. J'ai également cherché des avis professionnels sur la question afin d'avoir le maximum d'éléments de compréhension du projet. J'ai eu la chance de rencontrer monsieur Jean-Baptiste Durant, président de l'association la Vigie qui lutte contre le port depuis de nombreuses années, mais aussi Guillaume Langlois, océanographe. En revanche, je n'ai pas eu la possibilité de rencontrer le Conseil municipal ou personnalité à l'origine du projet. J'ai tout de même, grâce à mes différentes recherches, réussi à trouver des écrits, des reportages expliquant leurs motivations. Une accumulation de rencontres et de partages qui m'ont été d'une aide précieuse dans la rédaction de cet écrit.

I- HISTOIRE DE BRETIGNOLLES-SUR-MER

1. Histoire géologique

Brétignolles-sur-Mer comme nous la connaissons actuellement, s'est vu naître d'une longue évolution qui dure depuis 400 millions d'années. Durant cette période, chaque métamorphose a composé un patrimoine géologique extrêmement riche où l'occupation humaine et animale s'était autrefois conditionnée autour de cet environnement.

Son sol côtier qui s'étend sur plusieurs kilomètres en mer est constitué principalement de micaschiste², une roche métamorphique³ qui a subi plusieurs transformations. Tout d'abord, un sol schisteux s'est formé durant l'époque carbonifère (-359 millions d'années à -299 millions d'années) avant que l'ancienne chaîne de montagnes hercynienne soit progressivement désagrégée par le processus d'érosion. Cette orogénèse est à l'origine d'un grand bouleversement climatique qui a eu lieu au cours du carbonifère et du Permien. Appelée aussi chaîne varisque, elle est probablement l'une des causes du grand refroidissement climatique, qui a eu lieu vers -320 millions au cours du Pennsylvanien. Brétignolles-sur-Mer connaît alors comme le reste de la planète les conséquences de la glaciation de Karoo qui change radicalement la faune et la flore. L'augmentation du niveau d'oxygène durant la glaciation et la haute pression atmosphérique a permis aux grands vertébrés d'apparaître ainsi qu'à développer la végétation avec l'apparition des premières plantes à fleurs.

2. Micaschiste : Roche métamorphique marquée par des lamelles de micas disposées en feuillet qui apporte une brillance à la roche.

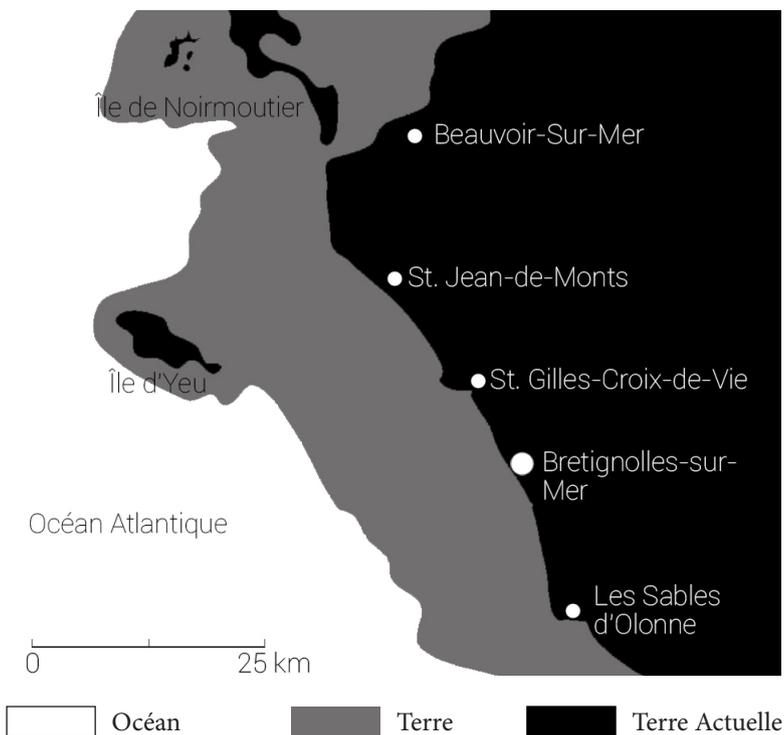
3. Roche métamorphique : Roche qui a été formée grâce à la transformation à l'état solide des roches sédimentaires créée suite à la modification des paramètres physico-chimiques du milieu où elles se trouvent.

De plus, l'orogénèse est très efficace pour l'altération des roches puisque le relief augmente l'érosion mécanique des sols et devient donc une source de fortes précipitations. Les sédiments se sont alors déversés dans l'océan et grâce aux différents courants marins, ils sont entraînés sur les littoraux. L'accumulation sédimentaire a généré le cordon dunaire tandis que d'autres dépôts marins érodés ont constitué le soubassement que nous connaissons actuellement. La pénéplation⁴ post-hercynienne est d'ailleurs bien visible aujourd'hui, reconnaissable avec cette accumulation de différents minéraux en feuillets. De plus, la présence d'anciennes argiles cuites entre 200 et 500°C par le magma des couches profondes de la terre, ont rendu unique cette côte par la présence d'un sol et de falaises fortement plissées aux couleurs contrastées de l'ocre passant par le rouge jusqu'au noir. Ainsi, ces micaschistes constituent les falaises et les sols sur plusieurs kilomètres, sur terre comme en mer sur tout le littoral vendéen.

À l'ère tertiaire de - 66 Ma à - 2,58 Ma, Brétignolles-sur-Mer était alors une grande plaine en majorité sableuse. L'érosion de ces dépôts a résulté de plusieurs transgressions marines avec de nouveaux sédiments dans les parties du marais. Ces terres sont alors le résultat de l'argile qui se mêle aux calcaires et aux sables constituant ainsi les sols et fonds marins du nord de la Vendée.

Durant le quaternaire ancien, de nombreuses variations climatiques vont entraîner des alternances entre périodes très froides et tempérées. Il y a 18 000 ans, la dernière période glaciaire dite de "Würm" atteint son apogée entraînant ainsi une impressionnante baisse du niveau marin de plus de cent mètres. La côte vendéenne s'est donc trouvée totalement changée puisque le littoral fut éloigné d'environ 75 km au large de notre côte actuelle.

4. Pénéplation : Action de former une pénéplaine, surface topographique qui représente la dernière phase du cycle d'érosion. Elle présente de faibles pentes et des dépôts superficiels.

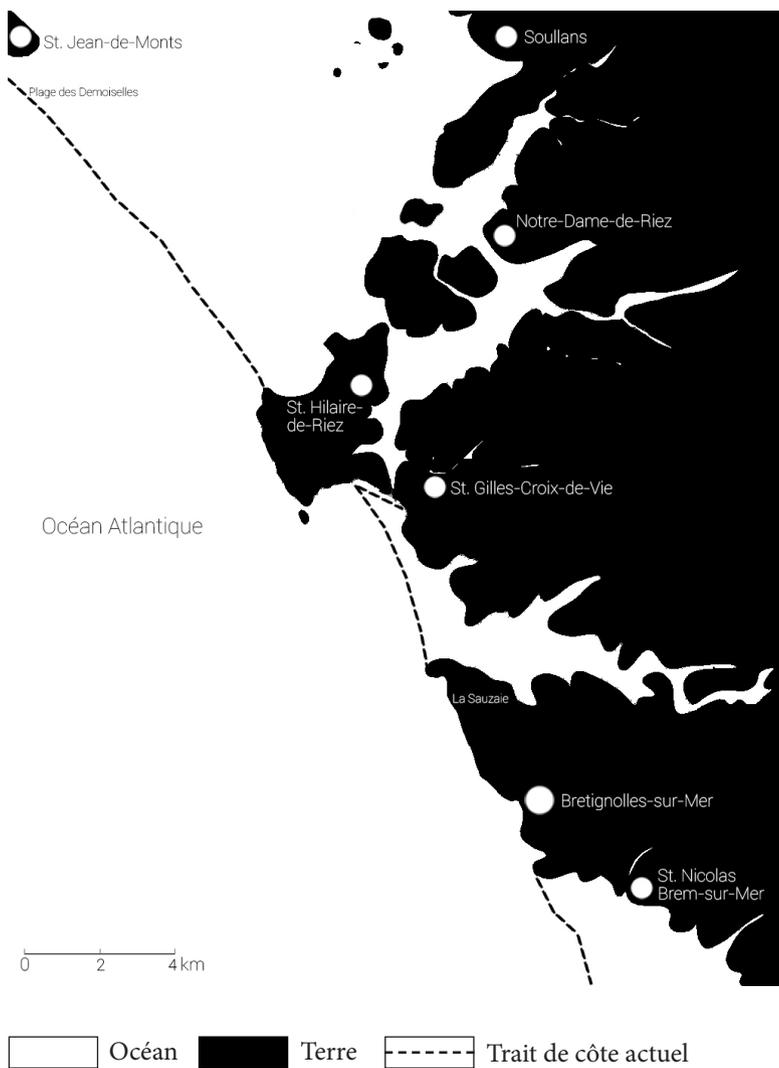


Carte datant de la période glaciaire «Würm» -18 000.

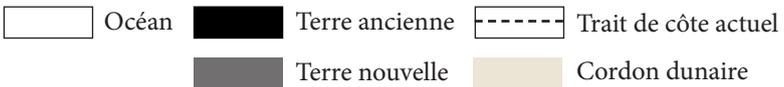
(Reproduction de carte «Un continent en période glaciaire» extrait du livre *Du pays de Riez au pays de Brem - Côtes de Vendée* - Joël CRESTOIS).

Ce n'est que 3 000 ans plus tard, durant le quaternaire récent que le paysage que nous connaissons actuellement prend forme. Les zones planes des îlots calcaires lutétiens seront comblées par les passages incessants de la mer qui a vu son niveau monter suite à la fonte des calottes glaciaires formées pendant le quaternaire ancien. Par la suite, des alluvions⁵ se sont accumulées sur les zones les moins élevées de la côte et les vents ont formé des dunes mobiles qui créeront ensemble l'entourage du plateau de Brétignolles-Sur-Mer.

5. Alluvion : Sédiment comme le sable, la vase ou encore le gravier qui sont transportés par de l'eau en mouvement.



Carte datant du quaternaire ancien.
 (Reproduction de carte «Des îles avec le retour des eaux» extrait du livre
Du pays de Riez au pays de Brem - Côtes de Vendée - Joël CRESTOIS).



Carte datant du quaternaire récent.

(Reproduction de carte «De la Révolution à nos jours» extrait du livre *Du pays de Riez au pays de Brem - Côtes de Vendée* - Joël CRESTOIS).

C'est durant cette évolution relativement lente que l'Homme commence à prévoir des travaux sur la mer. Au Moyen-âge et jusqu'à la fin du XVIIe siècle l'Homme prit le contrôle sur les eaux en créant des digues afin d'assécher les marais et ainsi d'éviter tous risques d'inondation des terres. Peu à peu, des terres fertiles pour la culture voient le jour et l'ensoleillement exceptionnel ainsi que la pluviométrie de la côte, vont favoriser une flore nouvelle. Les pins maritimes et la végétation vont permettre de fixer les dunes et ce nouveau microclimat ressemblant au climat méditerranéen va amener l'apparition de nouvelles espèces comme des palmiers ou des lauriers roses, qui ont aujourd'hui disparu.

2. Aspect du littoral

Cette évolution a donc permis de façonner notre littoral comme nous le connaissons aujourd'hui. Treize kilomètres de côtes et une corniche constituée de roche s'élevant parfois jusqu'à huit mètres de haut qui fait front à l'océan.

Une roche sédimentaire qui est le grand témoin historique qui a permis à Mireille Ters d'étudier en plus de quarante ans les fossiles des couches les moins déformées afin de conclure qu'elles appartiennent au Silurien et en Carbonifère inférieur. On retrouve aujourd'hui une série sédimentaire diversifiée. En parcourant le bord du grand bleu, une palette de couleurs et de textures riches et variées s'offre à nous. Les phthanites noires⁶, qui sont d'anciennes radiolarites⁷ du Silurien⁸, participent à la renommée du rocher Sainte-Véronique, monolithe culminant à 6 mètres de hauteur et défiant toute colère de la mer.

6. Phthanite : En géologie, roche sédimentaire, généralement marine, qui est siliceuse et argileuse.

7. Radiolarite : Roche sédimentaire formée de squelette de radiolaire.

8. Silurien : Anciennement appelé Gothlandien, c'est un système géologique qui s'étend de -443,4 à -419,2 Ma.



Photographie du Rocher Sainte-Véronique. (photo personnelle)

En se dirigeant vers la Parée, la surface sédimentaire change radicalement. On découvre des roches siliceuses affectées de plis isoclinaux à flancs boudinés.



Zoom sur les roches siliceuses à flancs boudinés. (photographie personnelle)

Ponctuée subtilement de quartz graphiteux notre promenade vivifiante est interpellée à mi-chemin entre le rocher Sainte-Véronique et la plage de la Parée par une roche rouge. Il s'agit de schistes satinés rouges ayant la particularité d'être écaillés. En observant de plus près, il est possible de discerner des ampélites⁹ qui marque en raies et qui est semblable à la robe du zèbre. Plus discrètes, et plus rares, des arkoses¹⁰ sont présentes dans la roche, mais sa couleur rouge permet de se confondre aux schistes.



Zoom sur les schistes rouges et noirs. (photographie personnelle)

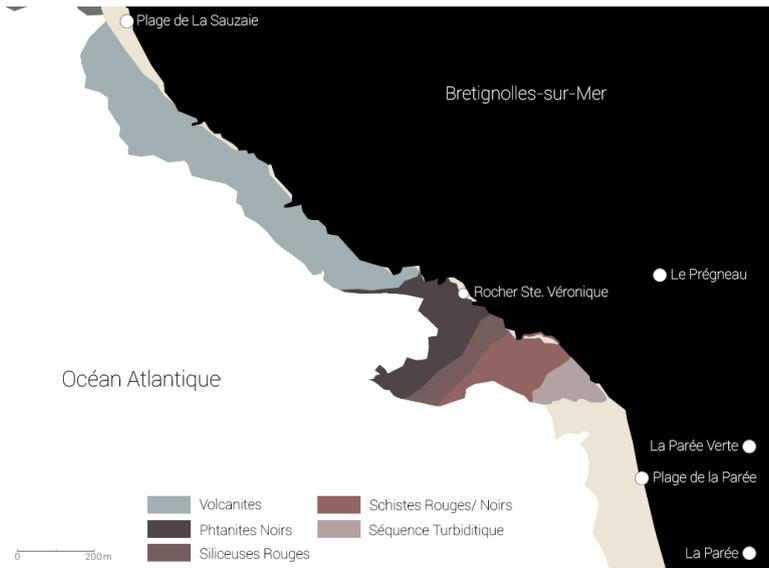
9. Ampélites : Schiste pyriteux composé de matière organique en proportion importante.

10. Arkose : Roche détritique riche en quartz appartenant à la famille des grès.

En arrivant à la Parée, plage où mon excursion prend fin, je remarque une roche qui se distingue des autres. Le plus surprenant et ce qui la caractérise est sa faible déformation. Pas de plis, pas d'écaillés, seulement une roche aux nuances lie-de-vin, structurée de stratifications obliques. Cette unité géologique composée de plusieurs roches sédimentaires se nomme les turbidites¹¹.



Zoom sur la séquence turbiditique (photo personnelle)



Carte de relevé des roches sédimentaires à Bretignolles-sur-Mer. (Production personnelle)

11. Turbidites : Unité géologique structurée créée à la suite d'un écoulement de sédiments le long d'une pente immergée. Elle est principalement composée de roches sédimentaires.

Ces mêmes roches qui composent notre paysage ont depuis les premières traces de l'Homme toujours constitué une ressource essentielle à la survie. Il est en effet possible grâce à notre patrimoine territorial d'assurer que les premiers hommes sur ces lieux utilisaient ces ressources du sous-sol dès le Mésolithique, vers -8000 ans. Mais il a fallu attendre près de 3000 ans, au début du Néolithique pour que ces matériaux naturels soient exploités pour la construction. Dans la région il n'est donc pas rare de croiser lors d'escapade des menhirs, des dolmens ou encore des tumulus. Et si ces roches défient encore aujourd'hui la loi de la gravité et résistent au mouvement des terres c'est que l'homme Néolithique avait une grande connaissance de son territoire. Ils savaient en effet choisir leurs pierres, suffisamment dures et peu altérables. Le transport devait être minimisé, il fallait donc édifier avec les matériaux présents.

En Vendée, selon le site, le granite, l'orthogneiss¹², le grès et plus rarement le quartz filonien étaient utilisés. En plus de ces nombreuses familles de minéraux, nos ancêtres ont utilisé toutes les différentes ressources présentes sur leur lieu de vie pour construire les premières maisons sédentaires.

À l'exemple de la maison danubienne, construite pour la première fois au Nord de la France environ 5000 ans avant notre ère, l'homme du Néolithique a commencé à édifier des maisons grâce aux richesses environnementales locales. Plus tard, dans le pays vendéen, un autre exemple d'architecture locale a vu le jour, la maison bourrine. Construite sur les charrauds des marais bretons et vendéens, la maison bourrine était construite régulièrement et avait la réputation d'être construite avec les ressources locales. Ces habitations composées principalement de terre argile et de roseaux étaient construites sur des terrains élevés afin d'éviter toute inondation, car leur sol alliant terre bleue et sable était situé en dessous du niveau du sol extérieur. Les murs étaient composés de

12. Orthogneiss : Roche métamorphique dérivée d'une roche magmatique.

bauge, un mélange de terre argile, d'eau et de fibres végétales comme le roseau haché en Vendée. Ces "bigos" étaient empilés à la fourche et tassés sur des soubassements de pierres calcaires trouvées sur le littoral afin d'éviter les remontées capillaires puis blanchis à la chaux ou d'enduit couleur terre. La charpente était créée grâce au bois d'ancienne bourrine ou avec du bois de bateaux échoués, car cet élément de construction naturelle était rare dans les marais. La toiture était ensuite recouverte d'une multitude de roseaux ce qui lui donna ce nom de bourrine venant de "burra" ou de "bourre" qui est l'action de fournir excessivement une toiture avec de la fibre végétale. Localement ces habitations d'environ vingt mètres de long sont aussi appelées les "rouchines" grâce à l'utilisation du roseau comme élément principal.

Ces deux exemples de construction sont les preuves des premières traces d'architecture réfléchi et sans doute des premiers architectes de l'histoire. Elles sont des illustrations d'une architecture créée grâce à l'environnement et au patrimoine local. Comme l'exprime Vitruve un siècle av. J.-C., l'architecte est défini comme quelqu'un qui doit savoir construire localement, faire de l'architecture contextualisée et construire "*sans faire venir de loin avec beaucoup de peine et de dépense*¹³." Grâce à ces constructions locales, les habitations de l'époque avaient une apparence très naturelle ce qui leur permettait de se fondre dans le paysage et de créer une harmonie avec ce dernier. Ces logements étaient construits de manière à laisser de la place à la nature et ainsi de préserver l'aspect authentique de la côte.

Aujourd'hui, il est difficile de s'imaginer ce territoire naturel et verdoyant. Jusqu'à la fin du XIXe siècle la corniche Brétignollaise était restée sauvage avec très peu de végétations qui servait uniquement à paître le bétail. C'est à ce moment que l'activité balnéaire commence, ce qui va changer radicalement ces paysages sauvages en zone urbanisée.

13. Vitruve, *Celse, Vitruve, Censorin*, 1846, p.20

Malgré tout, certains lieux ont été préservés tels que les dunes du Jaunay et de la Sauzaie, qui sont classées Natura 2000 et sous la propriété du conservatoire du littoral. Cet ensemble dunaire est unique par sa vaste plaine non boisée, ce qui donne une dimension très singulière puisque promeneurs et flâneurs se retrouvent entourés d'un grand relief sableux. Par ailleurs, ce ne sont pas les seules zones conservées et protégées puisque les dunes de la Gachère appartiennent également au conservatoire ainsi que les dunes de la Normandelière.

Cette commune séduit ses habitants et les touristes par son territoire qui reste malgré tout sauvage et naturel et qui selon eux dépasse et se différencie des autres stations balnéaires vendéennes. La corniche permet aussi de caractériser Brétignolles comme un lieu toujours préservé avec ses falaises et ses rochers qui créés de nombreuses criques et anses où le sable fin accueille l'échouage de l'océan. *“La corniche de Brétignolles est un lieu incontournable pour se balader. Vous pouvez longer la côte le long des habitations et arriver tout à coup dans les dunes préservées avec des plages peu fréquentées, un véritable bol d'air¹⁴”* me rapporte un touriste venant régulièrement dans l'année. Un jeune couple de touristes venu pour la première fois cette année m'a confié *“C'est une ville côtière qui a su rester authentique, magnifique, plages, dunes, centre-ville très agréable. Il n'y a pas d'immeubles, tout a l'air un peu sauvage, un air de campagne, tout accessible à vélo¹⁵.”*

14. Jeune retraitée, touriste fidèle à Brétignolles-Sur-Mer depuis plus de vingt ans.

15. Couple de touristes venu pour la première fois cette année (2020)

3. Histoire du tourisme à Bretignolles-sur-Mer

Les tout premiers bains de mer ont vu le jour en Angleterre, dans le Yorkshire lorsque les médecins découvrent que l'eau de mer est constituée de sulfate de magnésium et de ces bienfaits thérapeutiques. Les patients malades devaient alors, accompagnés d'une équipe médicale, plonger dans ce grand bain salé totalement dévêtus. Une pratique qui s'est rapidement répandue en France sur les côtes normandes comme le rapporte l'épistolaire madame de Sévigné dans l'une de ces lettres datant de 1671. Il nous est conté que madame Isabelle de Ludres, l'une des amantes du roi Louis XIV, après avoir été mordue par un animal enragé, fut conduite au plus vite à Dieppe pour prendre un bain thérapeutique. Elle dut se baigner nue à trois reprises pour respecter les recommandations médicales du bain contre la rage¹⁶.



Lithographie de Daumier tirée du Charivari, 1853

16. Guy Binot, *La saga des bains de mer «Les curistes aux bains de mer, des origines à 1842»*, 2010.

Ce tourisme balnéaire hygiéniste est arrivé en Vendée avec la création des stations comme celles des Sables-d'Olonne dès 1826. Le retour à la nature qui était recommandé pour la santé physique et mentale avait constitué un véritable mode d'emploi très précis dans la manière de prendre un bain de mer en fonction des symptômes et des maladies. Mais à partir du XIXe siècle, ces bains qui ont parfois fait l'œuvre de fait divers de quelques imprudents sont mal acceptés par la population et sont perçus comme dangereux et suicidaires. Ce rejet a encouragé le corps médical à réglementer les bains de mer et à mettre en place des établissements spécialisés. C'est le cas pour la commune de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, côte voisine de Brétignolles-Sur-Mer qui inaugure pour la première fois une "maison bain de mer" en 1863. Ainsi, pour profiter du sel et de l'iode un règlement très strict était mis en place à la fois pour éviter d'autres drames, mais aussi pour rassurer les baigneurs. Chaque enfant et femme devaient être sous la surveillance d'un garde, qui lui-même n'avait pas pour obligation de savoir nager. La plage était ainsi aménagée de pieux et de cordages partant du sable jusqu'en mer pour pouvoir s'y tenir tout en diminuant les risques.



Plage de Trouville, 1899, BNF

Ces premiers baigneurs étaient bien évidemment des bourgeois principalement nantais et parisiens qui venaient passer une journée revigorante sur la côte. Au XIXe siècle, l'eau de la mer étant vantée comme thérapeutique, il était grandement déconseillé de se baigner plus de dix minutes par jour, il fallait donc occuper le reste de son temps. Cette classe bourgeoise passait le reste de la journée à contempler l'horizon et le va-et-vient de la mer parfois même debout pendant de longues heures. Les moments sur la côte n'étaient donc pas des moments de détente et d'amusement comme c'est le cas actuellement puisque la population présente se devait de respecter les codes sociaux de leur rang. Il était ainsi très mal vu de courir et de batifoler sur la plage. Nous pouvons également le constater dans la manière de se vêtir à cette époque. La tenue de bain prônait la pudeur avant même le confort. Un costume de coton allant du cou jusqu'au talon devait être porté pour pouvoir se baigner et seul un peignoir était autorisé directement dès la sortie de l'eau. La municipalité de l'époque était chargée de surveiller les bonnes applications de la pudeur sur les plages en créant des arrêtés municipaux visant à expliquer les bonnes règles de séjour sur le littoral.



Plage de Biarritz, Henri Lemoine, 1890 © Photo RMN-Grand Palais (musée d'Orsay), Hervé Lewandowski

L'essor même de ce premier type de tourisme a été favorisé par le prolongement du chemin de fer dans la région en 1870. Il n'était plus nécessaire de se rendre sur le littoral en voiture, à cheval ou à dos d'âne comme c'était le cas auparavant. Le voyage est de plus courte durée, direct, avec un certain confort qui favorise l'envie de voyager. Certains trains desservant les gares du littoral seront nommés "Trains de plaisirs". L'arrivée de ce moyen de locomotion qui favorise considérablement le nombre d'estivants a permis aux communes de se développer afin de pouvoir les accueillir et les loger.

Les premiers hôtels et villas sont construits en bordure de mer à Brétignolles peu avant 1900 afin de répondre à la forte demande de logement. À cette période, des chalets avaient déjà été mis en place à la Parée mais ils accueillaient principalement les habitants de la région. Dès 1908, cette commune novatrice est l'une des toutes premières du département à organiser une colonie de vacances de 32 jours dans l'enceinte de l'école des garçons. Une colonie qui accueille 23 garçons venus de la Vienne et des Deux-Sèvres et qui fait preuve de son envie d'évoluer vers un tourisme de plaisance même si après, chaque petit-déjeuner et une courte récréation la matinée était dédiée à l'étude, à l'écriture et au catéchisme. L'après-midi était consacrée à la découverte de la commune avec de longues promenades et à l'amusement en se rendant à la plage en fin de journée. Cette activité faisait le bonheur de chaque enfant puisque la plage de la Parée qui était encore sauvage, entourée de dunes et de quelques chalets de bois, leur servait d'aire de jeux. L'heure était à la baignade et aux jeux de ballon avant de se faire rattraper par les surveillants qui devaient sans cesse les rappeler à l'ordre afin de les empêcher de se dévêtir et ainsi garder la pudeur réglementaire sur la côte.

Mais ce n'est qu'à l'aube du XXe siècle, après la Première Guerre mondiale que les mœurs vont changer et que le tourisme des plages va évoluer vers un tourisme de divertissement et de détente. Les années folles montrent un véritable

bouleversement culturel, la population est désireuse de changement et de liberté. Le tourisme du littoral va se transformer, il va passer d'un tourisme hygiénique et thérapeutique vers un tourisme de loisir. Les plus aisés vont s'offrir des séjours plus longs au bord de mer afin de s'aérer l'esprit. Les plages sont de plus en plus attractives aux beaux jours et parfois il n'est pas rare de voir la population parisienne prendre des trains direction la côte seulement pour le week-end. L'arrivée d'une nouvelle ligne de chemin de fer reliant Les Sables-d'Olonne et Saint-Gilles-Croix-de-Vie et l'augmentation des véhicules pour les particuliers dans les années suivantes vont marquer un tournant pour le tourisme de Brétignolles-Sur-Mer.



La gare de Brétignolles-Sur-Mer, 1925, *Brétignolles-Sur-Mer, Sur les traces de son passé*, 1999

Cet essor va faire de la ville l'une des stations balnéaires les plus attractives et cela va amener des modifications d'aménagement majeures pour répondre à une population en forte croissance. Au début du siècle, les campeurs et les voyageurs des auberges de jeunesse vont trouver à Brétignolles de nouvelles infrastructures conçues pour ce type de séjour par exemple "l'auberge des dunes" qui donnera son nom au quartier par la suite. À cette époque, les résidences de type villas présentes sur le front de mer sont nombreuses, entre 70

et 80 habitations de ce type permettent à la population de se loger et également de loger les voyageurs. C'est le début de la location chez l'habitant. Cette évolution a fait naître une nouvelle clientèle notamment grâce au quartier des "Fermes Marines", un aménagement de 830 "maisonnettes", construites à l'aide de sable dunaire local, qui a permis aux plus modestes de se loger à moindre coût et d'aller en villégiature dans cette commune, profitant des mêmes lieux que les plus aisés. Avec cette nouvelle façon d'accueillir et de loger, Brétignolles s'est exposée aux critiques puisque ces projets urbains ont considérablement changé le voyageur et sa manière de voyager.



Les premières villas de vacances s'implantent sur la plage de la Parée en 1950, *Bretignolles-Sur-Mer, Sur les traces de son passé*, 1999.

Après la Seconde Guerre mondiale, la ville va entreprendre de nombreux travaux de reconstruction, car une grande partie des villas et des résidences seront détruites lors de l'occupation allemande. Dans cet élan de construction, la ville va aménager son territoire afin de répondre à ce nouveau tourisme de plaisir qui arrive sur la côte. La plage de la Normandelière va se voir offrir un parc de plein air avec une école de voile et un centre nautique. En 1950, Brétignolles est encore très rurale et à la suite de la création de la route

de la corniche, plus d'une centaine de résidences secondaires vont être construites. Entre 1968 et 1990, on compte environ 3500 nouvelles habitations dont 90% sont des logements secondaires. Face au dédoublement de ces résidences, la commune va installer de nouveaux équipements publics afin de faire face aux nouveaux besoins de la population. Les travaux d'urbanisme vont donc débiter par la transformation des chemins de sable en rue et en route comme la route de la Normandelière et la rue des Dunes. Déjà à cette époque la municipalité va faire son maximum afin d'aménager la ville au mieux tout en respectant l'environnement et le littoral très importants à leurs yeux.

Pour Brétignolles-Sur-Mer les erreurs des grandes stations balnéaires sur la côte ne doivent pas se répéter chez elle et elle doit rester une station naturelle. Malgré cette volonté, la commune a tout de même dû faire des choix d'aménagement compliqués par exemple le quartier du Marais Girard qui à l'époque était principalement composé de dunes, est maintenant occupé par de nombreux commerces, parkings et des résidences de vacances. Durant le mandat d'Olivier D'Audiffret (1989-2001), chef d'entreprise et candidat apparenté DVD, le principal pari de Brétignolles est de conserver au maximum son patrimoine naturel tout en se développant. C'est pourquoi, des espaces comme les dunes de la Sauzaie et celles du marais du Jaunay, classés Natura 2000, sont vendus au conservatoire du littoral, ce qui leur permet d'être protégées. Grâce à ces deux éléments de protection, plusieurs zones du littoral sont actuellement préservées de toutes urbanisations. La zone natura 2000 présente l'obligation de respecter des règles strictes de préservation d'un espace naturel précis. Le conservatoire du littoral, lui, veille à ce que ces espaces ne soient pas soumis à une artificialisation future.

Grâce à tous ces changements, le secteur de la construction va connaître une grande évolution puisqu'au cours du XXe siècle de nombreuses habitations voient le jour et de nom-

breux terrains sont viabilisés grâce à différentes associations de propriétaires. Elles sont formées pour donner aux parcelles des dunes qui sont encore enclavées, un dynamisme et un rôle dans la commune. Ces associations éphémères vont permettre de viabiliser 1500 lots et depuis ce jour la commune de Brétignolles ne cesse d'évoluer. À l'heure actuelle, la ville compte environ 8 000 logements dont seulement 30% sont des résidences principales. Le domaine de la construction occupe donc toujours une place majeure dans l'économie de la commune et actuellement une zone artisanale dédiée à la construction et à l'aménagement est implantée en périphérie de la ville.

Pour ce qui est du tourisme, il a continué d'évoluer tout au long de ces années et le statut de station balnéaire réputée de Brétignolles-sur-Mer n'est plus à prouver.

Au fil des années, la commune de Brétignolles et plus largement la Vendée en générale, vont devenir de véritables lieux de vacances incontournables. Comme nous pouvons le voir dans l'ouvrage de Saskia Cousin et de Bertrand Réau, Sociologie du tourisme, le tourisme a connu une "massification" tout au long de ces dernières années, atteignant près de 65% d'évolution dans les années 1990 par rapport aux années soixante. Cette notion du tourisme va même à l'avenir être reconnue comme une "industrie" à proprement parler, donnant lieu à des définitions claires ou encore à des statistiques précises. Pour la Vendée, les chiffres autour du tourisme sont parlants et nous permettent de comprendre l'envergure de ce dernier. En 2017, la Vendée représentait à elle seule 4% de la capacité d'accueil marchande de la France (en nombre de lits) pour plus de 2 milliards d'euros de chiffre d'affaires direct et indirect et environ 37 000 emplois salariés. Pour Brétignolles-sur-Mer, aucune analyse n'a été faite précisément, cependant, une étude menée par Vendée Expansion relève en 2017 que le chiffre d'affaires touristique pour le pays de Saint-Gilles représente 67% du chiffre d'affaires global. Ainsi, le tourisme à Brétignolles semble avoir une place très importante dans

l'économie de cette commune.

4. Histoire actuelle et personnelle

Comme exprimé précédemment, Brétignolles-Sur-Mer est une commune très touristique qui attire beaucoup de voyageurs, mais malgré tout, elle a su garder son air sauvage et préservé; c'est d'ailleurs pour cela que ma famille l'a choisie comme lieu de résidence.

Étant originaires des Ardennes, ma famille et moi-même sommes venus nous installer à Brétignolles il y plusieurs années, car pour mes parents, vivre au bord de la mer était une évidence, il fallait donc choisir une commune parmi toutes celles présentes sur la côte. Plus jeunes, ma mère et ses parents venaient régulièrement passer des vacances dans une commune sauvage et familiale : Brétignolles-Sur-Mer. La décision de venir quelques années plus tard s'installer définitivement dans cette ville a été très vite adoptée.

Avec les années, j'ai pu constater que cette commune est idéale pour une vie de famille, car de nombreuses activités sont possibles à tout âge comme les espaces de jeux près de la plage ou encore les associations sportives assurant la découverte de divers sports pour les résidents. Dans ces activités, nous retrouvons également la pêche à pied qui a toujours existé à Brétignolles-Sur-Mer et qui est depuis toujours un moment de partage entre les différentes générations. La commune propose également de nombreuses activités culturelles comme un cinéma ou encore des ateliers d'éveil musical. Beaucoup d'aménagements de loisirs ont vu le jour au fil des années comme le skatepark, le centre nautique avec l'école de voile et l'école de surf ou encore la zone touristique de la Normandelière qui se prête parfaitement à la flânerie en famille. Grâce à ces nombreuses activités, la population est très attachée aux valeurs familiales puisque les moments de partage

sont très présents. La commune est également traversée par une piste cyclable qui longe le bord de mer et relie ainsi Brétignolles à Saint-Gilles-Croix-de-Vie et Les Sables-d'Olonne tout en traversant des paysages de dunes et des végétations préservées.



La pêche à pied, un moment familial qui traverse les années, *Bretignolles-Sur-Mer, Sur les traces de son passé, 1999.*

En hiver, étant donné le pourcentage de maisons secondaires, la commune se retrouve plongée dans une intimité très agréable pour les résidents. Le littoral est vierge de tout passage et ainsi les balades de long de la côte ne sont que plus revigorantes. Le calme est également dû à l'âge de la population puisqu'à Brétignolles 65% des habitants ont plus de 45 ans. La plupart du temps à Brétignolles nous pouvons croiser de jeunes retraités venus se ressourcer sur la côte après une vie professionnelle accomplie. En plus de cela, le travail se trouve en dehors de la ville, car hormis les commerces et le domaine du bâtiment il n'y a pas de travail à proprement parler ce qui fait de Brétignolles une ville-dortoir pendant les jours les plus courts de l'année. L'automne et l'hiver sont donc des saisons où le calme règne en maître sur la commune. Plus tard dans l'année, quand la brise fraîche de la mer a laissé

place aux rayons du soleil et quand les immortelles des sables commencent à fleurir, une nouvelle vie commence pour Brétignolles-Sur-Mer. Les commerces et les événements estivaux reprennent leurs activités, la fête foraine retrouve son emplacement et la plage retrouve ses touristes impatientes. À l'année, la commune compte environ 4600 habitants et en été elle a une capacité d'accueil de 45 000 personnes ce qui montre une activité totalement différente tout au long de l'année. Les campings et les hôtels reprennent leur rythme saisonnier afin de loger tous les touristes venus prendre un bol d'air annuel. Tout comme nous avons pu le voir dans le passé, la location de meublé ou même de chambre chez l'habitant n'a cessé d'augmenter au fil du temps et nous voyons aujourd'hui une hausse de cette pratique avec l'arrivée de sites internet spécialisés.

À Brétignolles, les touristes viennent de tous horizons et de toutes classes sociales. De la tente plantée dans un camping aux locations meublées face à la mer, toute personne est la bienvenue dans la ville pour profiter de la mer et de son littoral naturel. Les amoureux de la mer sont bien évidemment les plus désireux de s'y rendre pour son activité nautique très riche *“J'adore Brétignolles l'hiver. Ma femme et moi venons très souvent pour pratiquer la pêche à pied à marée basse c'est très agréable¹⁷”*. Hormis les moments de détente sur les plages de la Sauzaie ou encore de la Parée, le site de la Normandelière offre une zone nautique très appréciée des résidents comme des touristes. Cet espace alliant dune et plage présente une richesse de divertissement avec une école de voile pour les amateurs de sensations fortes, une zone de mise à l'eau des bateaux pour les pêcheurs et un espace naturel familial avec un lac qui a attiré énormément de monde à l'époque où il était encore là. Depuis, ce lac a été complètement asséché en 2015 pour pouvoir entreprendre des fouilles archéologiques nécessaires au projet du port prévu par la commune. Cette grande étendue d'eau a laissé place à un vaste bac à sable où la commune a installé plusieurs filets de volley-ball et des buts

de football afin de rendre attrayante cette zone dans l'attente d'un futur projet nautique d'envergure. Non loin de cette plage de la Normandelière, les plages des dunes et de la Sauzais sont des espaces marins pris d'assauts par les surfeurs été comme hiver. En effet, la côte vendéenne et Brétignolles-Sur-Mer en particulier sont propices au surf comme en témoigne l'étape de championnat du monde qui a longtemps été disputée à la Sauzaie. "*Je viens à Brétignolles régulièrement pour ses spots de surf*"¹⁸ me rapporte un touriste nantais logeant dans un AirBnB pour le week-end. Les amateurs de sensations fortes en mer sont donc des touristes fidèles à cette commune. La proximité avec les deux grosses stations balnéaires de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et des Sables-d'Olonne attire également. Située à moins de 20 kilomètres de chacune de ces villes, Brétignolles est l'endroit idéal pour poser ses bagages dans un environnement calme tout en étant proche des grosses zones touristiques immanquables dans le département.

Brétignolles-sur-Mer est donc une commune touristique très appréciée pour venir se ressourcer dans un environnement sauvage et protégé. Une ville calme et d'apparence sans histoire, mais dernièrement nous avons pu entendre parler de Brétignolles à grande échelle à travers des récits de manifestations et de division de la population. En effet, depuis plusieurs années maintenant les habitants de la commune se déchirent autour d'un sujet tabou créant une controverse : la création d'un port de plaisance sur la plage de la Normandelière. Un projet qui pour le moment n'a pas vu le jour, mais qui est dans toutes les discussions que ce soit chez les Brétignollais comme chez les saisonniers. Un projet qui n'est pas bien vu par une partie de la population qui regrette déjà le patrimoine dunaire local qui a commencé à être effacé lors des premiers travaux lancés début 2020.

17. Entretien avec un couple actif possédant une résidence secondaire à Brétignolles-Sur-Mer.

18. Entretien avec un surfer nantais, qui se rend régulièrement à Brétignolles-Sur-Mer en fonction de la houle.

II- «GLOCAL» : ENTRE PROJET LOCAL ET GLOBAL

1. Le Projet du Port de Bretignolles-sur-Mer



Photographie aérienne, La Normandelière dans les années 70, *Bretignolles-Sur-Mer, Sur les traces de son passé, 1999.*



Image de synthèse du futur port de plaisance de la Normandelière, *Communauté de communes du Pays de Saint Gilles*

Le projet du port de Brétignolles-Sur-Mer a vu le jour en 2001 lorsque la nouvelle équipe municipale soumet le projet à la commune. Le porteur de cette proposition n'est autre que le maire de Brétignolles, monsieur Christophe Chabot, candidat de la liste LDVD, élu cette même année. Pendant plusieurs années monsieur Chabot sera à la tête de la station balnéaire et sera élu président de la communauté de commune de Saint Gilles Croix de Vie de 2014 jusqu'à 2020, année où ses deux mandats se terminent, mais il restera tout de même dans le conseil municipal de Brétignolles. Homme politique et chef d'entreprise, le gérant de la société Akena, créateur de véranda, est sur tous les fronts et compte bien faire de sa station, l'une des plus attrayantes du littoral vendéen. "*Christophe Chabot a su dynamiser notre commune. Son objectif a toujours été celui d'un visionnaire*"¹⁹ exprime monsieur Frédéric Fouquet, nouveau maire de Brétignolles-Sur-Mer, lors du conseil municipal du 15 décembre 2020.

Deux ans après la proposition du projet du port, en 2003, la majorité des habitants sont favorables à sa création, ce qui permet de lancer le projet sérieusement. Jusqu'en 2011, la municipalité lance les réflexions autour de ce port de plaisance. Il devra être un lieu de vie et de rencontre, un véritable atout pour la ville et un essor économique et touristique. Le port est vu comme un véritable élan, un tremplin vers une station balnéaire qui lui permettrait d'être attractive tout au long de l'année. Le Conseil municipal a basé son projet sur trois points essentiels. Le premier est que le port ne devra pas avoir d'impact environnemental, puis toute la zone devra être sanctuarisée afin qu'aucun programme immobilier ne voit le jour dans cette dernière et enfin le projet ne devra pas coûter le moindre sou aux habitants de la commune.

19. Frédéric Fouquet, maire actuel, *Bretignolles-sur-Mer. Joël Pierru remplace Christophe Chabot au conseil municipal*, Ouest France, 2020

Dans la même année, en 2011, un premier projet est présenté aux enquêtes publiques, mais il semble légèrement prématuré puisqu'un certain nombre de critères sont mal évalués, notamment sur le plan environnemental. À la suite de cela, de nombreuses modifications vont être apportées pendant plusieurs années pour répondre à toutes les failles trouvées. C'est huit ans plus tard, en 2019, que la deuxième et dernière ébauche du projet du port est présentée et acceptée par le préfet de Vendée.

Le port de plaisance est un projet d'envergure pour la commune puisqu'il est prévu sur la zone de la Normandelière, à seulement 700 mètres du quartier du Marais Girard et à moins d'un kilomètre du centre-ville, une place de choix. Il pourra accueillir 915 bateaux répartis sur deux bassins bien distincts, un pour les voiliers et l'autre pour les plus petits bateaux à moteur. Ce nombre d'anneaux est prévu afin de compenser le déficit de places dans les ports de Vendée puisque le port de Brétignolles se veut être une véritable jonction entre ses voisins portuaires Saint-Gilles-Croix-De-Vie proposant 1000 anneaux et 160 places d'escalas et Les Sables-d'Olonne qui présente 1400 places à flot faisant de lui l'espace portuaire le plus important de Vendée. Une escale qui permettra aux plaisanciers et aux passionnés de navigation de découvrir la commune. Ce port creusé directement dans les terres s'étendra à l'Est vers les marais et un pont levant sera installé afin de relier les parties Nord dite "nature" avec les dunes et la zone humide et Sud dite "loisir" puisqu'elle comportera de nombreux aménagements comme un bassin de baignade en eau de mer, un bassin d'apprentissage à la voile et un espace avec diverses animations.

Cette zone de loisir s'étendant sur quatre hectares sera, comme la totalité du projet, entourée de remblais terrassés grâce aux déblais faits durant le creusage des bassins. Le restant des déblais sera quant à lui utilisé pour créer un belvédère naturel afin de dissimuler les remblais tout en offrant un point

de vue imprenable sur l'espace nautique. Cette décision de réalisation vient s'inscrire dans la démarche environnementale promise par la municipalité et ainsi tous les déblais seront réutilisés sans générer de pollution d'exportation. Le respect du territoire est un critère important dans la réalisation du port et de nombreuses options de réalisations sont prises en fonction de cela. Le site de la Normandelière sur lequel le port est prévu est composé d'une grande zone humide, il a donc fallu aux porteurs du projet faire en sorte que l'emprise au sol dans cette zone soit minimale pour que les impacts soient moindres. Dans la première version du port, la zone humide était pratiquement recouverte sur sa totalité ce qui allait à l'encontre de leur conviction de base. C'est pourquoi à la suite de l'enquête publique de 2011, le projet a été modifié et l'emprise du projet ne représente actuellement qu'un hectare de la zone humide. En plus de cela, la municipalité a tenu à préciser que l'entretien de cette zone serait totalement assuré afin de préserver le reste de cet environnement naturel. Pour respecter tous leurs engagements envers la planète, une équipe d'écologues a été chargée de vérifier la faisabilité du port de plaisance vis-à-vis de l'environnement et celle-ci a retenu le projet comme étant respectueux du territoire sur lequel il s'implante.

Pour justifier son impact sur la dune actuelle, un corridor écologique a été conservé au Nord entre la dune et le marais, séparant ainsi le centre de la commune et le projet, afin de garder un lien physique entre la faune et la flore présentes sur les lieux. Ces destructions vont avoir un impact sur plusieurs espèces naturelles, mais avec un choix de plusieurs végétaux, la mairie assure que la biodiversité sera protégée et que les impacts sur cette dernière seront quasiment nuls grâce aux mesures prises. Le transit sédimentaire est également un point très important à prendre en compte. Dans les plans du port, nous pouvons voir que deux digues semi-immergées seront positionnées en mer non loin de la côte dans le but de casser la houle et ainsi protéger la dune qui souffre des tempêtes hivernales. Ces récifs artificiels seront construits avec

de la roche pour protéger le littoral et également permettre aux espèces de poissons présentes de perdurer dans le temps. Selon la municipalité, la mise en place de ces digues va aussi permettre de sauver les plages de la Normandelière et du Marais Girard qui seront protégées des assauts de la mer et qui verront ainsi leur niveau de sable augmenter avec les années.

À l'opposé de ces récifs, dans les terres, la sanctuarisation des espaces agricoles est promise par le Conseil municipal et une ceinture verte d'environ 426 hectares verra le jour afin de préserver le territoire au maximum. Ces mesures sont prises et défendues par monsieur Chabot, initiateur du projet du port, afin qu'aucun projet immobilier ne voit le jour dans cette zone. En effet, comme expliqué dans le cahier des charges, la commune veut que son port soit intégré au maximum dans son territoire et ne surtout pas ressembler à une station balnéaire urbanisée comme Les Sables-d'Olonne par exemple qui a vu sa côte se transformer au fil des années. De plus en plus d'immeubles ont envahi le remblai jusqu'à arriver à l'image de la station urbanisée que nous connaissons actuellement. Enfin, pour être totalement dans les règles environnementales en vigueur, le Conseil municipal a souhaité concevoir un port propre. Tous les occupants de cet espace seront sensibilisés au traitement des eaux usées et de l'entretien des bateaux amarrés. De plus, les déplacements seront principalement réservés aux piétons et aux vélos puisque 6 kilomètres de liaisons douces vont être créés autour du port afin de privilégier les moyens de circulation non polluants. La proximité avec le centre de la ville permet également un accès au port rapidement en utilisant ces moyens de locomotion. Pour la municipalité, le projet est totalement rationnel environnementalement parlant puisqu'elle a déclaré que plusieurs associations environnementales se sont déplacées pour parler de la création de ce port et qu'elles ont toutes été conquises.

Ce projet économique, comme l'a promis monsieur Chabot, le maire sortant, se veut totalement financé sans impacter les dépenses de ses concitoyens. La mairie a d'ailleurs communiqué en détail le financement du projet dans le but de rassurer les habitants sur leur non-participation à celui-ci. Dans les annonces du conseil municipal, la création de cet espace nautique coûtera environ 42 millions d'euros dont 31 millions seront financés par un emprunt. Ensuite, 9 millions d'euros seront payés par amodiations et 3 millions par des subventions de la région et du département. Enfin, une projection financière du port abouti montre des recettes annuelles de 2,2 millions d'euros pour une dépense de 2 millions ce qui laisse envisager un impact fiscal nul.

Ce projet est pensé avec et pour le territoire, car il est porté par la communauté de commune afin de lier les équipements touristiques de celui-ci. À l'avenir, cette dernière souhaiterait lier les ports de Brétignolles-sur-Mer et de Saint-Gilles-Croix-de-Vie afin de faire des économies de directions grâce à leur mutualisation. Pour le maire de Saint-Gilles, un port est également un outil de communication puisqu'il est amené, comme c'est le cas dans sa commune, à accueillir de nombreux événements nautiques par exemple le tour de France à la voile qui attire beaucoup de monde et fait beaucoup parler de lui et de la ville dans laquelle il se déroule. La création de son port de plaisance et de pêche a permis à la ville d'avoir une accélération de son tourisme et donc de son économie avec les années. Le tourisme, pour un département comme celui de la Vendée, représente chaque année environ deux milliards d'euros de chiffre d'affaires, ce qui illustre parfaitement l'engouement de la population pour la côte et les villes touristiques qui la compose. L'évolution de celles-ci est donc importante afin de pérenniser l'attractivité de ces stations et c'est pour cela que le projet du port a vu le jour il y a plusieurs années maintenant. Cet espace nautique a été conçu pour ses habitants et pour les plaisanciers tout en concevant en parfaite adéquation entre le territoire et l'économie. En plus de

cela, l'un des buts de ce projet est d'attirer les jeunes ménages à venir s'installer définitivement à Brétignolles et pour cela il est nécessaire de créer de l'emploi. Grâce au port de plaisance, environ une centaine d'emplois directs et indirects pourraient être créés, renforçant le marché du travail brétignollais et faisant ainsi vivre la ville tout au long de l'année comme nous l'expliquent les membres du conseil municipal portant le projet. Pour le Conseil municipal, le port a totalement sa place dans la commune et sera un véritable lieu de vie et de partage incitant les touristes à venir visiter la ville à n'importe quelle saison.

2. Une commune divisée

Comme dans toute proposition d'aménagement, ce projet, malgré des votes en sa faveur, connaît une forte division d'opinion. Au cours de cette année, je me suis intéressé de plus près à ce que la population brétignollaise ressentait vis-à-vis de ce projet. Durant ce parcours, je suis allé à la rencontre des commerçants, des touristes et des habitants de longue date de la commune et grâce à cela j'ai réellement pu me rendre compte de la division d'opinion au sein de cette ville. Pendant ma flânerie dans le centre de Brétignolles je me suis arrêté, le temps d'un entretien avec les commerçants de cette zone. Des professionnels annuels en passant par les saisonniers, toutes ces personnes se sont confiées à moi vis-à-vis de cette proposition d'aménagement. Pour eux, créer un port de plaisance à Brétignolles-Sur-Mer est un très bon moyen de dynamiser la commune. En effet, pour les commerçants, la ville est une station balnéaire très agréable et elle mériterait d'être dynamisée. Grâce à cette infrastructure, le tourisme de la commune ne ferait qu'augmenter tout au long de l'année ce qui leur semble nécessaire, car comme me l'a rapporté la gérante d'un camping, une fois la saison estivale

terminée, la ville entre dans une phase d'affluence très creuse. Du point de vue des commerçants, la commune a besoin de vivre en dehors des périodes phares et de proposer des structures et des événements qui permettraient de faire venir plus de personnes à la découverte de cette belle station durant les jours les plus courts de l'année. Certaines personnes travaillant dans le centre de la ville m'ont parlé du développement de celui-ci avec l'arrivée d'un supermarché et des halles permettant d'accueillir le marché et ainsi de lier le centre historique avec cette nouvelle grande surface. Ce type d'aménagement est bénéfique pour eux et le port de plaisance serait un atout majeur dans le développement et l'attractivité de la commune. *“ Il faudrait que Brétignolles devienne une station balnéaire à part entière si l'on veut pouvoir vivre de notre métier toute l'année. Le port est pour moi la meilleure solution pour être aussi attrayant que Saint-Gilles ou les Sables²⁰”, “ Ce projet permettrait de faire venir plus de touristes, ce serait bon pour l'économie²¹.”*

En plus d'avoir entendu leur avis de professionnel, j'ai souhaité en découvrir plus sur leur ressenti personnel puisqu'avant d'être des commerçants ce sont aussi des habitants de longues dates. Depuis plus de vingt ans dans la majorité des cas, ces personnes côtoient la commune et les espaces touristiques qui la composent en famille durant leur temps libre. Le site de la Normandelière où le projet du port doit prendre place est pour toutes ces personnes une plage emblématique de Brétignolles-Sur-Mer. Pour eux, l'espace de la Normandelière est incontournable et ce site touristique tel qu'il a été leur manquera s'il venait à être modifié. Avant le début des fouilles archéologiques pour le projet du port, le lac présent dans la zone faisait venir environ un millier de touristes chaque jour selon l'un des commerçants. Il m'a expliqué que lui et sa famille allaient passer du bon temps au bord du lac durant leur

20. Entretien avec un commerçant du centre ville.

21. Entretien avec la responsable d'un camping.

pause du midi et après la saison afin de se retrouver ensemble dans un espace naturel. Pour plusieurs des personnes que j'ai interrogées, malgré le développement que cela apportera à l'économie, les pertes naturelles et écologiques que cela provoque sont regrettables et cela en fait un point négatif pour le projet d'un point de vue personnel.

Au fil des jours, j'ai poursuivi mes recherches et suis allé à la rencontre des habitants de Brétignolles-Sur-Mer afin de recueillir leur avis sur les aménagements de la commune et bien entendu sur le projet plaisancier. Durant ces échanges, j'ai pu relever que la majorité des habitants étaient satisfaits des évolutions que la ville a connues par exemple la modernisation du centre-ville. Monsieur Chabot est également à l'origine de plusieurs travaux conséquents dans la commune comme la création d'une ceinture verte, la rénovation de la mairie et du quartier de l'église ou encore la création du lotissement jeune ménage. En revanche, en ce qui concerne le projet du port, les avis divergent faisant ainsi de cet aménagement un sujet presque tabou. Malgré tout, la majorité des personnes que j'ai interrogées ont accepté de me répondre et de me confier leur ressenti personnel. Concernant la zone de la Normandelière, les avis sont unanimes, c'est une plage familiale très fréquentée, mais c'est avant tout une zone naturelle très agréable dans laquelle chacun a des souvenirs depuis toujours.

À la suite de cela, ma question était de savoir comment ces personnes vivaient le bouleversement que pourrait connaître la zone avec l'arrivée du projet du port. Dans ce cas précis il semblerait que les avis soient tranchés puisqu'au vu des statistiques de mes rencontres il y a une égalité quasi parfaite entre les personnes pour et les contre. Bien évidemment, cette donnée a été réalisée à partir d'un panel de 82 personnes ayant répondu à un sondage et cela ne permet en aucun cas d'apporter une certitude. La destruction de la plage de la Normandelière est en effet une des causes de l'opposition des habitants puisque c'est un espace naturel protégé et

protégeant la commune des assauts de la mer. Le simple fait d'imaginer cette plage détruite touche une partie des habitants en plein cœur voyant ainsi leurs souvenirs disparaître avec la dune. En revanche, les personnes soutenant le projet ont accepté de faire le deuil de cet espace naturel pour y voir naître le renouveau de leur station. En effet, comme beaucoup me l'ont rapporté, le port est pour eux un élan pour la commune qui connaîtrait alors un dynamisme toute l'année. Dans ce panel d'habitants, beaucoup sont des amoureux de la mer et de la navigation c'est pourquoi un port de plaisance est une aubaine. *“La mise à l'eau des bateaux est très risquée actuellement sur les côtes de la Normandelière c'est pourquoi l'arrivée du port est appréciable, nous allons pouvoir mettre à l'eau nos bateaux sans risques²²”*, me rapporte un homme vivant à Brétignolles depuis plus de 60 ans.

Le projet d'aménagement que porte la municipalité a pour but de faire vivre la station tout au long de l'année et pour une partie des habitants cette volonté de développement est totalement nécessaire à la ville. Pour certains, ne pas grandir causera la perte de Brétignolles-Sur-Mer qui ne sera plus qu'une simple commune de passage entre Saint-Gilles-Croix-de-Vie et Les Sables-d'Olonne. Une politique de la modernité qui souhaite tendre vers un modèle métropolitain est ainsi proposée par Christophe Chabot. La métropole contemporaine enviée par la politique menée est définie par Alberto Magnaghi comme *“la négation de la ville, une forme d'établissement diffus dont les règles normalisent la totalité du territoire (...) la métropole recouvre le territoire de fonction et de non-lieux²³.”*

Pour finir ma déambulation brétignolaise, je me suis concentré sur la saison estivale et les touristes qui l'accompagnent. La commune est réputée pour être une ville touristique principalement familiale et les commerçants le confirment. Au fil

22. Entretien avec un résidant et plaisancier.

23. Alberto Magnaghi, *Le projet Local*, p.14-15

des années, Brétignolles voit revenir de nombreuses familles tombées amoureuses de cet écrin naturel. La majorité des vacanciers que j'ai eu le plaisir de rencontrer sont déjà venus plusieurs fois passer leurs congés dans cette commune. Pour eux, c'est une évidence, ils reviendront passer du bon temps ici et selon les différents sondages que j'ai effectués, environ 80% des touristes sont déjà venus plusieurs fois dans leur vie et viennent au minimum une fois par an depuis de longues années. La raison de leur fidélité est simple, pour eux Brétignolles présente une nature préservée, une côte sauvage avec treize kilomètres de plage très agréables et la possibilité de vivre des moments en famille très revigorants. Au vu de l'attachement de ces touristes à la commune, j'ai souhaité connaître leur avis concernant le projet d'aménagement dont tout le monde parle.

À en croire mes différentes rencontres, la moitié des vacanciers sont contre ce projet, car pour eux, la station doit rester telle qu'elle est, naturelle, préservée et intime. Le charme des dunes et l'identité de cette plage doivent selon eux être conservés afin que la station garde son attractivité naturelle. Il existe un réel engouement autour de l'intimité de cette destination de vacances et la plupart des personnes que j'ai interrogées ne souhaitent pas voir la station changer de visage en attirant une clientèle totalement différente. *“Je suis contre ce projet car cela va dénaturer l'authenticité de Brétignolles, un impact écologique considérable et de plus va ramener des gens fortunés. Brétignolles ne sera plus la même si ce port voit le jour²⁴”, “Ce port, ça va dénaturer le magnifique cadre. C'est pour ce cadre que je viens régulièrement²⁵.”*

Pour d'autres en revanche, la création de cet espace de loisir est une très bonne chose pour l'attractivité et le dynamisme de la commune. Beaucoup regrettent que la station ne soit pas aussi vivante durant les jours les plus froids de l'année où

24. Réponse à un sondage internet d'un touriste fidèle à cette commune depuis 17 ans.

25. Réponse à un sondage internet d'un touriste fidèle à cette commune depuis 5 ans.

les balades au bord de mer sont pourtant tout aussi agréables. Le fait de voir apparaître un port créerait selon eux un engouement annuel pour les touristes amoureux de l'océan. *“C'est une très bonne chose le port, ça rendra cette commune encore plus dynamique²⁶”, “Ce sera un grand plus pour la commune, un lieu d'activités nautiques de promenade²⁷”.*

Grâce à mes différentes rencontres, j'ai vraiment pu avoir un aperçu plus approfondi des avis concernant un projet d'aménagement du littoral de cette envergure. Ce qui d'apparence pourrait passer pour une simple volonté d'améliorer le territoire crée de véritables tensions au sein de la commune au point d'aboutir à des réactions que j'étais bien loin de m'imaginer. En effet, les divergences d'opinions sont tellement présentes que certaines familles se déchirent et les membres de cette dernière ne se côtoient plus du tout à cause de leurs différentes façons d'appréhender le projet. *“Nous voyons beaucoup de personnes d'une même famille ne plus se parler et changer de trottoir en se croisant à cause du projet du port, c'est réellement un sujet tabou dans la commune²⁸”*, me confie une habitante de Brétignolles. Tous ces témoignages m'ont outré autant qu'il m'ont fasciné, car je n'avais jamais imaginé qu'un simple aménagement du littoral pouvait avoir autant de répercussions sociales et d'impacts négatifs sur une population.

26. Réponse à un sondage internet d'un résidant secondaire.

27. Réponse à un sondage internet d'un touriste fidèle à cette commune depuis 13 ans.

28. Entretien avec une habitante.

3. Local & localisme

Le projet du port de Brétignolles-Sur-Mer, comme toute proposition de changement, doit faire face à l'opposition et au refus de modifications d'une partie de la population. En effet, face à cette optique de développement de la commune, beaucoup de citoyens ne soutiennent pas ce projet pour diverses raisons puisque les opinions, les croyances ou encore les intérêts ne sont jamais similaires. Dans cette situation, nous sommes confrontés à un projet de développement local et le fait de résister à ce dernier relève de la notion du localisme. Ces deux principes sont étroitement liés, mais pour pouvoir les comprendre indépendamment il faut dans un premier temps les confronter.

Actuellement, dans un monde en constante évolution et en quête de développement, nous voyons émerger un besoin de se recentrer sur le local. En effet, depuis de nombreuses années, et depuis la réforme de Jean-Pierre Raffarin sur la décentralisation, la volonté est de donner la parole au local. Avec cette mise en place, les élus locaux ont obtenu la liberté de gérer leur développement et leur économie avec plus de liberté ce qui favorise les décisions de petites échelles comme les régions ou encore les départements. La volonté de certains de revenir dans une démarche de décision locale est de penser à une organisation territoriale efficace afin de faire avancer le global. Le fait de penser local veut avant tout dire qu'il faut penser à une organisation, à des façons de faire qui privilégie ce qui est à notre portée, à notre échelle. Le local est une volonté de faire avancer les choses pour un ensemble, dans une démarche de partage et d'évolution collective. Pour illustrer cette définition, nous pouvons prendre en exemple le documentaire réalisé par Cyril Dion et Mélanie Laurent *Demain*. Dans une démarche de démonstration du savoir-faire local, ils sont partis rencontrer des acteurs du développement

à petite échelle. En effet, leur volonté première n'était pas d'illustrer les problèmes environnementaux auxquels nous devons faire face, car il y en a déjà beaucoup trop, mais bien de montrer des exemples de populations qui œuvrent depuis leur territoire pour construire un monde meilleur. Ce film récompensé aux César met en lumière des habitants de tous horizons de la planète qui luttent localement pour agir globalement en faveur de l'écologie. Le film de Caroline Serreau *Solutions locales pour un désordre global* traite du même thème. Elle montre aussi les Hommes qui tentent d'agir contre un mode de production totalement dépassé et presque saturé. Ces hommes et ces femmes à travers le monde œuvrent pour faire en sorte que leurs actions locales aient un impact direct sur les façons de faire actuelles. La définition même de ce principe est donc de prendre des initiatives locales afin d'aboutir à un ensemble harmonieux et durable.

Mais avec cette façon de penser vient le localisme, une notion qui confirme une volonté d'agir localement, mais de manière totalement extrême au point même de rejeter le développement et de s'enclaver. En tout point similaire avec le principe précédant, le localisme prône la volonté de valoriser le patrimoine territorial sans pour autant le développer ou le changer. Cette notion présente une opposition totale au système actuel, aux modes de consommation et à la mondialisation. Ce sont des personnes attachées à leurs racines, conservatrices, et refusent catégoriquement les changements locaux en faveur d'un développement global. Cette partie de la population, comme l'exprime l'architecte Alberto Magnaghi dans son ouvrage *le projet local*, exprime une défense et un rejet les poussant jusqu'à s'enfermer sur elle-même provoquant parfois des débordements physiques et vandales pour soutenir leur cause. Brétignolles-Sur-Mer et son projet de port de plaisance illustrent parfaitement bien ces deux notions puisque la volonté de la commune à vouloir se développer en modifiant ainsi une partie de son territoire s'inscrit dans une démarche locale controversée. La démonstration

localiste la plus flagrante que la ville ait connue en lien avec ce projet est sans conteste l'arrivée des militants qui se sont implantés au début du mois d'octobre 2019 lorsque la municipalité a démarré les travaux de démolition de la dune de la Normandelière. Lorsque le préfet de Vendée a accepté la nouvelle et dernière version du projet du port, le maire a alors commandité le début des travaux en commençant par la destruction de la dune à la place de laquelle les bassins seront creusés. Comme par automatisme, il n'a pas fallu beaucoup de temps pour que les opposants au projet se révoltent pour protéger cet espace naturel en repoussant l'assaut des bulldozers déjà en action. La ZAD s'est alors rapidement créée dans un terrain privé situé sur le site de la ferme de la Normandelière, à quelques mètres du chantier. Pendant six mois, les zadistes vont s'emparer des lieux avec diverses constructions de bois afin de retarder au maximum les démolitions.



Le «phare» de la ZAD de Brétignolles-Sur-Mer, 31 Octobre 2019
© Radio France - Marc Bertrand

Actuellement au cœur de cette bataille, j'ai eu la chance de pouvoir rencontrer l'une des figures emblématiques du localisme à Brétignolles-Sur-Mer, le président de l'association la Vigie, monsieur Jean-Baptiste Durand, qui lutte contre ce

projet depuis de longues années. Pendant notre entretien, il m'a rapporté l'arrivée de cette installation éphémère. En effet, étant l'une des personnes les plus investies dans le démantèlement de ce projet municipal, Jean-Baptiste Durand se devait de garder une image défensive pacifiste c'est pourquoi il s'est très vite positionné comme porte-parole entre la ZAD et l'association dont il fait partie. Pour lui, toutes ces personnes venues soutenir leur cause ont créé un élan de solidarité entre les défenseurs de la zone. Rapidement, de nombreux habitants positionnés contre le projet vont venir aider les résidents zadistes en leur apportant des vivres, des couvertures et du matériel en tout genre et cette forme de désobéissance civile est spontanément devenue légitime et justifiée pour les personnes s'opposant au port.

Afin de conserver cette bienveillance dans la défense de la zone, le président de la Vigie Jean-Baptiste Durand, va organiser régulièrement des réunions au sein de la ZAD. Lui et les adhérents de l'association vont venir partager avec eux leurs motivations et surtout leur apporter des éléments pédagogiques dont ils ont besoin pour comprendre les enjeux de la situation. Ils vont leur fournir des affiches et l'argumentation précise nécessaire pour mener à bien leur lutte. Mais pendant ces six mois, certains opposants anarchistes vont venir se joindre à la lutte des zadistes et engendrer de nombreuses dégradations.

Pendant plusieurs semaines, ces militants extrêmes vont montrer leur mécontentement en optant pour une lutte plus tenace. D'après ce que rapporte la presse locale, une voiture de civils a été bloquée sur la route de la ZAD grâce à l'installation de chicanes et plusieurs individus ont détérioré cette dernière et crevé ses pneus. À la suite de cette altercation, la gendarmerie est intervenue accompagnée du Psig afin de procéder à une vérification d'identité sur place ainsi qu'au démantèlement de la ZAD. Plus tard dans la journée, de nombreux habitants sont venus prêter main-forte aux autorités afin de remettre les lieux dans leur état initial. Malgré

les bonnes volontés des résidants de la ZAD et les conseils de l'association la Vigie, Jean Baptiste Durant, président de l'association la Vigie et Frédéric Fouquet, l'adjoint au maire de l'époque, deux opposants directs, s'accordent à dire que certains individus localistes ont mené un combat dépassant les limites de l'acceptable pour la population. Monsieur Fouquet poursuit en expliquant que les "*tensions sont montées d'un cran durant les semaines précédant leur expulsion*²⁹". Sur les lieux, de nombreuses détériorations et un camion incendié ont été retrouvés comme le témoigne la presse locale.



Les installations de la ZAD ont été démantelées, avril 2020
©Journal des Sables



Le site de la ZAD condamné, mai 2020. (Photographie personnelle)

29. Frédéric Fouquet, adjoint au maire au moment des faits, *Démantèlement de la Zad de Brétignolles-sur-Mer : le déroulement de la journée*, Le Journal des Sables, 8 avril 2020

Lors de ma rencontre avec le président de l'association la Vigie, monsieur Jean-Baptiste Durand, j'ai pu me rendre compte de l'ampleur de leur combat et de la complexité d'un tel projet. En effet, pendant un long moment d'échange il m'a raconté, du point de vue de l'association, comment le projet a été mené pendant toutes ces années.

En 2003 lorsque la proposition de la création d'un port de plaisance sur la Normandelière est faite aux habitants, un groupe se démarque et crée une association afin de lutter contre ce dernier : la Vigie. En effet, malgré une majorité votante en faveur de sa création, le port de Brétignolles-Sur-Mer doit faire face à de nombreuses critiques techniques et juridiques. Pour l'association, l'intérêt général qui a été évoqué pour ce projet n'est pas recevable puisque le fait de couper une partie d'une plage publique très fréquentée et de la privatiser en faveur d'une population possédant un bateau n'est autre qu'un intérêt privé à leurs yeux. Quand un élu se présente, c'est pour exercer un pouvoir qu'on lui donne afin de servir l'intérêt d'une partie de la population et non son propre intérêt, or à Brétignolles c'est ce qui est reproché. Mais ce n'est pas le seul point négatif que les membres de l'association vont remarquer alors ils vont se lancer dans l'étude détaillée de ce projet afin de forcer la commune à abdiquer et à faire le deuil de ce projet.

En 2011, plusieurs années après l'annonce officielle de ce projet, le préfet accepte une enquête publique. Pour la commune, c'est un projet totalement local puisqu'il est proposé par le maire pour servir les intérêts de sa commune. Afin de monter un projet comme celui-ci, le responsable du projet, qui est donc le maire de Brétignolles dans ce cas précis, doit respecter des étapes réglementaires. Dans un premier temps, il va devoir faire appel à des bureaux d'étude pour réaliser une étude d'impact qui est un document indispensable au montage du projet, c'est le premier élément à fournir, il est primordial.

Cette enquête publique de 2011 va prendre du temps puisqu'il va être demandé de refaire l'étude d'impact à plusieurs reprises. L'association m'explique que les cabinets d'étude sont embauchés avec l'argent du contribuable afin de réaliser des études pour la commune selon leur volonté. Ces cabinets sont donc payés afin d'aboutir à un résultat satisfaisant demandé par le commanditaire et pour l'association les résultats sont forcément faussés. Leur but est donc d'apporter une contre-expertise afin d'être certains que les études soient parfaitement justes, mais pour ce faire ils ont besoin de fonds afin de financer des professionnels. Une fois la somme nécessaire en main, l'association va se charger de contacter des professionnels afin de monter leur dossier elle-même. Pour commencer, ils vont se pencher sur le premier problème technique le plus flagrant pour eux, la zone humide. Monsieur Durand, le président de l'association m'a expliqué que la création de ce port était totalement innovante puisqu'il s'agit de faire entrer l'eau de mer dans la terre, une manière de construire totalement nouvelle. Or, dans le cas de Brétignolles, il faut creuser et faire entrer l'eau de mer dans une zone humide, dans un marais et pour lui "*il faut un sacré cran pour oser proposer une chose pareille*³⁰", mais les études sont formelles, cela est possible.

La zone où se trouve le projet du port est située dans le SAGE Auzance Vertonne qui couvre 620 km² et regroupe 29 communes du département. Le SAGE est un document illustrant le schéma d'aménagement et de gestion des eaux sur une zone donnée et ce dernier va permettre, dans le cadre du projet de Brétignolles par exemple, de fournir un inventaire précis des aménagements possibles sur le terrain choisi. Or, selon l'association, ce document va mettre énormément de temps à arriver et cette dernière va donc décider de faire le document elle-même. Cette dernière va donc engager un bureau d'étude de La Rochelle afin d'aboutir à une expertise neutre.

30. Entretien avec Guillaume Langlois, Océanographe

À la suite de la création de ce document, le président de la Vigie va prendre un rendez-vous avec le directeur du SAGE (schéma d'aménagement et de gestion de l'eau) Auzance Ver-tonne afin de lui montrer son rapport complet et c'est seulement trois mois après son intervention que l'inventaire du SAGE sort et les documents sont identiques.

Parallèlement à tout cela, il y a également, de leur point de vue, un élément non respecté dans le document de l'étude d'impact. En effet, pour l'association la notion d'ERC n'est pas respectée par le maître d'ouvrage. Dans un projet comme celui-là, le responsable doit tenir compte de trois critères : éviter si on peut, réduire si on ne peut pas éviter et compenser ce qu'on ne peut pas réduire. Pour le président de l'association à Brétignolles ces points ne sont pas exécutés puisque la notion "Éviter" n'est pas respectée puisqu'il y a un port de chaque côté de la zone, les ports peuvent donc être agrandis afin de répondre à la demande d'anneaux et donc éviter de construire à Brétignolles. Ensuite, "Réduire" les impacts sur l'hydrologie du terrain semble totalement impossible pour l'association puisque l'emprise sur les zones humides est incontournable. Et enfin pour "Compenser" les impacts sur cette zone naturelle la mairie s'engage à l'entretenir au fil du temps. Pour le président de l'association, ce compensatoire n'est pas recevable et créé uniquement pour satisfaire l'opinion publique. C'est à ce moment-là que les membres de l'association vont comprendre qu'ils vont avoir besoin de bagages juridiques afin de prouver que le montage de ce projet est caduc puisque pour eux les irrégularités urbanistiques sont nombreuses.

Pour créer ce type de port novateur, il va falloir respecter des règles d'aménagement précises. Étant donné que ce projet est construit en rétro littoral, c'est-à-dire dans les terres derrière le rempart naturel dunaire ce n'est pas un projet de DPM (département maritime), qui concerne les aménagements allant de la mer jusqu'en haut de la plage, mais bien le PLU (plan local d'urbanisme) qui va être le règlement principal

de ce projet. Ce PLU doit être en cohérence avec le SCOT (schéma de cohérence territoriale) qui lui doit correspondre aux volontés de la loi littorale qui est au-dessus de tous ces codes d'aménagement. Les autorités délibérantes qui ont le pouvoir de modifier ces textes ne sont autres que le maire pour le PLU et le président de la communauté de commune pour le SCOT, chacun doit établir son texte en accord l'un envers l'autre et en adéquation parfaite avec la loi littorale qui est inchangeable à leur échelle. Comme me l'a expliqué monsieur Durand, le site choisi pour implanter le port est soumis à une coupure d'urbanisation et de covisibilité établie dans le POS de 1998 ce qui interdit tout aménagement dans cette zone et sur la zone humide classée. Pour remédier à cela, le responsable du projet monsieur Chabot qui est maire de Brétignolles est également président de la communauté de commune ce qui lui permet d'avoir accès à tous les documents réglementaires d'urbanisation. En tant qu'autorité délibérante, il va ainsi modifier le SCOT afin de supprimer la coupure d'urbanisation existante.

Pendant deux ans, la commune de Brétignolles va dépendre du RNU (règlement national d'urbanisme), car le PLU n'a pas été fait dans les temps. Une OAP (orientation d'aménagement et de programmation) est donc créée afin de préparer le projet du port. À la suite de ces changements l'association "la Vigie" va les attaquer en justice en 2017 pour avoir modifié le SCOT et également en 2019 pour la modification du PLU. Quelque temps plus tard, l'association va même attaquer en justice le préfet pour avoir déclaré l'utilité publique et l'autorisation environnementale d'un projet soumis à des controverses juridiques. De plus, lors de l'enquête publique ayant eu lieu auparavant, les commissaires-enquêteurs ont émis une réserve sur le coût des travaux, pour eux la somme annoncée par la municipalité ne serait pas suffisante pour la création d'un tel projet. L'enquête publique est présente dans un projet afin de fournir un avis favorable, défavorable ou l'un des deux avec réserve qui sera ensuite transmis aux services de l'État. Mais ce n'est qu'un avis, l'enquête publique n'est pas décision-

naire, or, si celle-ci émet une seule réserve sur un projet, l'État est normalement obligé d'en tenir compte lors de son verdict.

Dans l'exemple de Brétignolles-Sur-Mer, suite à la réserve du budget, Benoît Brocart, le préfet de la Vendée a tout de même autorisé le projet en déclarant l'intérêt général en juillet 2019. Afin de justifier cette décision, la préfecture de Vendée annonce que le projet du port répond à "*une insuffisance d'anneaux dans les ports du littoral vendéen*³¹." À la suite de cet arrêté de déclaration d'utilité publique, le port de Brétignolles-Sur-Mer est donc accepté.

Le budget présenté lors de l'annonce du projet est un des éléments les plus controversés depuis que ce dernier a vu le jour. En plus de l'avis de l'enquête publique, plusieurs professionnels se sont confiés à moi sur le fait que le prix du port était totalement vu à la baisse. Parmi eux, j'ai eu la chance de rencontrer un expert des aménagements maritime qui m'a certifié que la réalisation de cet espace nautique aurait un coût beaucoup plus élevé que celui prévu par la municipalité. Afin d'illustrer ses propos, il a pris pour exemple le port de Cherbourg. Dans ce cas précis, la création d'un terre-plein a coûté environ cent millions d'euros, et cela seulement pour construire un quai, à Brétignolles il faut tout faire, partir de zéro. Pour la construction du port, il faut selon lui des bateaux spéciaux comme des bateaux câbliers coûtant 250 000 euros par jour ou encore un bateau de dragage industriel mesurant près de 150 mètres et pesant 20 000 tonnes. Le problème majeur est que de tels bateaux ne se prêtent pas à la zone de Brétignolles puisque le sol est composé principalement de roche et la coque risquerait de s'ouvrir et d'engendrer une marée noire. Pour lui, le site ne se prête pas à de tels travaux que ce soit pour creuser un chenal ou pour réaliser les aménagements en mer et tout cela n'a selon lui pas été prévu dans le budget.

31. Benoît Brocart (préfet de Vendée), *Feu vert pour le port de plaisance de Brétignolles-sur-Mer*, France Bleu, 17 juillet 2019.

Depuis tout ce temps, l'association mène une lutte acharnée en justice afin que ce projet soit dénoncé et arrêté, car pour eux et comme le pense un grand nombre de personnes le problème majeur de ce projet ce n'est pas l'environnement, bien qu'il joue un rôle important, mais bien les malfaçons et les montages de projets jugés pour eux hors la loi. L'association souhaite dénoncer un projet caduc qui utilise l'abus de pouvoir pour parvenir à ses fins. Actuellement, le projet est totalement à l'arrêt puisque le président de la communauté de commune a changé et c'est désormais monsieur Blanchet qui est le nouveau décisionnaire du schéma de cohérence territoriale. Son arrivée à la présidence est de très bon augure pour l'association puisqu'il a la volonté de changer le SCOT afin de venir à un nouveau plan d'aménagement ce qui a permis de mettre fin aux échanges juridiques en vigueur. Dans cet exemple d'aménagement du territoire, il est impressionnant de voir qu'une affaire pourrait aller jusqu'en justice européenne alors qu'elle peut être réglée par une seule personne au sein de la communauté de communes.

Pour l'avenir, l'association souhaite que les textes du SCOT et du PLU soient revus afin de rétablir la coupure d'urbanisation verte et qu'elle soit définie comme un espace remarquable afin d'obtenir un classement protecteur pour cette zone.

Au fil du temps, nous allons donc suivre cette affaire et voir le dénouement de ce projet. Victoire locale ou victoire localiste, quel que soit le résultat final, ce projet aura au moins participé à illustrer les rivalités existantes sur un même territoire lorsqu'un nouvel aménagement est proposé. Grâce à cet exemple, j'ai réellement pu me rendre compte de la division locale et des conséquences qu'un projet d'aménagement du littoral peut avoir sur une population entière.

4. L'enjeu actuel est de revenir au local

Actuellement, avec la crise sanitaire et le bouleversement climatique qui inquiète les populations, une réelle prise de conscience de l'importance de notre territoire local se fait ressentir afin de prévoir l'avenir. Depuis plusieurs années, il y a une véritable volonté de donner plus de responsabilités au local, à l'exemple de la loi Raffarin qui vise à donner davantage de pouvoir de décision aux acteurs locaux. Cela a pour but d'aboutir à une meilleure gestion du territoire et à une meilleure cohésion d'ensemble. Il y a une véritable volonté de valoriser les ressources territoriales et les identités locales, un point très important dans l'appartenance à un lieu. À Brétignolles-Sur-Mer par exemple, les habitants et les touristes ont des lieux emblématiques et représentatifs, à leurs yeux, de la commune (la Sauzaie, la Normandelière ou encore la place du marché). Des lieux remarquables qui sont de véritables atouts touristiques, fidélisant et attirants comme le Dolmen ou encore le rocher Sainte Véronique qui sont de véritables éléments historiques créant l'engouement et l'identité de ces lieux. Pour mettre en valeur ces territoires et ce patrimoine local, il est nécessaire d'élaborer des règles d'établissement (environnementales, urbanistiques ou encore économiques) qui serviront à assurer un équilibre entre constructions humaines et système environnemental.

Il est nécessaire de prendre en compte le local pour renforcer le vivre ensemble, le développement territorial ou encore l'économie. Il est important de penser localement afin d'aboutir à une dynamique européenne. Pour les localistes, le fait de mener des actions locales serait un très bon moyen pour dynamiser la société actuelle au niveau international. Mais malgré tout ils opposent bien souvent L'État et la commune ou encore la région, mais pour Aurélien Bernier, auteur de l'ouvrage *l'illusion localiste* c'est une erreur puisqu'il

est important de lier intelligemment l'action locale et l'action nationale.

Pour tous les présidents français, le fait de penser localement est un moyen de planifier et d'organiser chaque territoire selon leur propre volonté de développement et d'identification. C'est le principe même de la décentralisation. Chaque mairies ou présidents de région et de département est libre de laisser ou non une place aux citoyens locaux dans le processus de décision. Avec le mouvement des « gilets jaunes » en 2018 nous sommes en mesure de nous demander si cette pratique de donner la parole au local n'est pas finalement une illusion comme l'explique Aurélien Bernier dans son ouvrage. Bien souvent remise en cause, de nombreuses personnes soupçonnent cette action de décentralisation comme une manière d'adoucir les citoyens en créant une illusion localiste. L'un des exemples principaux est l'économie. Dans son écrit, monsieur Bernier l'illustre en posant une question simple : *“l'ordre économique nous permet-il d'agir indépendamment de lui, même au niveau communal³² ?”* Pour lui, la réponse est négative puisque malgré une économie locale, le territoire est soumis à des liens internationaux. Selon lui, la décentralisation est une illusion créée pour éviter toute remise en cause d'un pouvoir établi. Malgré tout, cela révèle une véritable volonté de changement en faveur du local, un réel engouement pour faire de ce territoire, un véritable enjeu en faveur du développement.

Mais cet enjeu local fait l'objet d'attitudes divergentes en ce qui concerne sa gestion.

Selon Alberto Magnaghi il existe trois interprétations qui correspondent à trois types d'approches entre le local et le global.

La première est une interprétation fonctionnelle descendante de la globalisation. Dans ce cas, ce sont les principaux

32. Bernier Aurélien, *L'illusion localiste*, 2020, p.9

acteurs économiques du global qui vont utiliser les exploitations et les ressources territoriales afin de développer l'économie. Cette façon de concevoir engendre donc une évolution non uniforme puisque ce sont des évolutions localisées et spécifiques en fonction des zones traitées. Pour Alberto Magnaghi cette façon de faire crée une contradiction et donc une forme de compétitivité entre les différents acteurs locaux.

La seconde est une interprétation recherchant l'équilibre entre le local et le global : le "Glocal³³". Le but est ici de trouver un juste équilibre entre les ressources et les atouts locaux tout en les utilisant comme instrument de développement pour la globalisation. Ici, il y a une réelle volonté de faire évoluer un tout, d'unir les savoir-faire locaux en faveur d'un développement d'ensemble et ainsi de contribuer à une cohésion et une compréhension globale.

La troisième et dernière interprétation est une interprétation privilégiant le local au global. Dans ce cas précis, la volonté première est de concevoir une évolution grâce au territoire local et à ces ressources. C'est un principe de conception solidaire entre les villes ou encore les régions afin de faire évoluer un ensemble. C'est la volonté de la "*globalisation par le bas*³⁴" qui vise à valoriser l'artisanat, le travail autonome et surtout la solidarité entre ces actionnaires locaux. Selon Alberto Magnaghi ce mode de fonctionnement peut promouvoir un système de relations globales à partir de la valorisation du savoir-faire local.

Malgré les différentes façons de concevoir, l'enjeu actuel est tout de même de se concentrer sur le local et sur ses ressources afin de créer un développement global homogène et cohérent. Actuellement, avec le changement climatique que nous connaissons, de plus en plus de personnes se mobilisent

33. Notion utilisée par Alberto Magnaghi, *Le Projet Local*, 2003

34. Expression utilisée par Alberto Magnaghi, *Le Projet Local*, 2003, p.47

pour lutter au quotidien contre ce phénomène. Cette volonté de se recentrer sur la production locale à quelque chose de très réconfortant pour les populations surtout dans ce contexte. Cette philosophie peut s'apparenter au courant dans lequel Alberto Magnaghi s'inscrit, le territorialisme. Attaché à un fort ancrage local, le territorialisme repense notre vision pour s'ouvrir à l'environnement. Ce mouvement repose sur la volonté d'un développement local, "auto soutenable" afin d'aboutir à un équilibre économique, politique et social tout en préservant davantage notre territoire. Une réelle volonté de repenser la ville comme un ensemble où le lien entre la nature et la société est omniprésent. Une façon d'aménager en harmonie avec le territoire, en contact avec le vivant. Avec le bouleversement climatique qui est à notre porte, l'idée n'est plus de savoir sauver un milieu naturel, mais, comment apprendre à sauvegarder un milieu anthropisé et penser à nos besoins primaires. Le territorialisme souhaite considérer le territoire comme un être vivant. Il souhaite revenir à la base de la vie, lorsque la Terre, Gaea était considérée comme un être capable d'avoir un cycle de vie, une régénération. Selon l'école territorialiste, l'avenir se base sur une réflexion locale qui prend en compte le patrimoine territorial de manière sensible. Cette philosophie refuse tout plan d'aménagement imposé et se veut libre de faire reluire l'identité et les valeurs locales. Il nous faut prendre en compte notre vision, nos sentiments vis-à-vis de notre territoire. Le territorialisme n'est pas en recherche d'équilibre, mais d'une symbiose avec notre territoire où l'homme et ses artifices seraient en mesure de s'adapter. Dans le projet local, Magnaghi nous parle d'un "*dialogue poursuivi entre des entités vivantes, l'homme et la nature, dans la longue durée de l'histoire*"³⁵.

De plus, avec la crise sanitaire actuelle j'ai pu constater l'importance du local. Avec la pandémie de la Covid-19 et la première restriction de déplacement des cent kilomètres, les

35. Alberto Magnaghi, *Le Projet Local*, 2003, p.7

Français n'ont pas eu d'autre choix que de privilégier les lieux de vacances proches de leur domicile. De ce fait, la plupart des personnes ont réellement pu redécouvrir les paysages locaux. *“Nous sommes nantais et nous cherchions une destination locale près de chez nous pour passer quelques jours de vacances à la mer³⁶”* me confie une touriste nantaise venue avec sa famille en vacances à Brétignolles-Sur-Mer. Les destinations locales sont très réconfortantes durant cette pandémie puisque cela apporte un sentiment de sécurité face à tout cela.

Cette volonté de revenir au local est plus que jamais d'actualité puisqu'en plus de la sécurité sanitaire qu'il procure, c'est une véritable façon de lutter contre les dégradations climatiques actuellement et également de promouvoir le savoir-faire et les ressources locales dans l'optique d'une évolution globale homogène.

36. Entretien avec une touriste nantaise.

III- UN TERRITOIRE MORIBOND

1. Un territoire objectivisé

Au fil des années, l'homme n'a cessé d'évoluer entraînant une modification de ses besoins et donc de sa consommation. Ces évolutions ont donc eu, et ont toujours, des répercussions sur notre environnement. Au cours des années, nos manières de construire, de créer de l'énergie ou encore de cultiver ont énormément changé afin de faire face à une population en constante augmentation. Face à tant de changements, le territoire s'est retrouvé totalement objectivisé, l'économie a pris le pas sur l'environnement. Le monde actuel présente un mode de consommation abusif allant jusqu'à parler de surconsommation. Beaucoup de spécialistes accusent et dénoncent un mode de vie et de consommation obsolète au vu des nombreuses répercussions constatées dans le monde. L'agriculture est l'un des exemples les plus flagrants de l'objectivisation du territoire.

En réponse à cette consommation de plus en plus importante, les multinationales recherchent la production massive et l'usage des pesticides en est un exemple. Dans le film *Solutions locales pour un désordre global* de Coline Serreau, des agriculteurs de tous horizons confient leur douleur face à une agriculture délocalisée et une manière de produire orchestrée. De plus, l'usage de la chimie afin de produire de façon massive a eu des conséquences dramatiques sur la plupart des espaces agricoles. L'un de ses professionnels de la production alimentaire confie dans ce documentaire que depuis l'arrivée de ces derniers, les sols agricoles sont devenus des déserts dans lesquels il est presque impossible de produire. L'un des exemples les plus parlants de ce reportage n'est autre que des vignes qui ont été arrachées afin de montrer l'état préoccupant de la terre. À cause d'un sol saturé et en mauvais état, les racines des végétaux ne parviennent plus à s'enfoncer dans le

sol créant ainsi des pieds de vigne horizontaux, preuve que le végétal ne parvient pas à s'épanouir dans ce type d'environnement. Mais l'objectivation du territoire ne s'arrête pas là.

L'Homme, depuis toujours, a utilisé ce dernier comme un support de création et de développement pour les populations. En effet, le tourisme est l'un des principaux facteurs de l'économie du pays c'est pourquoi au cours des dernières décennies de nombreux aménagements ont vu le jour pour répondre à l'évolution de celui-ci. Les côtes se sont peu à peu développées pour accueillir de nouvelles stations balnéaires et de nouvelles structures d'accueil du tourisme. Si nous prenons comme exemple la côte méditerranéenne, nous pouvons totalement voir l'évolution de celle-ci en faveur du tourisme. Étant donné son ouverture maritime sur les continents voisins, elle est depuis toujours une destination incontournable en constante transformation. De plus, le béton remplace le sable de ce littoral en pleine urbanisation et c'est bien l'un des exemples les plus importants montrant comment l'aménagement du bord de mer est façonné en faveur de l'économie. Pour illustrer ce propos, nous pouvons prendre l'exemple de la baie de Jounieh en périphérie de Beyrouth qui a vu sa côte naturelle radicalement changée en faveur du tourisme, et ce en moins de trente ans. En effet, l'implantation d'une zone touristique sur le littoral entraîne de nombreux aménagements comme des usines, des routes ou encore des centres commerciaux qui sont installés afin de faire vivre la zone.

Toutes ces constructions font donc partie d'un ensemble économique important et nécessaire au développement de l'espace touristique, mais cela s'étend sur plusieurs kilomètres privant parfois le littoral de son espace naturel au détriment de l'économie. En revanche, cette artificialisation de la côte a d'énormes répercussions écologiques. Depuis de nombreuses années, la construction de port ou encore de marinas nuit aux différentes espèces qui se trouvent sur le littoral. Avec la création des routes et des terrassements, les sols de la côte

sont mis à nu entraînant une chute des sédiments dans la mer, la rendant ainsi plus trouble et polluée. La photosynthèse est donc diminuée et l'espace de vie de la faune et la flore est impacté. C'est sur le littoral que se regroupe l'essentiel de la vie marine puisque dans les 50 premiers mètres marins se trouvent les habitats les plus importants où se concentrent 90% des plantes aquatiques et 70% des poissons et les rejets des stations balnéaires impactent dangereusement cela. Il y a également des risques pour la santé humaine puisque les eaux étant polluées sur la côte, les baignades deviennent parfois risquées, voire même interdites à certains moments de l'année.

En revanche, depuis plusieurs années, l'apparition de plusieurs lois comme la loi littorale ont permis de protéger la côte contre l'aménagement abusif afin de préserver des écrins de nature très importants pour notre écosystème. Grâce à celle-ci ou encore au conservatoire du littoral, l'urbanisation de la côte est ralentie et beaucoup d'espaces naturels sont protégés et sauvegardés.

La constante recherche de l'économie pousse bien souvent l'Homme à concevoir pour répondre à une demande en constante évolution et le territoire sur lequel nous vivons se retrouve totalement objectivé, en retrait face à toutes ces décisions d'aménagement. Le problème majeur dans l'objectivation du territoire est que nous avons besoin de ce dernier pour continuer de produire et de construire durablement il faut donc en prendre conscience afin de le préserver de façon pérenne. La construction à outrance ou encore le passage incessant des touristes sur une zone naturelle peut au fil du temps causer sa perte par exemple les dunes qui s'effondrent sous le va-et-vient de populations saisonnières. Une dune, une fois qu'elle est détruite, ne peut pas être réparée et c'est l'un des moyens naturels les plus efficaces pour lutter contre la montée des eaux. L'objectivation du territoire peut parfois se retourner contre la logique créant ainsi des risques non pris en compte pour les populations.

Afin d'approfondir le sujet, j'ai décidé d'interroger monsieur Guillaume Langlois, un océanographe travaillant depuis des années sur la côte. Selon lui, l'aménagement du littoral doit être pensé au cas par cas, il faut sortir du schéma archaïque et développer une nouvelle vision de concevoir ces espaces. Pour lui, il ne faut plus penser comme il y a cinquante ans, et malheureusement c'est beaucoup le cas en France en ce qui concerne le développement des projets littoraux ou le développement économique territorial. La vision actuelle est tournée vers le capitalisme à outrance, une façon de faire qui n'est pas compatible avec la préservation de notre territoire. Si nous prenons par exemple le cas de Nantes et de Bordeaux nous pouvons voir que ces deux villes ont été construites, car il y avait une route de navigation commerciale, mais en aucun cas il a été évoqué que construire proche d'une rivière présente beaucoup de risques comme la submersion ou encore les sols instables qui ne se prêtent pas à la réalisation de fondations stables.

À Nantes, en face du CHU actuel, les façades des bâtiments sont penchées à cause de l'enfoncement dans le sol dû à leur poids. Pour le littoral c'est pareil, l'environnement a beau être d'une extrême beauté, cette zone n'est pas propice à la construction puisque nous ne savons pas prédire la montée des eaux. La puissance de la mer ne peut être égalée et les ouvrages béton se trouvant sur son passage ne peuvent résister c'est pour cela que les constructions sur le littoral doivent être conçues avec les professionnels capables de comprendre et de prévoir les risques naturels liés à l'environnement. Selon lui, actuellement les ouvrages du littoral sont pensés principalement à des fins économiques afin de développer la côte, mais il est important de lier économie et environnement si nous voulons faire des constructions pérennes sur un territoire préservé.

Aujourd'hui, notre territoire est dépourvu de signification pour la plupart des habitants. L'urbanisation de ce dernier,

notre façon d'habiter et de consommer s'est dégradée au fil du temps jusqu'à en faire aujourd'hui un territoire moribond. Notre manière de vivre consume les ressources humaines et territoriales et ainsi participe à la dégradation de notre environnement. Actuellement, les métropoles contemporaines ne s'intéressent plus qu'à la production et la consommation pour répondre aux besoins actuels. Il est important de penser à une amélioration afin d'aboutir à la production d'un nouveau territoire, fertile aux nouvelles générations. Il est primordial de préserver notre territoire afin de le rendre pérenne et en adéquation avec notre façon de vivre. Le fait de lier la nature et la culture est essentiel pour le bon développement de notre territoire. C'est ce qui est appelé le "*développement auto-soutenable*³⁷" par Alberto Magnaghi dans son ouvrage. Malgré cette dégradation de nos espaces de vie, nous ne partons pas de zéro puisqu'il existe un patrimoine territorial d'une extrême richesse.

2. Quels impacts environnementaux?

Le littoral tel que nous le connaissons ne cesse d'évoluer avec le temps et la question du dérèglement climatique rythme actuellement notre quotidien. Bien que ce changement mondial soit dans tous les discours depuis des décennies, l'aménagement des côtes françaises ne semble pas prendre en considération l'importance de cette crise environnementale. Afin d'illustrer ce propos, j'ai une nouvelle fois partagé avec monsieur Guillaume Langlois. Ayant soutenu les opposants au port de Brétignolles-Sur-Mer, monsieur Langlois était l'un des interlocuteurs nécessaires à la rédaction de cet écrit

37. Alberto Magnaghi, *Le projet local*, 2003, p.45

L'auto-soutenabilité de Magnaghi est une manière de mettre en lumière le rôle que les habitants-producteurs doivent jouer au quotidien afin de développer le territoire. Créer un commun en mettant en valeur des éléments du patrimoine territorial.

puisqu'il s'est publiquement exprimé contre ce dernier. Avoir son avis, m'a permis d'obtenir une approche scientifique nécessaire pour la compréhension de cet aménagement. Grâce à notre entretien, j'ai pu approcher ce sujet sous un autre point de vue.

Durant notre échange, j'ai pu le questionner sur les points techniques qui composent le projet d'aménagement de la commune. Pour lui, c'est une évidence le port ne peut pas voir le jour, car les données nécessaires à la réalisation de ce dernier ne sont pas recevables. Pour un tel projet d'aménagement du littoral, les études de la houle et de la bathymétrie doivent être faites sur site dans un laps de temps très court, car comme me l'explique Guillaume Langlois, le trait de côte et la dynamique des courants changent à toutes les grandes marées ce qui veut dire que toutes les trois semaines en moyenne, les relevés sont caducs. Pour le projet de Brétignolles, les relevés de bathymétrie et de houle ont été récupérés à partir de données obsolètes datant de 2007 issus du SHOM (Service hydrographique et océanographique de la Marine) sur un modèle mathématique mondial. Pour lui c'est une question d'échelle, dans ce cas précis il faut une équipe localisée de très haute définition afin que les relevés soient précis et exploitables.

En plus de cela, beaucoup d'autres analyses manquent au dossier comme la géophysique, la géotechnique ou encore le déminage qui est très important pour ce projet puisque des munitions de la Seconde Guerre mondiale peuvent se trouver sur la côte. En effet, plusieurs de ces éléments d'armement ont été retrouvés de La Rochelle à Saint-Nazaire alors il est fort probable que notre chère mère Nature en ait laissé s'échouer sur les côtes vendéennes menaçant les engins de construction de se confronter à une explosion durant les travaux. Parallèlement à cela, pour ce professionnel une autre erreur de conception de projet a été relevée. Apparemment, les dessinateurs du projet n'auraient pas confronté la modélisation

du port avec le trait dynamique de la côte ou bien ne l'ont pas publié. C'est-à-dire que nous savons comment est le trait de côte actuellement, mais il faut impérativement implanter le modèle du projet afin de pouvoir mesurer les impacts sur l'environnement. Le port de plaisance de Brétignolles prévoit l'implantation de digues semi-immergées afin de dévier les courants marins et pour Guillaume Langlois il faut une expertise parfaite afin de prévoir ces changements puisqu'une fois que ces derniers sont modifiés, l'impact est définitif et ce ne sont pas les arbres prévus dans le projet qui pourront remédier aux changements maritimes.

Ces changements de courants vont avoir pour conséquence de transporter les bancs de sable en va-et-vient continu ce qui va engendrer un chargement et un déchargement de sable de part et d'autre du port sur environ 50 kilomètres autour de ce dernier. Cela va créer de nouveaux bancs de sable, recouvrir les zones rocheuses ou encore anéantir et reformer certains biotopes, mais tout cela on ne peut pas le prévoir suffisamment pour le cas de Brétignolles, car il n'y a pas eu, de son point de vue, assez d'études de faites en amont.

À la suite de ces changements de courant et donc de transport de sédiments, certaines plages aux alentours vont s'appauvrir en sable jusqu'à avoir de la roche apparente et d'autres vont en avoir beaucoup plus créant parfois de nouveaux obstacles à la navigation par exemple. Monsieur Langlois m'a expliqué que tous les ports du monde ont eu un impact environnemental, par exemple le port de Cherbourg. *“ Au début de sa construction, la côte Nord du Cotentin était encore très sableuse, mais au moment où la rade de granit a été construite, les courants ont été déviés entraînant ainsi un frottement de l'eau plus intensif le long de la côte. Depuis ce bouleversement, les plages de la côte Nord sont à nues alors que sur les côtes du Calvados, plage du débarquement et sur la côte Ouest du Mont-Saint-Michel il y a du sable sur les plages³⁸”*. Selon cet océanographe, les différences présentes sur ce trait de côte *“ sont dues à la déviation du courant naturel de la Manche causé*

*par le port de Cherbourg*³⁹”. Les impacts ne sont pas uniquement visibles sur la côte puisqu'en mer la faune a également été bouleversée, car depuis ces changements de nouvelles espèces ont fait leur apparition au large du Cotentin comme des bars ou encore des thons. “*Mais tous ces impacts se mesurent précisément et avec beaucoup de temps puisque ce sont des siècles qui s'écoulent avant que les premières conséquences ne se voient physiquement*”⁴⁰”.

En plus d'avoir une incidence sur les courants marins, la création du port a un impact direct sur le site dunaire de la Normandelière qui est un élément de protection contre la montée des eaux. En effet, dans le projet de plaisance de la commune, un chenal est créé à la place de la dune qui sera supprimée et donc la seule protection naturelle anti submersion de la ville sera détruite. Pour Guillaume Langlois cette décision dépasse la raison puisque derrière cet espace dunaire, la commune est située en dessous du niveau de la mer ce qui pourrait, en cas de forte tempête, avoir des conséquences désastreuses.

Pour cet océanographe, les tempêtes comme Xynthia qui a frappé la Faute-Sur-Mer en 2010 deviennent de plus en plus fréquentes. Pour avoir un ordre d'idée, lorsque le coefficient de marée est égal ou supérieur à 100 nous parlons de danger et lors des tempêtes ce coefficient est compris entre 110 et 115 ce qui témoigne d'un risque de submersion extrême. En cas de forts vents exposés sur la côte, l'eau va être comprimée contre les terres ce qui va rehausser le niveau de la mer et si des vagues se forment la submersion arrive. Si le port est construit à Brétignolles-sur-Mer et que ces éléments sont réalisés, pour Guillaume Langlois, le résultat est clair, l'eau s'engouffrera dans cette nouvelle installation et pratiquement cinq kilomètres de terres seront submergés puisqu'elles se trouvent en dessous du niveau de la mer. Il est catégorique, à la prochaine grosse tempête hivernale, si le port voit le jour, la commune tout entière sera sous les eaux puisque le centre-

38. 39. 40. Entretien avec Guillaume Langlois, Océanographe.

ville se trouve à seulement 700 mètres derrière l'installation nautique. En plus de cela, étant donné le niveau des sols, il est également possible que l'eau ne se retire jamais de cette cuvette et le port de Brétignolles sera à jamais immergé. Ce scénario dramatique compté par cet océanographe est une hypothèse totalement cohérente avec la création du port et le bouleversement climatique que nous sommes en train de vivre. Monsieur Langlois est formel, les dunes du littoral doivent être prises très au sérieux puisque ce sont des protections naturelles.

Dans le cas de Brétignolles, la zone dunaire est classée natura 2000 ce qui indique que l'Homme n'est pas censé la modifier. Durant les travaux d'aménagement du littoral, il est important de faire attention à ne pas endommager le début de dunes embryonnaire, car cela peut déstabiliser l'enracinement total de la zone et à la moindre contrainte physique par exemple l'assaut des vagues, toute la zone dunaire peut s'écrouler. Dans le cas de Brétignolles-Sur-Mer le fait d'avoir commencé à déraciner la faune présente durant les travaux préparatoires est une erreur puisque selon lui il faut conserver le site dans son originalité au maximum et ainsi ne pas retirer les arbres et les buissons. Le risque dans cette situation est qu'en cas de forte tempête rien ne peut assurer que la dune va résister, mais en laissant les végétaux il y a une chance de plus.

3. Quel avenir pour le trait de côte ?

Le trait de côte tel que nous le connaissons actuellement est menacé de disparaître au fil du temps. Selon les experts, la montée des eaux, qui est dans tous les discours climatiques depuis des années, est inévitable.

Selon Guillaume Langlois le niveau de la mer va monter c'est une évidence puisqu'il y a actuellement une valeur minimale

de 2 à 4 centimètres de montée par an, mais comment assurer qu'avec la fonte des glaces en Antarctique on ne va pas être amené à mesurer plusieurs mètres d'augmentation ? Les études actuelles les plus probables montrent que d'ici 2100, on aurait une montée des eaux d'environ 30 à 50 mètres étant donné que l'Homme n'a pas respecté ses engagements climatiques. En France, environ 70% du territoire sera sous l'eau jusqu'à la capitale donc les aménagements actuels du littoral ne seront probablement plus accessibles d'ici une centaine d'années si les études sont exactes.

Selon monsieur Langlois, les constructions contemporaines ne sont actuellement pas en mesure de faire face à l'avenir du trait de côte. Par exemple, la ville de Venise a mis en place un projet luttant contre les inondations, ce projet nommé Moïse a été conçu dans les années quatre-vingt, les travaux de ce dernier ont commencé en 2003 et devraient être finis durant l'année 2021. Bien que les 78 digues placées à l'entrée de la lagune aient récemment empêché une inondation de la ville, pour cet océanographe ce projet en construction depuis plus de 40 ans sera devenu obsolète avant même qu'il n'est eu le temps de fêter son dixième anniversaire de création. Selon lui, il est impératif de construire selon les changements environnementaux actuels afin de préserver notre territoire et de l'habiter intelligemment. Dans le cas de l'aménagement de la côte Brétignollaise, Guillaume Langlois a proposé à monsieur Chabot, le maire de l'époque qui portait le projet, un tout autre moyen de concevoir en offshore. Son concept, comme il me l'a expliqué lors de notre rencontre sur l'un de ses chantiers nautiques, repose sur le fait de casser le dynamisme de la vague tout en créant de l'énergie. L'installation de colonnes verticales immergées en mer au plus proche de la côte va permettre de comprimer l'air grâce au flux des vagues et ainsi de mettre en mouvement une turbine interne qui produit de l'électricité. Les vagues sont ainsi cassées leur permettant de venir s'échouer sur la côte avec beaucoup moins de force. Le trait de côte est ainsi protégé de l'assaut de la mer, le rendant plus pérenne dans le temps puisque les dunes seront protégées.

gées. Cette proposition d'installation initiée par monsieur Langlois et l'entreprise HACE (Hydro Air Concept Energy) n'a pas été retenue par la municipalité qui a finalement décidé de proposer le projet du port tel que nous le connaissons aujourd'hui.

Les propositions d'aménagement du littoral qui visent à réduire les risques sont au cœur de beaucoup de discussions des élus locaux puisque l'avenir du trait de côte est plus que jamais incertain. Comme pour le projet de monsieur Langlois à Brétignolles sur mer, de nombreux spécialistes se mobilisent afin de trouver des solutions durables pour notre territoire.

Afin d'illustrer ce propos, je me suis intéressé à un exemple de catastrophe côtière qui s'est produite il y a une dizaine d'années, la tempête Xynthia. Véritable tragédie pour la commune, cette tempête hivernale a laissé derrière elle d'énormes séquelles. Cette nuit-là, 45 Français dont 29 résidents de la Faute-sur-Mer ont perdu la vie et plus de 600 maisons ont été rayées de la carte. Un peu plus de dix ans après le drame, une chose est certaine dans le cœur de tous, cela ne doit plus se produire, personne ne doit vivre ou revivre cela.



Photographies personnelles. Aux Sables d'Olonne, à moins de 10 kilomètres de Brétignolles, Xynthia a endommagé le remblai et propulsé les bateaux hors du port.



Photographie personnelle. À plus de 50 kilomètres de la Faute-Sur-Mer, Xynthia a endommagé les dunes de Brétignolles et a détruit sa digue protectrice en béton.

Comme me l'a expliqué Guillaume Langlois, le niveau de la mer monte, et continuera de monter au fil des années, il faut donc se préserver de cela, car c'est inévitable. Sur l'île de Noirmoutier, à environ une centaine de kilomètres de la Faute-sur-Mer, de nombreux travaux de renforcement de la digue ont été faits depuis Xynthia. La digue a été surélevée grâce à un mur de pierre avec une armature centrale métallique afin de résister à l'assaut des vagues. Sur ce secteur, plus de onze kilomètres de digues et de dunes ont été renforcés et cela va continuer afin de prévoir l'avenir et son évolution. Après une tempête telle que celle de Xynthia en 2010, d'innombrables logements ont été détruits par les eaux ce qui a décidé la municipalité à adapter les règles urbanistiques en vigueur.

En effet, ces malheurs permettent de mieux appréhender l'avenir et l'évolution des risques côtiers, de ce fait de nombreuses décisions sont prises afin de protéger les habitants et le littoral d'une éventuelle montée des eaux dévastatrices. Les habitants se voient dans l'obligation d'exécuter des travaux de

mise en conformité en cas d'inondation. Ces travaux, dont le prix est pris en charge dans sa quasi-totalité par l'État, visent à protéger les résidents en cas de nouveaux risques de submersion. En plus de cela, de nombreuses zones sont passées en zone rouge ce qui a pour conséquence de rendre beaucoup de terrains non constructibles provoquant une révolte des associations habitantes. Dès lors qu'il y a un risque d'inondation, les communes sont dans l'obligation d'établir un plan communal de sauvegarde. Ce dispositif permet entre autres de disposer du numéro de téléphone des habitants afin de les prévenir rapidement en cas de risques dans l'avenir. Il est important d'être en permanence conscient que les submersions marines pourront être de plus en plus violentes et catastrophiques et c'est pour cela que les élus et les professionnels œuvrent pour la sauvegarde de ce littoral et de la sécurité de ses résidents. Parmi ces professionnels du littoral, nous pouvons retrouver les chercheurs à l'observatoire des risques côtiers. Ces personnes travaillent afin de mieux comprendre l'évolution du littoral, car au fil des années la mer gagne peu à peu plus de terrain, parfois ce sont même 80 centimètres par an de cordon dunaire qui disparaissent lors de fortes tempêtes et il est important d'essayer de comprendre et de prévoir cette évolution. Mais, ces changements ne sont pas uniformes sur tout le littoral c'est pour cela que ces chercheurs essaient de prévoir les risques et ainsi permettent aux communes de faire face et de se préparer.

Pour étudier ces évolutions, plusieurs éléments doivent être pris en compte. Par exemple, la récupération de données dans les arbres. Lorsqu'un arbre est soumis à une tempête, il subit une déformation et ce sont tous ces changements physiques, qui une fois additionnés et comparés, aident à comprendre la violence des tempêtes qu'il y a eu dans le passé. En plus de cela, ils consultent les archives de photos ou encore de cartes postales afin de se rendre compte des déplacements de l'eau et du cordon dunaire. Enfin, grâce aux différents coquillages de la côte, ils peuvent déterminer avec certitude si la mer est entrée sur le littoral. Tous ces éléments mis bout à bout vont

permettre aux spécialistes de prévoir et ainsi d'anticiper les risques qui pourraient arriver à l'avenir. Il est fondamental d'étudier le passé afin d'anticiper un futur qui est incertain à cause du changement climatique.

Selon les experts, sur le littoral de demain, environ 17 millions de Français seraient menacés par l'érosion des côtes comme l'explique monsieur Stéphane Buchou, député vendéen. Selon lui, le littoral vendéen ne sera plus jamais accessible à la construction comme c'était le cas il y a de nombreuses années après la Seconde Guerre mondiale lors de l'urbanisation des littoraux. Pour lui, il est important d'anticiper l'avenir et donc d'anticiper le départ d'habitants pour leur sécurité. Dans les années à venir il y a des possibilités de départ, d'expropriation c'est pour cela qu'il est important d'en informer la population afin que cette dernière soit consciente de ce qu'il pourra arriver demain. C'est un laps de temps relativement court à l'échelle de notre planète, mais les spécialistes sont clairs, la montée des eaux est inévitable et rapide. Pour madame Valérie Masson-Delmotte, co-présidente du Grec (Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat), le réchauffement climatique est présent et donc le niveau des mers va augmenter et les grosses tempêtes seront plus fréquentes. Dans un climat qui se réchauffe, les risques changent et les aménagements de protection et de diminution de ses derniers doivent évoluer eux aussi.

Alors, comment construire un scénario local ? C'est une question posée afin d'anticiper les risques à l'avenir, car avec les grosses tempêtes du type Xynthia, les communes et des régions sont plus attentives à ce qui pourrait leur arriver à l'avenir. Mais pouvons-nous annuler ce réchauffement à notre échelle ? Selon Valérie Masson-Delmotte, aucun retour en arrière n'est possible, mais il faut changer les choses dès maintenant si nous souhaitons que d'ici 2050, le climat soit à nouveau stabilisé et que nous puissions prévoir et anticiper les risques futurs.

CONCLUSION

Au vu de la situation actuelle, il paraît justifié de remettre en question le modèle social, politique et économique local actuel au vu des résultats extrêmement préoccupants à l'échelle globale. Le vivant s'effondre à cause de l'urbanisation massive du territoire il est donc nécessaire de faire évoluer les choses afin de ne pas basculer dans un territoire moribond. Alors après avoir vécu comme nous le faisons actuellement depuis des années, pourquoi ne pas essayer autre chose ? Une autre façon de penser et de concevoir avec le territoire et non contre lui. Le modèle biorégional est-il une solution d'avenir ? Le local au service du global paraît-il être la nouvelle philosophie de nos descendants ?

Pour y répondre, il est important de comprendre son fonctionnement et ses modèles économique, politique et écologique. La biorégion étant un concept encore vague, de nombreuses interprétations peuvent être explorées. L'écrit de Kirkpatrick Sale *L'art d'habiter la Terre* exprime, selon lui, comment la biorégion peut-être un modèle d'avenir.

Selon ce chercheur, l'économie biorégionale devrait avant toute chose prendre en considération le territoire avant même de l'exploiter à des fins budgétaires.

Il est nécessaire de conserver nos ressources et de construire une cohabitation pérenne avec la nature. Les moyens de production actuels devront être stables, c'est-à-dire que la consommation humaine se voudra raisonnable par rapport à ce que la Terre peut fournir. Aller vers un abandon de la production actuelle qui se veut en constante recherche de progrès. Les énergies devront évoluer vers la nation de "propre" comme le solaire et l'agriculture à pesticides sera abandonnée pour revenir à un principe de production biologique et polyculturelle pérenne. L'artisanat local sera le nouveau remplaçant de l'industrie de masse qui passera au second plan pour

privilégier les échanges locaux non polluants. Un modèle économique qui se veut bien différent du modèle actuel, mais qui se voudrait durable plutôt que croissant.

Le modèle politique devra lui aussi être modifié. Selon l'auteur, la forme de politique la plus adaptée à la biorégion serait sans conteste le Taoïsme⁴¹, véritable association de la spiritualité humaine et de la nature, proposée par Lao Tseu, homme politique et sage chinois. Une philosophie écologique, en adéquation avec une intégration totale des lois substantielles de Gaea, la Terre mère. Une vision politique qui ne prône pas une coordination centralisée comme c'est le cas actuellement, mais plutôt son exact contraire. La décentralisation, la diversité et l'interdépendance sont les maîtres mots de ce modèle politique, véritable exemple du "*laissez les choses tranquilles*"⁴², avertissement de la nature aux Hommes de toutes époques.

Pour Kirkpatrick Sale, il est important de se rendre compte que le modèle gouvernemental actuel est responsable d'une crise écologique et qu'il n'a pas su trouver de solutions efficaces contre les problèmes majeurs comme la surpopulation, la famine ou encore les inégalités économiques mondiales. Pour lui, il est essentiel que la politique biorégionale soit basée sur le respect des principes naturels. Le principe même de conception du territoire devra être remis en question. La ville et la campagne ne devront plus s'opposer, mais se compléter afin d'aboutir à une vie plus riche.

Selon Ernst Friedrich Schumacher⁴³, la ville est nécessaire à l'homme tout autant que la campagne. Chaque personne devrait pouvoir passer de la ville à la campagne rapidement pour la rendre pleinement humaine. Pour lui, tout autre modèle est dépourvu de sens. Pourtant dans l'organisation

41. Pilier de la pensée chinoise qui se base sur l'existence d'un principe à l'origine de toute chose.

42. Kirkpatrick Sale, *L'art d'habiter la Terre, la vision biorégionale*, 2020, p.131

43. Économiste britannique ayant popularisé l'expression "Small is beautiful" de son maître Leopold Kohr.

actuelle du territoire, les régions rurales ont été peu à peu privées d'accès aux villes créant ainsi une rupture entre industrie et agriculture et c'est principalement ce que le modèle biorégional rejette. Les zones rurales et urbaines doivent être complémentaires, car elles ont toutes deux des éléments nécessaires à apporter à l'autre créant ainsi un équilibre quasi parfait.

Alors quand est-ce que ce modèle pourra être adopté ? Le projet biorégional présente un atout majeur : il peut commencer localement avec un groupe de personnes locales prêtent à faire changer les choses, il peut donc démarrer à tout moment. Seulement, la question du quand est-ce que cela se produira ? Comment passe-t-on d'un système à un autre ? D'un monde à un autre ? Il n'existe aucune réponse à cela puisqu'il n'y a tout simplement pas de modèle unique, de façon de faire linéaire. Le modèle biorégional repose sur une volonté commune de changement, d'un passage radical d'une manière de penser le territoire à une autre et cela est rempli d'incertitudes. Une chose est pourtant certaine, la volonté de changement est de plus en plus présente. Dans un monde en constante recherche d'évolution, un monde en crise écologique, le besoin de faire changer les choses est bien réel. Dans un monde actuel où la nature cherche à reprendre ses droits, le littoral est plus que jamais menacé par ses attaques. Alors le modèle biorégional est-il une solution d'avenir pour que la nature et l'Homme vivent en harmonie sur le territoire ? Une chose est certaine, même si la réponse ne peut pas être apportée en toute évidence, l'Homme doit évoluer main dans la main avec Gaea pour que cette grande question de la biorégion soit enfin résolue.

BIBLIOGRAPHIE

- SALE, Kirkpatrick. L'art d'habiter la Terre, la vision biorégionale. Wildproject. 2020, 273 p.
- Bertrand Georges. La Vendée littorale : Mireille Ters, La Vendée littorale. Étude de géomorphologie. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest, tome 33, fascicule 1, 1962. pp. 107-109.
- BOUTON, Pascal, ROY, Claude, VIAUD, Jean-Marc, GODARD, Gaston. Curiosité géologiques du littoral vendéen. BRGM. 2013, 119 p.
- D'AUDIFFRET, Olivier. Brétignolles-Sur-Mer, sur les traces de son passé, Bulletin municipal. 1999. 44 p.
- CRESTOIS, Joël. Du pays de Riez au pays de Brem, côtes de Vendée. 2001, 24 p.
- HERAULT, André-Hubert, DE RAINIAC, Jean. Histoire du canton de Saint-Gilles-Croix-De-Vie des origines à l'an 2000. Bonnefonds. 1999, 283 p.
- Targa. Leonardo. Perrault. Claude. Rondelet. Jean Baptiste. Baudement. Théophile Charles Étienne. J. J. Dubochet Le Chevalier. Celse, Vitruve, Censorin, Frontin. J. J. Dubochet Le Chevalier et compagnie. 1846. p. 0-50.
- Binot, Guy. La saga des bains de mer, Les curistes aux bains de mer, des origines à 1842. 2010, p.11.
- Boulai, Valéry, Les bains de mer : guide-hygiène. Le Blanc-Hardel. Caen. 1870, 236p.
- BERNIER, Aurélien. L'illusion localiste. Utopia. 2020, 192 p.
- MAGNAGHI, Alberto. Le projet local. Mardaga. 2003, p.0-60.

- SERREAU, Coline. Solutions locales pour un désordre global. Memento films distribution, 2010, 1h53min.
- DION, Cyril. Demain. Mars Films, 2015, 1h58min.

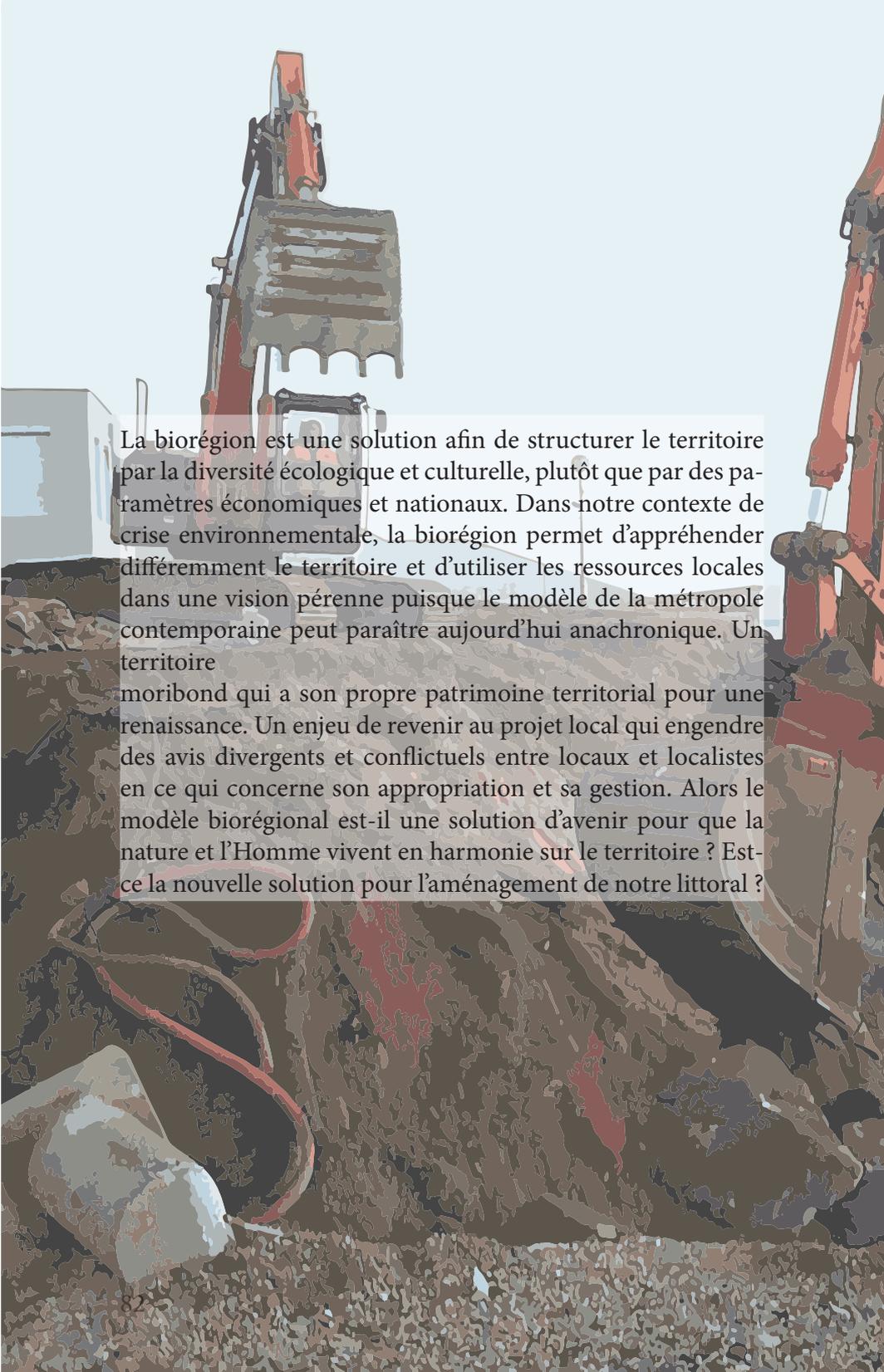
- Roche. P. Lys. S. France Bleu Loire Océan. (2019. 17 juillet). Feu vert pour le port de plaisance de Brétignolles-sur-Mer. FranceBleu. <https://www.francebleu.fr/infos/climat-environnement/feu-vert-pour-le-port-de-plaisance-de-bretignolles-sur-mer-1563371898>
- Maire de Brétignolles. Le projet de port de plaisance - Vidéo. Brétignolles-Sur-Mer. <http://www.bretignolles-sur-mer.fr/module-Contenus-viewpub-tid-2-pid-28.html>
- LaVigie. La Vigie - Association de veille citoyenne et écologique. <https://www.la-vigie.org>
- Normandelière. (2014. 01 avril). Le blog de surveillance du site de la Normandelière à Brétignolles-Sur-Mer(Vendée). <https://veillenormandeliere.blogspot.com>
- Hermel. Franck. (2020. 08 avril). VIDEO. Démantèlement de la Zad de Brétignolles-sur-Mer : le déroulement de la journée. Le journal des Sables. https://actu.fr/pays-de-la-loire/bretignolles-sur-mer_85035/en-images-de-mantelement-zad-bretignolles-sur-mer-deroulement-journee_32894511.html
- OuestFrance. (2020. 19 décembre). Brétignolles-sur-Mer. Joël Pierru remplace Christophe Chabot au conseil municipal. Ouest France. <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/bretignolles-sur-mer-85470/bretignolles-sur-mer-joel-pierru-remplace-christophe-chabot-au-conseil-municipal-7092621>
- Fouquet,F. (2014,02 avril). Brétignolles-sur-Mer. <http://www.bretignolles-sur-mer.fr/module-Contenus-viewpub-tid-1-pid-13.html>
- HACE. Hace, L'énergie des vagues. <https://hacewaveenergy.com>.

REMERCIEMENTS

Mes remerciements les plus sincères aux habitants de Brétignolles-Sur-Mer, aux commerçants, aux touristes de cette saison 2020, à Régis Fruchard pour la partie historique, à Jean-Baptiste Durand et à Guillaume Langlois, pour leur temps.

Des remerciements spéciaux à Audrey pour sa présence, à Gangneux Julie, Barbe Frédéric et à Garnier Lucile pour leurs conseils et remarques avisées.

Je souhaite également remercier particulièrement mes parents, une pensée émue pour ma mère, Diana, pour m'avoir donné confiance en moi et épaulé tout au long de sa vie.



La biorégion est une solution afin de structurer le territoire par la diversité écologique et culturelle, plutôt que par des paramètres économiques et nationaux. Dans notre contexte de crise environnementale, la biorégion permet d'appréhender différemment le territoire et d'utiliser les ressources locales dans une vision pérenne puisque le modèle de la métropole contemporaine peut paraître aujourd'hui anachronique. Un territoire moribond qui a son propre patrimoine territorial pour une renaissance. Un enjeu de revenir au projet local qui engendre des avis divergents et conflictuels entre locaux et localistes en ce qui concerne son appropriation et sa gestion. Alors le modèle biorégional est-il une solution d'avenir pour que la nature et l'Homme vivent en harmonie sur le territoire ? Est-ce la nouvelle solution pour l'aménagement de notre littoral ?