

# Dans la presqu'île de Rhuys, le réchauffement inquiète, mais pas trop

A Arzon et à Sarzeau (Morbihan), les habitants observent sans s'alarmer les mues en cours : espèces invasives, érosion des côtes, montée des eaux...

## REPORTAGE

PRESQU'ÎLE DE RHUYS (MORBIHAN)  
- envoyé spécial

Location, les pieds dans l'eau». L'écriteau, apposé sur le portail d'une villa, non loin de Port-Navalo, à l'extrême pointe ouest de la commune d'Arzon (Morbihan), serait-il prophétique? La mer absorbera-t-elle le petit bout de terre qui la sépare du jardin? Ici, sur la presqu'île de Rhuys, à la pointe sud du golfe du Morbihan, le changement climatique pourrait avoir, et a déjà, des conséquences importantes. Le quotidien régional Ouest France a ainsi titré, le 5 mars, un de ses articles : « Réchauffement climatique : et si Arzon devenait une île ? »

### « Ils ont du mal à se projeter »

Hypothèse : les eaux de l'océan Atlantique finiraient par rejoindre, au niveau du petit village du Net, celles du golfe du Morbihan, isolant la commune d'Arzon. Pas de quoi inquiéter Gisela Vacher, une Allemande de 68 ans, qui habite ici depuis plus de vingt-cinq ans. Ce jeudi 10 mars, elle promène, comme chaque jour, son jeune setter anglais sur une plage proche de Port-Navalo. « Si j'étais catastrophiste, j'aurais déjà vendu ma maison. Mais, si la montée des eaux est inéluctable, même les scientifiques ne savent pas dire si la menace est pour dans cinquante ou cent ans », avance cette enseignante à la retraite.

Le scénario n'angoisse guère non plus Chantal Tilly, 57 ans, qui propose des crêpes à emporter dans sa « Billig mobile », une camionnette qu'elle installe sur les marchés de la presqu'île. Résidant au Tour-du-Parc, une commune au sud-est de Sarzeau, elle ne se

## « LE DÉRÈGLEMENT EXISTE, MAIS JE SUIS SÛRE QU'IL Y AURA UN CHANGEMENT DE TEMPS, QUE CELA TOURNERA DANS L'AUTRE SENS »

CHANTAL TILLY  
commerçante  
sur la presqu'île de Rhuys

sent guère menacée. « Le dérèglement existe, je suis d'accord avec les études scientifiques, mais je suis sûre qu'il y aura un changement de temps, que cela tournera dans l'autre sens », veut croire la commerçante.

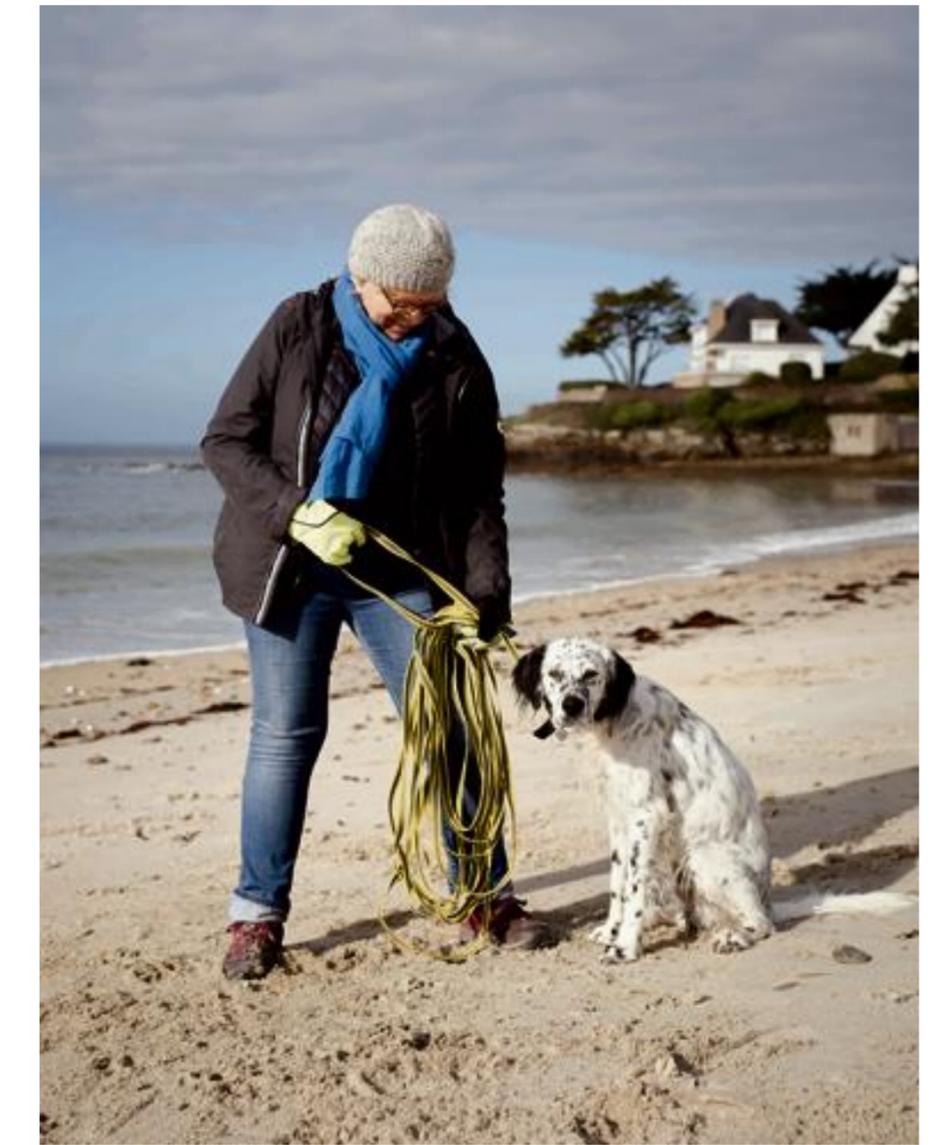
Difficile pour nombre de ces habitants de se projeter dans un avenir lointain. D'autant que des submersions, la presqu'île en a déjà connu. L'Atlas des risques littoraux sur le département du Morbihan, un livret publié par la Direction départementale des territoires et de la mer en octobre 2011, fait état d'« environ 140 dates de tempête (ayant occasionné des dommages) identifiées dans les archives entre 1705 et 2010 » : digues rompues, bateaux naufragés, marais salants ensevelis ruinant les paludiers, routes submergées, villages inondés, victimes emportées par les eaux. Les archives font état d'une tempête, en 1877, qui a provoqué la coupure de la presqu'île, la mer rejoignant les eaux du golfe, en envahissant les terres basses.

Alors pourquoi s'inquiéter des prévisions du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, dont le dernier rapport a été publié le 28 février 2022? Les eaux, au niveau planétaire,

s'élèveraient de 4 millimètres par an depuis cinquante ans. Et la prévision serait de plus un mètre d'ici à la fin du siècle. Une carte du Bureau de recherches géologiques et minières montre les nombreux points d'impact sur le golfe du Morbihan. Le parc naturel régional fait ses études sur le trait de côte, et chaque commune du littoral dispose d'un plan de prévention des risques littoraux élaboré par le préfet.

Le risque est bien documenté, et il est difficile de l'occulter. « Les gens se sont déjà retrouvés les pieds dans l'eau, mais ils ont du mal à se projeter dans le futur lointain de la remontée du niveau marin », explique Mouncef Sedrati, du laboratoire Geo-Océan. Selon ce scientifique, spécialiste en géomorphologie du littoral, l'insouciance n'est cependant pas de mise partout. « Je faisais une conférence, le 26 février, sur l'île d'Arz [dans le golfe du Morbihan], et la cinquantaine de personnes présentes ne me questionnaient que sur l'élévation du niveau des eaux. »

Le maire (sans étiquette) d'Arzon – 2500 habitants, 25000 avec les résidences secondaires et 45000 l'été –, Roland Tabart, raconte la même chose. Le réchauffement, beaucoup le constatent avec l'envasement des anses, la prolifération d'espèces invasives, l'érosion qui grignote les falaises. « Nombre d'anciens me disent que la mer, plus haute, se retire moins loin, et qu'ils trouvent moins de palourdes ou d'arénicoles [vers pour pêcher], qu'ils voient moins de bernaches. Le goémon a disparu au profit d'algues sargasses que l'on trouve dans les mers chaudes », avance le dynamique édile de 75 ans. Son compare, maire (divers droite) de la commune voisine de Sarzeau – 9000 habitants, 6500 résiden-



Gisela Vacher habite Arzon (Morbihan) depuis vingt-cinq ans. ADELINE PRAUD POUR « LE MONDE »

ces secondaires et 50000 personnes l'été –, s'inquiète aussi de l'avenir. « Notre préoccupation principale n'est pas tant le grignotage du trait de côte que la multiplication de conditions climatiques extrêmes, la conjugaison de coefficients de marée importants avec de forts vents et la pression que cela met sur certaines zones », explique Jean-Marc Dupeyrat.

### Envasement des anses

Certains souffrent déjà des évolutions climatiques. Pour Frédéric Nicolazo, président du syndicat ostréicole de la rivière de Pénerf, les effets du changement sont déjà là. « Pendant quarante ans, on entrait dans l'eau avec des cuisardes pour aller dans les parcs, maintenant il faut une combinai-

son de plongée, tellement le niveau est monté », témoigne le sexagénaire. Et les solutions sont difficiles à mettre en place. Pas question de remonter les parcs vers la côte, car, explique-t-il, il y a des conflits d'usage avec les plaisanciers qui mouillent leurs bateaux. Autre conséquence du réchauffement climatique, « avec des hivers plus doux, une eau moins froide, les huîtres se retrouvent toute l'année en croissance, sans pouvoir se reposer l'hiver, et elles sont plus vulnérables aux problèmes sanitaires », raconte cet ostréiculteur au Tour-du-Parc. Certains ont donc décidé de s'attaquer activement au problème. Agnès Le Goff, bénévole au Réseau initiatives des éco-explorateurs de la mer, vient faire régulièrement

ses relevés sur la grande plage de sable du Fogo, au sud-est d'Arzon. Quelques photos à prendre, selon un angle bien précis délimité par des piquets rouges, des niveaux de sable à noter, et des algues rouges, quand il y en a sur la grève, à entasser dans des « algobox », de petits enclos entourés de piquets pour retenir le sable en permettant la croissance de plantes tels les oyats, aux racines très profondes. « Cela permet de fixer les dunes, de stabiliser la végétation », assure la postière de 61 ans. Cet engagement est une bonne nouvelle pour Mouncef Sedrati. « Dans certains endroits, c'est déjà trop tard, juge-t-il, mais nous avons besoin que les gens s'impliquent dans la gestion du territoire. » ■

RÉMI BARROUX

# A Lille, contre l'extension de l'aéroport, le climat pèse moins que le bruit

Le projet de modernisation, désavoué par les responsables politiques locaux, ne fait guère parler au-delà des cercles militants et de riverains

LILLE - envoyé spécial

Au comptoir des bistrots de la banlieue sud de Lille, il est deux choses certaines : le choix de bières pression est de qualité, et pas grand monde ne parle du futur chantier de l'aéroport. Lille-Lesquin, au sud-est de la ville, borde pourtant ces villages de brique séparés par des zones commerciales, des entrepôts de logistique et des chemins agricoles, le tout dans un entrelacs d'autoroutes et de voies ferrées convergent vers la capitale des Flandres. La « modernisation » de l'aéroport, selon ses promoteurs, son « extension », selon ses opposants, ne bouleversera pas ce paysage, au moins jusqu'à quelques centaines de mètres d'altitude. Au-dessus, c'est à voir.

Car Lille-Lesquin voit plus grand. À l'heure de la Jupiler et de la série Camping Paradis, le serveur du café d'Ennevelin (Nord) témoigne que son comptoir, en cette mi-février, s'inquiète de dangers plus lointains : les troupes russes à la frontière ukrainienne. Sinon, la campagne présidentielle reste dis-

crète, le Covid et le passe vaccinal connaissent toujours un certain succès, mais pour l'aéroport, l'indifférence l'emporte. Quelques avions de plus ou de moins? C'est comme tout, on s'y fera. Quand ils passent au-dessus des jardins, la conversation s'arrête. Mais elle reprend toujours. Et puis, objet de la conversation en manque de soleil, « si ça mévite d'aller à Charleroi [Belgique] ou Paris pour partir à Ibiza [Espagne] ou en Crète [Grèce]... ».

En train ou en voiture, Lille-Lesquin est à un peu plus d'une heure de trois aéroports écrasants : Roissy, Bruxelles-National et Charleroi Bruxelles-Sud, une grosse plate-forme de la compagnie low cost Ryanair. Même les riverains de l'aéroport qui prennent l'avion se sont habitués à rouler vers la Belgique pour trouver plus d'options, souvent moins chères. Lille, ajoute-t-on, c'est bien pour les vols intérieurs, qui représentent deux tiers du trafic.

Marseille est à cinq heures de train? Oui, mais l'avion est moins cher, objecte Sylvain Foulhioux, le chef d'il Pasto, un restaurant italien de Lesquin. L'argument clima-

tique ne prend pas. « Il ne faut pas que les écoles soient un frein à la vie. Si on écoute les purs et durs, on ne fait plus rien! Les champs d'éoliennes, ça fait du bruit aussi. » Sa serveuse, Mireille Hector, entend bien les avions arriver quand le vent souffle dans le mauvais sens. Mais « agrandir l'aéroport si la demande est là, pourquoi pas! C'est pratique, presque un luxe. Avant de bloquer le projet, il y aurait d'autres choses à faire, comme arrêter de faire circuler les avions à vide pour sauver ses créneaux ».

### Une nuisance parmi d'autres

Personne ne semble au courant que le conseil municipal de Lesquin, au bout de la rue, vient d'émettre un avis largement défavorable au projet, comme les 32 autres communes concernées par l'aéroport, jugeant le projet inadapté et en décalage avec l'urgence climatique. La Métropole européenne de Lille, divisée, a approuvé l'aménagement, non sans poser de nouvelles conditions aux concessionnaires et à l'Etat.

La mairie de Lesquin a une belle façade de brique toute propre et,

au fond du couloir à gauche, une salle nue qui accueille, le 14 février, l'enquête publique sur l'aéroport. Christian Lebon, le président de la commission, a disposé sur les tables les pavés – 8000 pages au total – de l'enquête publique. Aux curieux qui trouvent le chemin aux heures de permanence, M. Lebon résume le débat, qui est essentiellement numérique avec plus d'un millier de contributions : « Une grande majorité des gens protestent contre les nuisances qu'ils subissent déjà. Le sonore est en tête, les trajectoires de

vol en deuxième, les gaz à effet de serre et la pollution viennent ensuite. Enfin, il y a les embouteillages générés par l'aéroport. »

La pandémie de Covid-19 avait offert un peu de répit. A la reprise du trafic, très progressive, « certains ont même eu l'impression qu'il y avait plus de vols qu'avant », relève M. Lebon. Ils avaient perdu l'habitude, goûté à la campagne. Perrine Dhelemmes, venue consigner quelques observations dans l'enquête publique, se souvient que « le Covid, c'était cool! ». Pour elle, les gros-porteurs sont une nuisance sonore parmi d'autres. Il y a aussi le ball-trap, les trains de marchandises et surtout, ajoutent deux voisins, les petits avions de tourisme : ils tournoient en liberté et sortent quand il fait beau, ce qui perturbe les barbecues.

À l'ouest de l'aéroport, concerné par 80 % des atterrissages, chaque village a son représentant au sein de l'association Les Survolés. Presque tous des hommes, qui consacrent leur retraite à l'apprentissage des caractéristiques des bi et quadrimoteurs, à l'étude des trajectoires sur de drôles de cartes

## « LE SONORE EST EN TÊTE, LES TRAJECTOIRES DE VOL EN DEUXIÈME, LES GAZ À EFFET DE SERRE ET LA POLLUTION VIENNENT ENSUITE »

CHRISTIAN LEBON  
président de la commission  
d'enquête publique

que l'on appelle « chevelu », et au détricotage des « fausses promesses » d'Eiffage et Aéroport Marseille Provence, les nouveaux concessionnaires. Ils craignent notamment l'arrivée de vols de fret, plus bruyants et souvent nocturnes, et une hausse du trafic routier dans la zone, déjà congestionnée.

Ce soir-là, ils sont huit dans un pavillon de Templemars (Nord) pour un « conseil de guerre », avec le représentant d'une association écologiste. La sensibilisation des habitants – près de 70000 concernés – commence à prendre. Mais domine le sentiment d'un combat difficile à mener, depuis que la concession a été attribuée en 2019 et que la consultation publique, en pleine pandémie, n'a débouché que sur de menus aménagements. « On est tous des béotiens face à un rouleau compresseur qui manque de sincérité », regrette l'un des « survolés ». Le lendemain, Jean-Claude Buysschaert, des Survolés de Templemars, nous envoie une photo de Lille-Nice qui passe au-dessus de son toit. Avec ce commentaire : « 78 décibels. » ■

CLÉMENT GUILLOU