



N° 489, 490 & 491

LA REVUE MARITIME

Dossier : Le Mont-Saint-Michel



- Le Mont-Saint-Michel et la mer
- L'océan, cette force unique, inutilisée (Victor Hugo)
- L'absurde est la notion essentielle et la première vérité (Albert Camus)
- Rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel
- et maintien du caractère maritime du Mont-Saint-Michel

ABONNEMENT À LA REVUE MARITIME

À télécharger sur la page de garde du site internet ifmer.org de l'IFM ou à recopier :

Je soussigné (e).....
demeurant.....

souscris :

- un abonnement

- un réabonnement

pour 4 numéros, à partir du numéro....., au prix de.....€

Tarifs France : Prix au numéro 12 €
Abonnement normal 45 €
Abonnement de soutien personne physique 55 €
Abonnement de soutien personne moral 110 € ou plus
Abonnement étudiant (sur justificatif) 15 €
Étranger : Abonnement 55 €

Fait à....., le.....

Signature,

Règlement par chèque à l'ordre de l'Institut Français de la Mer - 47, rue de Monceau - 75008 Paris à envoyer avec le présent bulletin.

Aux auteurs, aux lecteurs,

Les textes destinés à être publiés par La Revue Maritime sont à adresser à la rédaction par Internet sous forme de fichier attaché au format .doc (Word) ou .rtf (*rich text format*), mais non au format .pdf (*portable document format*), sans mise en page et sans enrichissement typographique (caractères gras ou soulignés, majuscules intempestives, etc.) ou iconographique (photographies, dessins, graphiques, etc.), dans le respect de l'orthographe et de la typographie françaises. Les acronymes, même les plus évidents, doivent être explicités quelle que soit la langue employée, la première fois qu'ils sont rencontrés dans le texte. Exemple en français : la Convention du travail maritime 2006 (CTM) de l'Organisation internationale du travail (OIT). Exemple en anglais : la convention SOLAS (*Safety of life at sea*).

Les illustrations (photos, figures ou dessins, libres de droits de reproduction) sont fournies au format .jpg ou .tif (et non au format .pdf ou .doc) d'une qualité minimale de 300 dpi. Les tableaux sont fournis au format .xls (Excel).

Les opinions émises dans les articles n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Il est interdit de reproduire intégralement ou partiellement sur quelque support que ce soit le présent ouvrage (art. L. 122-4 et L. 122-5 du Code de la propriété intellectuelle) sans autorisation de l'Institut Français de la Mer ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) : 20, rue des Grands-Augustins - 75006 Paris.

LA REVUE MARITIME

47, rue de Monceau - 75008 Paris - Tél : 01 53 89 52 08

<http://institutdelamer.org>, <http://ifmer.org> ou <http://ifm.free.fr> ; e-mail : ifm@free.fr

Directeur de la publication : Eudes Riblier

Comité de rédaction : Bernard Dujardin, rédacteur en chef, François Pézard, rédacteur en chef adjoint, Françoise Odier, Jean-Louis Fillon, Régis Menu, Jacques de Seynes, Fabrice Théobald

Photographies : divers

Réalisation : NIDRA

Impression : Groupe Renard - Alençon (Orne)

Commission paritaire n° 55780 - Dépôt légal n° 525 - juin 2011

Le Mont-Saint-Michel et la mer

La Revue Maritime a publié dans trois livraisons successives, les n° 489 de septembre 2010, 490 de janvier 2011 et 491 de juin 2011, trois articles très différents sur les travaux actuellement entrepris pour gérer l'accès au Mont Saint-Michel. Il a paru utile d'en faire un tiré à part électronique en raison de l'actualité des travaux de désensablement en cours

Les trois articles réunis ici présentent trois points de vue différents. Le premier qui a suscité les deux suivants, est le fruit d'une étude économique d'opportunité sur les travaux possibles à entreprendre autour du Mont-Saint-Michel au titre de son caractère maritime. **page 4**

Le second est le point de vue officiel du conseiller interministériel en charge du dossier du rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel. **page 16**

Le troisième est l'approche de l'ancien directeur d'une entreprise de recherche opérationnelle et s'applique à traduire l'objectif politique du maintien du caractère maritime du Mont-Saint-Michel. **page 18**

Les opinions exprimées n'engagent que leurs auteurs. La Revue Maritime n'est que l'instrument de l'expression du débat et espère qu'il sera alimenté par de nouvelles contributions. Le Mont-Saint-Michel, ce monument maritime exceptionnel mérite toute l'attention de la communauté maritime.

La rédaction

Photo de couverture : Le Mont-Saint-Michel avant le rétablissement de son caractère maritime
© Syndicat mixte de la baie du Mont-Saint-Michel

Retours d'expérience sur la construction des grands équipements à vocation maritime (troisième partie)

Bernard Dujardin
Professeur à l'ENSTA

Dans le préambule à cette série d'articles ayant pour sujet les « retours d'expérience sur la construction des grands équipements à vocation maritime », paru dans le n° 487 de janvier 2010, l'auteur, professeur à l'ENSTA et ancien contrôleur général économique et financier, notait combien sont difficiles a priori les décisions concernant les investissements structurants. Il faisait remarquer : « Les développements qui suivent apparaissent sévères parce qu'ils s'intéressent d'abord aux travers de la conduite des projets dont les bons côtés ne seront évoqués que brièvement. »

Les deux premiers articles ont donné l'occasion à la Rédaction d'être interpellée par des lecteurs soit qui encourageaient la Revue Maritime en approuvant les analyses faites, soit qui apportaient des observations critiques complémentaires, soit qui trouvaient ces articles « inappropriés », les retours d'expérience devant rester localisés dans les rapports des missions d'inspection et de contrôle, cette « publicité » n'étant pas nécessaire au monde maritime.

Certains sujets évoqués n'ont pas fait l'objet de commentaires, c'est le cas des dossiers concernant des équipements anciens sur lesquels les retours d'expérience sont déjà connus souvent de longue date : le port de Fos ; le tunnel sous la Manche ; le port de La Possession. Seuls les équipements récents ou à venir ont donné lieu à des réactions dont l'intérêt est à souligner : le terminal à conteneurs de Port 2000 (Les contraintes conjoncturelles peu prévisibles ne jouent-elles pas un rôle majeur pour limiter l'impulsion sur l'économie portuaire attendue de cet investissement ? Les dessertes terrestres du port par voies fluviale et ferroviaire¹ ne restent elles pas en deçà des ambitions d'un port à conteneurs majeur ?) ; l'aide à 1 À ce titre, la perspective d'un futur TGV normand pourrait être une bonne nouvelle. Cette voie permettrait de libérer des sillons pour le fret sur l'axe ferroviaire Paris-Rouen-Le Havre.

la navigation Galileo (Les vicissitudes institutionnelles de l'Europe ne sont-elles pas au cœur des avatars que connaît le projet ?) ; les canaux à grand gabarit (N'y a-t-il pas dans ce dossier un élément d'histoire que le constat de l'auteur ignore : la crise des Balkans née de l'éclatement de la Yougoslavie en coupant le Danube à Belgrade pendant plusieurs années n'a-t-elle pas cassé la dynamique prévisionnelle de l'axe rhéno-danubien ? L'article de Jean Chapon dans le n° 486 de septembre 2009 « Réaliser rapidement la desserte par voie navigable à grand gabarit des grands ports maritimes français : une nécessité aux plans de l'économie et de l'écologie² » en posant la problématique du canal Seine - Nord - Europe sous un autre angle ne développe-t-il pas une thèse différente, également recevable ?).

Les deux derniers dossiers étudiés : le rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel et la filière des hyper-pétroliers ULCC (à paraître dans le n° 490), vont probablement stimuler de nouveaux commentaires favorables, critiques ou défavorables. Nos lecteurs savent que la Revue Maritime est une revue de débat où les thèses opposées peuvent et doivent s'exprimer dans le cadre d'un dialogue courtois et contradictoire : les opinions émises dans les articles n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Nous sommes en conséquence réceptifs pour publier tout article sur l'un ou l'autre des sujets évoqués ici, quelle que soit sa longueur, qui apporterait à ces dossiers des éclairages complémentaires, différents voire contraires. L'étude des retours d'expérience en ce domaine nous semble devoir être encouragée. Il en va de l'ambition de la Revue Maritime et de sa notoriété.

La Rédaction

Le rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel

Le chasseur de bernaches qui se creuse une tranchée à marée descendante dans la tangué de la Baie, gabion éphémère, se voit fréquemment obligé de pelleter des bois fossilisés, les « coérons » derniers vestiges non pas de la mythique forêt de Scissy, mais de la végétation ligneuse d'une basse plaine de côte qui a été envahie par les eaux. La datation de ces bois les plus récents les donne du II^e siècle avant JC. Cette végétation s'étend jusqu'à l'actuelle isobathe hydrographique des + 5 mètres. C'est au réchauffement climatique des quarante mille dernières années que l'on doit tant l'insularité des îles anglo-normandes que l'envahissement du plat pays de la baie du Mont par les flots. À l'époque où la grotte Cosquer³ était habitée – 18 500 ans avant JC, le Mont était en terre sous la forme d'un roc émergeant d'un glacier. Si la forêt de Scissy telle qu'elle est dessinée par ses inventeurs et le raz de marée de l'an 809 relèvent l'une et l'autre de la légende, il est certain qu'au temps d'Aubert évêque d'Avranches et fondateur du sanctuaire (809 justement !), le Mont était touché par la mer aux marées hautes de vives eaux.

Le caractère littoral du Mont-Saint-Michel est illustré à la fin du XI^e siècle

2 Disponible à : <http://ifm.free.fr/htmlpages/pdf/2009/2-La%20desserte%20par%20voie%20navigable%20-%20ports.pdf>

3 Dont l'entrée terrestre est située aujourd'hui à 37 m en dessous du niveau de la mer dans la calanque de la Triperie à Marseille.

Le Mont-Saint-Michel dans le plus ancien des manuscrits d'Avranches

3. Ce lieu est appelé Tombe, par les habitants. En effet, il émerge au-dessus des grèves à la manière d'un tombeau et s'étend sur un espace de deux cents coudées. Entouré de partout par l'océan, le lieu offre l'étroit espace d'une île admirable, situé entre les embouchures où viennent se déverser dans la mer la Sée et la Sélune, laissant de part et d'autre aux habitants un espace qui n'est pas trop restreint. En longueur et en largeur de la base d'où il s'élève il n'est pas loin d'avoir les dimensions qui furent, on peut le conjecturer, celles du bâtiment qui sauva la croissance du genre humain [l'arche de Noé]. À six milles de distance de la ville d'Avranches, vers l'occident, il sépare l'Avranchin de la Bretagne. Là, nulle action mondaine ne se fait sentir ; cet endroit n'apparaît favorable qu'à ceux-là seuls qui veulent se consacrer à la vénération du Christ, et ceux qu'il accueille ce sont ceux qu'un ardent amour des vertus élève vers le Ciel. ...À ceux qui regardent de loin il semble n'y avoir là qu'une tour aussi vaste que belle. Mais la mer par son retrait offre deux fois par jour à la dévotion des peuples le chemin désiré pour atteindre le seuil du bienheureux archange Michel. Comme nous avons pu l'apprendre par des narrateurs dignes de foi, ce lieu fut d'abord entouré d'une très épaisse forêt distante d'environ six milles des flots de l'océan et qui offrait aux bêtes sauvages de profonds refuges.

4. Comme les lieux les plus reculés d'un désert sont habituellement recherchés de ceux qui s'appliquent à scruter les secrets du Ciel par une subtile contemplation, nous avons appris que jadis des moines habitèrent en cet endroit où subsistent jusqu'à maintenant deux églises bâties de la main de ces anciens. ...Cependant, sur l'ordre de Dieu, comme pour préparer ce lieu au miracle et à la vénération de son saint archange, la mer, jusque-là très éloignée, se mit peu à peu à monter, aplanissant par sa puissance l'immensité de la forêt et réduisant tout en forme de grève, offrant ainsi un chemin au peuple de la terre pour qu'il chante les merveilles de Dieu.

Traduction du latin par le RP Michel Riquet d'un manuscrit qu'il date entre 850 et 875 - n° 211 – folios 211 et suivant.

par une scène de la tapisserie de Bayeux : sous l'œil un rien goguenard de Guillaume le Bâtard, le prince Harold secourt deux chevaliers normands en péril de grève dans l'estuaire du Couesnon, victimes avec leur monture d'une mouille ici même appelée « sables mouvants ». Bâti en granit de Chausey sur son socle de grès, le monastère est un sanctuaire chrétien signalé. Du IX^e au XIX^e siècle, malgré l'intermède « prison » né de la Révolution, chaque siècle apporte sa pierre à l'édifice. Une fois la guerre de cent ans achevée pendant laquelle le Mont ne tombe pas aux mains de l'Anglais, pour que les pèlerins viennent se recueillir à Saint Michel du Péril⁴ à moindre risque, des infrastructures sont construites dans son environnement. En premier lieu, la mise à l'abri des flots de la plaine du Mont Dol par poldérisation avec le concours de la technologie hollandaise est conduite au XVIII^e et au XIX^e siècles. Les digues classées monument historique du grand marais de Dol plantées d'une kyrielle de moulins à vent relient Cancale au Mont-Saint-Michel. Elles protègent des raz-de-marée une zone peuplée et

4 In laisse CX de « La Chanson de Roland » - début du XII^e siècle (Lagarde & Michard).

fertile de maraîchage⁵. En second lieu, en 1879, une chaussée établie sur une digue en remblai est construite pour relier le Mont à la terre ferme afin de pouvoir y accéder ou en sortir sans être soumis à l'horloge des pleines mers des très grandes marées de vives eaux. À partir d'un coefficient de 107, à l'étalement de pleine mer, le Mont peut être considéré comme ayant un caractère insulaire ; un gué recouvert d'eau pendant une heure environ le relie au continent.

Jamais jusqu'au ^{xx}e siècle, le caractère maritime du Mont n'est revendiqué. Ni Prosper Mérimée, inspecteur général des monuments historiques, ni Eugène Viollet-le-Duc, l'architecte qui propose de superposer au clocher central de l'abbatiale la flèche qui donne son élégance à l'ensemble⁶, ne se soucient d'un prétendu caractère maritime. Deux siècles de travaux de génie civil s'étendant de la concession à charge d'endiguage accordée à Quinette de la Hogue en 1769 à l'achèvement du dernier barrage sur le Couesnon en 1969, ne connaissent que des actions en faveur de la poldérisation des abords du Mont-Saint-Michel. Le ^{xx}e siècle s'inscrit dans cette démarche :

- La protection du littoral se poursuit en Normandie par la construction inachevée de la digue de la Roche-Torin à l'est du Mont.
- Le Couesnon est canalisé et régulé au bénéfice des populations locales à des fins de protection contre les inondations et de développement d'une économie agricole à haute valeur ajoutée. Le dernier ouvrage est la construction du barrage de la Caserne de 1966 à 1969. Les objectifs visent à mettre en valeur 125 hectares soustraits à la submersion des eaux de mer, dans l'anse de Moidrey et à améliorer le drainage des marais situés à l'aval de Pontorson en arrêtant le colmatage du lit du fleuve en amont du barrage.
- Les herbues s'étendent alors pour la plus grande renommée de l'agneau de pré salé. L'appellation d'origine contrôlée - AOC - lui est accordée le 8 juillet 2009.

L'océan, cette force unique, inutilisée (Victor Hugo)

À u ^{xx}e siècle, aucune pierre n'est ajoutée à l'édifice. Les envieux de Viollet-le-Duc veillent. Par contre, l'environnement du Mont attire successivement deux types de projets : les premiers ressortent d'une réflexion économique ; les seconds d'un syndrome proche de la « névrose réactionnelle ».

Les premiers s'intéressent à récupérer l'énergie marémotrice pour produire de l'électricité, énergie renouvelable avant l'heure⁷. Le potentiel estimé du site s'élèverait à

5 Cet ouvrage remarquable fait partie du système de digues maritimes historiques que les pouvoirs publics négligent d'entretenir depuis deux siècles. L'accident qui endeuille la Vendée et la Charente maritime lors du passage de la dépression Xynthia dans les toutes premières heures du 28 février 2010, rappelle que le 30 et 31 octobre 1905, une tempête couplée à une grande marée démolit la digue sur 1 km. La dépense d'entretien est faible au regard de celle que le contribuable est enjoint de consacrer au « rétablissement du caractère maritime du Mont Saint-Michel ».

6 Construite par Victor Petitgrand entre 1893 et 1898, la flèche est surmontée d'une statue de Saint Michel terrassant le dragon dessinée par Emmanuel Frémiet.

7 Aux lendemains de la Seconde Guerre mondiale, le concept de développement durable n'existait pas. Il s'agissait dans l'esprit du temps de satisfaire des besoins en énergie en évitant l'importation de combustibles achetés en devises.

un maximum de 20 gigawatts (GW) - l'équivalent de 20 centrales nucléaires. Ces projets connaissent un début de réalisation. Il faut au préalable en prouver la faisabilité technique. Alors que la qualification des bulbes hydroélectriques des centrales au fil de l'eau douce comme ceux de Génissiat est acquise, il faut réaliser des bulbes réversibles produisant de l'électricité dans un sens de rotation comme dans l'autre, capables de turbiner et de pomper de l'eau salée dans l'alternance des marées selon le principe du double effet, double pompage. Le barrage de la Rance est en conséquence construit dans les années 1956-60 (240 MW pour une production annuelle de 600 GWh). Il se révèle un monument industriel unique du développement durable. Il restera à l'état de démonstrateur. Deux projets concurrents sont étudiés pour la Baie. Aucun d'eux ne sera réalisé.

En 1958, le projet de barrage d'Électricité de France (EDF) de 700 kilomètres carrés (km²) appuie ses 35 kilomètres (km) de digues sur la pointe du Grouin, l'est de Chausey et le havre de Regnéville. Il prévoit 300 groupes bulbes de 40 mégawatts - MW (puissance installée de 12 gigawatts - GW). Le double bassin est destiné à déphaser les périodes de « moulinage » de manière à lisser au mieux la production électrique⁸.

Ce projet est abandonné en 1966 malgré une campagne poussée de sondages faite avec un navire « à pieds coulissants » baptisé par les riverains de la baie le *Diplodocus*. Le motif annoncé de cet abandon est que l'électricité d'origine nucléaire, sans être plus économique, permet de multiplier les centrales au sein du pays. La raison réelle de cette décision est à l'époque la baisse du prix du brut. Malgré la variabilité ultérieure des cours et la mode des énergies douces, les études ne seront pas reprises : la dimension environnementale du projet n'est pas jugée suffisamment « maîtrisable ». Cette centrale aurait modifié le paysage électrique français. Avec 23 térawatts/heure⁹ (TWh) de capacité annuelle, sa production aurait représenté en 2008, 4 % de la production nationale, 27 % de la production hydraulique et 6 fois la production d'énergie éolienne et photovoltaïque.

Le projet de barrage d'Albert Caquot (1976) de 1 100 km² tire ses 55 km de digues de la côte malouine au havre de Regnéville en englobant l'archipel des Chausey. Il prévoit 450 groupes bulbes de 40 MW (puissance installée de 18 GW). Deux bassins, un supérieur ou haut au sud et un inférieur ou bas au nord, de superficie comparable, sont séparés par une digue est-ouest élargie en terre-plein pour accueillir un groupe de trois à cinq centrales nucléaires. Le bassin haut est alimenté à marée haute. Le bassin bas est vidé à marée basse. L'énergie hydraulique est fournie par l'écoulement des eaux du bassin haut vers le bassin bas indépendamment du rythme horaire des marées. L'énergie complémentaire d'origine nucléaire permet de pomper pendant les périodes creuses du bassin bas vers le bassin haut afin de stocker de l'énergie pour les heures de pointe. La digue du bassin haut au nord-est de Saint-Malo comporte un système d'écluses qui permet non seulement de maintenir l'activité portuaire de Granville et de Cancale mais également de faire de ces ports à marée des ports accessibles à toute heure. Le caractère maritime de la baie du Mont Saint-Michel à l'abri des marnages est mieux affirmé tout

⁸ Sinon réduites à deux fois 4 heures par demi-journée, se décalant de 50 minutes par jour.

⁹ En comparaison, EDF estime le potentiel français d'énergie hydrolienne qui se veut le substitut de l'énergie marémotrice, à 10 TWh pour 3 GW implantables.

au long de l'année¹⁰ : le niveau moyen de la mer dans la baie est celui d'une haute mer de coefficient 70 (cote de 12 m au dessus du zéro des cartes). La traversée à pied par le pèlerin de la baie devenue plan d'eau aurait été définitivement compromise. Ce barrage - trop audacieux pour son temps - s'évanouit avec le décès de son promoteur fin 1976.

Ces projets apparaissaient sans doute, il y a une quarantaine d'années, d'une taille anormale. De nos jours, la demande croissante d'électricité durable conduit à construire des centrales hydroélectriques de dimensions comparables. Le barrage des Trois Gorges a une puissance installée de 18,2 GW soit 10 % de la capacité installée en Chine et a coûté au minimum 23 milliards d'euros. Le barrage d'Itaipu sur la frontière entre le Brésil et le Paraguay a une puissance installée de 14 GW.

En 2008, avec 730 GW installés, l'hydroélectricité représente 20 % de la capacité mondiale de production électrique. À cette date, 120 GW étaient en construction et 320 GW à l'étude. Le coût environnemental des ouvrages terrestres est élevé. Le barrage des Trois Gorges a nécessité le déplacement de plus de 1,8 million de personnes (15 villes et 116 villages ont été engloutis) et celui d'Itaipu l'évacuation de 10 000 familles vivant au bord de rivière Paraná. L'aménagement hydroélectrique de la baie du Mont-Saint-Michel n'aurait entraîné aucun déplacement de population.

Le livre bleu « Stratégie nationale pour la mer et les océans » de décembre 2009 prend en compte cette source d'énergie : « L'océan reçoit et stocke de grandes quantités d'énergie (solaire et gravitationnelle) qui peuvent être captées sous plusieurs formes : énergie thermique, cinétique (courants, vent), potentielle (barrages ou lagons), chimique (énergie osmotique), biologique (biomasse) ; le potentiel prodigieux associé à ces « énergies marines renouvelables » (EMR) sont susceptibles à moyen ou long terme de satisfaire une part notable des besoins énergétiques de la France, et même de l'Europe. »



L'absurde est la notion essentielle et la première vérité (Albert Camus¹¹)

Il faut attendre la seconde moitié du xx^e siècle et que le touriste supplante en nombre le pèlerin pour que le désir de certains politiques se focalise sur la « remise à flot » du monument de province le plus visité de France. Dès 1995, le mythe de Sisyphe dont le moderne rocher est fait de vase, entre dans le registre du réel.

« Le rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel est un des chantiers majeurs en cours, tant en France qu'en Europe, en matière de développement

¹⁰ *A contrario*, l'archipel des Chausey situé au cœur du bassin bas n'aurait plus jamais connu les hautes eaux des pleines mers et se serait retrouvé en partie poldérisé.

¹¹ In « Le mythe de Sisyphe ».

Développement durable et rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel

L'analyse peine à démontrer en quoi cet investissement – qui commence par détruire des endigages de protection (digue Roche-Torin) - participe du développement encore plus de sa durabilité : « *Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs.* » (rapport Brundtland - 1987). Le coût de l'opération financée *in fine* par l'emprunt - comme l'indiquent les budgets déficitaires votés depuis quelques années - pèsera sur les générations futures alors que le retour sur investissement en matière économique ou de service sera négatif.

Le « développement durable » n'est pas l'excipient d'une médication purgative à administrer au contribuable de demain. C'est ce que rappelle le livre bleu Stratégie nationale pour la mer et les océans : « *Les effets du changement climatique notamment sur le niveau moyen des mers feront l'objet d'une étude couvrant toutes les zones côtières nationales (en métropole et outre-mer), et une stratégie nationale spécifique sera développée pour le littoral.* »

Développement durable et Plan Delta

Les 1 835 morts et disparus des inondations consécutives à la grave tempête survenue en vive eau du 31 janvier 1953 aux Pays-Bas n'ont pas conduit les autorités néerlandaises à décider d'une politique de destruction de l'habitat dans les zones inondables. Celles-ci ont engagé au contraire une mise à niveau des digues de protection du plat pays dans un gigantesque projet baptisé « Plan Delta » 1958 – 1987, vaste programme de « développement durable » avant même que ce concept n'existe, qui est suivi d'un second plan Delta à partir de 1995.

L'Oosterscheldekering est considéré comme l'une des sept merveilles du monde moderne par l'American Society of Civil Engineers. De 1986 à nos jours, les vannes qui empêchent la mer d'envahir le plat pays ont eu l'occasion d'être manœuvrées à 16 reprises pour éviter des montées d'eaux intempestives dans les Pays-Bas dont 26 % de la superficie est située sous le niveau de la mer auxquels il faut ajouter 29 % en zones inondables.

durable, de protection de l'environnement et de valorisation du patrimoine. » Ainsi s'expriment MM. Hubert Falco, secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire et Laurent Beauvais, président du conseil régional de Basse Normandie¹².

Cet exercice relève de la méthode Coué. Il confirme la profession de foi du 16 juin 2006 : « *Le Premier Ministre et le président du syndicat mixte de la baie du Mont-Saint-Michel*¹³ *affirment par cette déclaration d'intention signée conjointement à l'occasion*

¹² Lettre de mission du 24 septembre 2008 adressée à M. Gérard de Senneville, inspecteur général du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

¹³ Respectivement MM. Dominique de Villepin et Philippe Duron, à l'époque président du conseil régional de Basse Normandie.

du démarrage du chantier du Mont-Saint-Michel, leur volonté de poursuivre leur étroite collaboration, élément essentiel du succès de la réhabilitation du Mont, qui constitue pour notre pays un site historique exceptionnel et un joyau du patrimoine de l'Humanité. »

Les superlatifs répétés justifient un « rétablissement » qui n'en est pas un ou une « réhabilitation » qui n'en est pas une au nom d'un « développement durable » qui n'en est pas un.

Les chasses du Couesnon vont-elles chasser le pèlerin ?

« Les chasses d'eau régulées sont déclenchées six heures après la pleine mer. Chaque lâcher génère un courant qui augmente peu à peu pour atteindre un débit limité et maximal de 100 m³/s au bout de 20 mn à l'aval immédiat du barrage. Ce courant provoque une montée progressive du niveau de l'eau pendant environ 30 mn. Avec ce lâcher, le niveau d'eau du Couesnon peut augmenter d'environ 40 cm dans la baie et le lit s'élargir de façon importante. » (Source syndicat mixte baie du Mont Saint Michel)

Le 2 mars 2010, le syndicat mixte annonce par un marnage de coefficient 116 et 115 deux « lâchers d'eau » de 3 heures chacun. L'un commence à 02 h 01 et ne gêne pas le pèlerin qui dort. L'autre concerne la marée basse de 15 h 26 et débute à 14 h 19. L'horaire du pèlerin est de quitter le Bec d'Andaine au nord de la Baie une heure trente avant la marée basse en longeant la côte est de Tombelaine. Ce programme permet aux enfants de traverser la Sée et la Sélune avec de l'eau en dessous de la ceinture. L'arrivée au Mont par la chapelle Saint-Aubert au nord-ouest, première étape de la récollection est prévue à 15 h 10.

Jusqu'à maintenant, le pèlerin n'avait pas à traverser le Couesnon, frontière occidentale de la Normandie, dont on connaît la folie proverbiale. Avec les travaux entrepris, le franchissement de ce fleuve est nécessaire. Le pèlerin doit dorénavant, la folie des hommes aidant, traverser une chasse d'eau boueuse avant d'atteindre le Mont. La voie piétonnière de la Merveille est-elle devenue une *cloaca maxima* avant de devenir tôt ou tard une *via dolorosa* ?

Aucune étude d'impact fondée n'est venue démontrer les intérêts économique et écologique de l'opération. La motivation affirmée relève de l'autosuggestion : « *La beauté de la Baie, le rayonnement de l'Abbaye, mais aussi les résultats des précédentes interventions humaines, exigeaient que soit conçu, pour le Mont-Saint-Michel, un projet tout à la fois ambitieux et respectueux du patrimoine et du paysage. Ne rien entreprendre eût conduit à voir le Rocher de l'Archange, jour après jour, abandonné par la mer et irrémédiablement conquis par les terres.* »¹⁴

Le seul objectif tangible de l'opération consiste à chasser les véhicules (voitures et autocars) du parking en tange compactée sur lequel ils stationnent à proximité méridionale du Mont. L'idéologie du « sans automobile » triomphe. Pour autant, le site ne sera pas exclusivement piétonnier bien que les promoteurs souhaitent également y interdire l'accès à vélo et à cheval. Des navettes « aéroportuaires » concurrenceront les piétons. L'accès au Mont des visiteurs venant du sud, sera rendu seulement plus long et

14 <http://www.projetmontsaintmichel.fr/agir/index.asp>.

compliqué, plus onéreux également (le coût d'accès en automobile doublera sans que de nouvelles ressources publiques soient dégagées). Une baisse prévisionnelle de fréquentation du site de 10 à 20 % les jours de pointe est attendue. Seront principalement touchés les personnes âgées et à mobilité réduite, les familles nombreuses et les touristes pressés.

Les pèlerins qui viennent prier au Mont - la vie religieuse s'y est rétablie depuis 1965 - en traversant la baie à pied seront également pénalisés. Aucun homme politique ne les avait mis en garde contre les chasses effectuées à partir du Couesnon à marée basse qui risquent de rendre dangereux l'aboutissement d'une promenade qui ne l'était pas¹⁵. Et il est à craindre qu'au premier accident - surtout si le sort de quelque enfant est en jeu -, la liberté de circuler (à pied) dans la baie ne soit contrainte par des interdictions¹⁶ et menaces de verbalisation aux piétons qui divagueraient. Il est difficile de constater en l'occurrence un véritable progrès.

Si la Merveille est le fruit de la foi d'un peuple, le rétablissement du caractère maritime est le fruit des fiscalités locale, nationale et européenne. L'argent du contribuable ne servira pas à creuser au pied du Mont les fossés d'un château fort jusqu'au zéro des cartes pour qu'enfin des douves remplies d'eau de mer le protègent à jamais à toute heure des assauts de l'Anglais. Le projet consiste à dériver artificiellement un petit Couesnon (comme il y a un petit Rhône) à l'est du Mont, d'effectuer grâce à un barrage de retenue sur le fleuve des chasses à marée basse pour entretenir par dragage naturel - dit « à l'américaine »¹⁷ - le cours de ce petit Couesnon de sorte que le Mont soit complètement entouré d'eau¹⁸, à marée haute de vive-eau, à partir au mieux du coefficient 100 (pied de pilote exclu !).

« Résultat : à l'horizon 2042 autour du Rocher, la cote moyenne des fonds s'abaissera de 70 centimètres¹⁹ ; les fonds à caractère maritime (inférieurs à + 5 m IGN 69²⁰) regagneront 50 ha. Le site se trouvera en quelque sorte rajeuni de plusieurs

15 La traversée à pied du Bec d'Andaine au Mont est une promenade de 7 kilomètres qui demande à des piétons bavards une heure et quart de marche. Commandée par l'horaire de la marée, cette traversée ne présente qu'un seul risque, celui du brouillard d'où la constante recommandation faite au pèlerin de ne pas « s'embarquer » sur la grève sans montre ni boussole.

16 Dès l'été 2009, la presse audiovisuelle a émis des avis de prudence alarmants quand les apprentis sorciers des chasses d'eaux ont commencé leurs expériences.

17 Certains habitants du pays granvillais s'inquiètent de ces chasses sur la turbidité des eaux de baignade de leurs plages. Ne vont-elles pas déposer des vases sur le sable ? Ce risque est faible : les boues bien que faites de particules fines restent lourdes et devraient à la fois se reposer dans le cours d'estran du Couesnon et revenir avec le jusant se redéposer dans la Baie.

18 « *Un terre-plein d'accès au Mont de forme triangulaire d'approximativement 200 mètres de côté surmonté d'un gué au niveau 7,30 m permettant l'accès pour un coefficient de marées de 100. Pour les coefficients de marée de 107, l'insularité est complète.* » Rapport de la mission interministérielle du 15 septembre 2005.

19 Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) prévoit pour le XXI^e siècle une élévation maximale du niveau de la mer comprise entre 49 cm (rapport 2007) et 88 cm (rapport 2001).

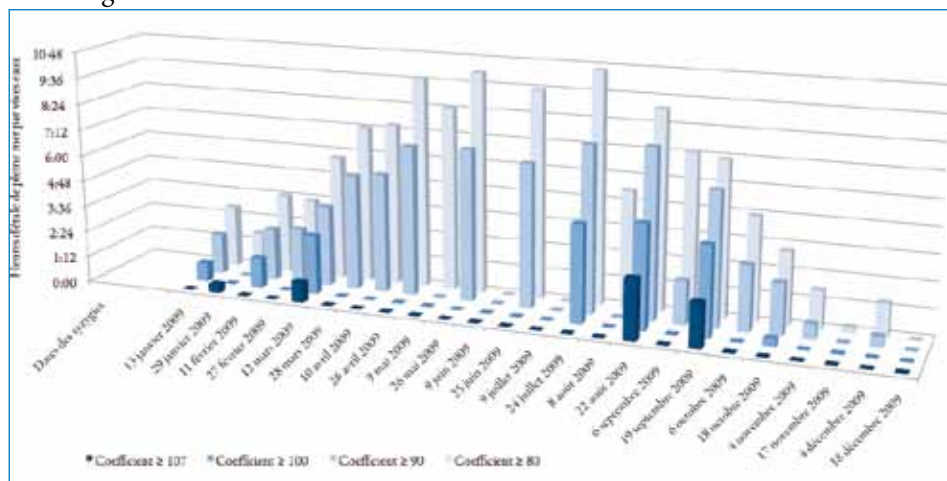
20 IGN : Institut géographique national - La différence entre le zéro des cartes marines du SHOM et le zéro des cartes terrestres de l'IGN est de 3,636 m à Brest. La cote + 5 m de l'IGN est en conséquence la cote + 8,6 m du SHOM.

dizaines d'années ! »²¹ Ce résultat est obtenu après une dépense publique d'un quart de milliard d'euros. Ce qui fait cinq millions d'euros l'hectare « relifté ». C'est la première fois que l'argent public est engagé à cette échelle sur une opération de chirurgie esthétique de paysage au résultat si peu visible.

Si les syzygies 2009 (source Service hydrographique et océanographique de la Marine - SHOM) sont prises comme référence, le Mont ne présente aux yeux du visiteur un caractère insulaire que fort peu de temps pendant l'année. Si nous nous limitons aux seules apparitions diurnes du Mont entouré d'eau, le tableau suivant qui donne le pourcentage des heures d'étales de pleine mer²² des marées de vives-eaux par rapport aux heures diurnes de l'année, en montre le caractère exceptionnel :

Coefficient ≥ 107	Coefficient ≤ 107 et ≥ 100	Coefficient ≤ 100 et ≥ 90	Coefficient ≤ 90 et ≥ 80
0,14 %	0,43 %	1,64 %	2,77 %

Il est loisible d'espérer que les travaux serviront au moins à faire paraître le Mont-Saint-Michel mieux entouré d'eau. Le résultat reste mince. Au-dessous d'un coefficient de marée de 100, le changement ne sera pas perceptible : de la tangue reste de la tangue.



Distribution sur l'année des moments où la mer entoure le Mont-Saint-Michel

Entre les coefficients 100 et 107, le caractère maritime du Mont sera affirmé pendant une durée diurne de 18 heures et 44 minutes supplémentaires par an entre le lever et le coucher du soleil. Au dessus d'un coefficient de marée de 107, les travaux modifieront à la marge la situation *ex ante* : au lieu d'entourer le Mont pendant la seule durée de l'étales de haute mer, pour un coefficient de 120, la mer l'entourera à marée montante pendant 11 minutes supplémentaires et à marée descendante pendant 17 minutes supplémentaires, soit pendant 28 minutes supplémentaires. En 2009 pour l'ensemble des marées de

21 <http://www.projetmontsaintmichel.fr/agir/hydrosedimentaire.asp>.

22 Par convention, l'étales de haute mer d'une marée atlantique semi-diurne commence une demi-heure avant l'heure de pleine mer et finit une demi-heure après.

coefficient supérieur à 107 (1 à 108, 2 à 109, 2 à 110, 1 à 111), la durée annuelle d'insularité diurne supplémentaire aurait ressorti à 31 minutes seulement. L'insularité supplémentaire recherchée du Mont n'aurait sur l'année portée que sur 19 heures un quart soit 4,4 % du temps diurne. Cela rend chère l'heure de rétablissement du caractère maritime.

La mission interministérielle réunissant MM. Bertrand Brassens, inspecteur général des finances, Michel Brodovitch, architecte et urbaniste en chef de l'État, François Kosciusko-Morizet, ingénieur général des ponts et chaussées, Philippe Quévremont, ingénieur général du génie rural et des eaux et forêts, Gérard Patey, ingénieur général des ponts et chaussées, Jacques Pellegrin, ingénieur en chef des ponts et chaussées signent avec courage un constat emprunt de scepticisme le 15 septembre 2005 : « Une évidence s'est peu à peu imposée aux membres de cette mission : ce projet s'est développé sous le signe d'un double objectif, parfois mal compris. L'ensablement de la baie du Mont-Saint-Michel est un phénomène historique, Aigues-Mortes, Brouage et bien d'autres ports du Moyen-Âge l'ont connu. Et si l'on peut localement le ralentir, on ne peut totalement l'arrêter. On ne peut guère espérer plus que de maintenir temporairement « le caractère maritime du Mont-Saint-Michel ». Et, point essentiel, ce premier objectif ne peut pas être obtenu par le seul aménagement du barrage annoncé en 1995. »

Le rêve d'un rétablissement du caractère maritime est récent. « La baie va se comblant d'alluvions et l'on parle maintenant, non sans raison, du Mont-Saint-Michel « au péril de la terre²³ ». Il ne serait alors, comme son voisin, le mont Dol, qu'une colline dressée sur la lande, c'est-à-dire qu'il reviendrait à sa situation première, au cœur de la forêt de Scissy. » écrit en 1965 le révérend père Michel Riquet²⁴. Une première action est entreprise contre le colmatage en arasant la majeure partie de la digue de la Roche-Torin. Comme cet ouvrage n'est pas classé monument historique, le président François Mitterrand peut en ôter la première pierre sans difficulté le 24 juin 1983.

L'évaluation du 28 mars 1995²⁵ a été établie en toute hâte sans projet préalable lors d'une réunion des ministres sous la présidence d'un Premier Ministre, candidat à de toutes proches élections présidentielles. Ceci éclaire cela : « De nombreux facteurs expliquent que, in fine, la contrainte budgétaire n'ait pas irrigué à tous les stades le processus de décision concernant ce projet complexe. Certains s'expliquent par les circonstances et les caractéristiques propres à ce projet. D'autres paraissent plus contestables et résultent de certaines faiblesses de la gouvernance du projet. Un second élément explique la difficulté à mieux maîtriser le coût d'un tel projet : site classé à l'UNESCO²⁶, le Mont-Saint-Michel est devenu emblématique d'une ambition culturelle et politique des pouvoirs publics. Cela s'est traduit par l'absence de choix sous contrainte budgétaire : d'emblée (cf. discours du premier ministre en 1995 puis Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 23 juillet 1999), l'objectif affirmé a été à la fois non seulement

23 Jusqu'au xx^e siècle, il était *in periculo maris*.

24 RP Michel Riquet : « Le Mont-Saint-Michel, mille ans au péril de l'histoire » Hachette 1965.

25 Le projet annoncé était peu coûteux : 8 millions d'euros pour aménager le barrage du Couesnon avec une fonction de chasse.

26 Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture.

de supprimer la digue route et de modifier le barrage, mais aussi de « rétablir un environnement naturel mouvant d'eau et de grèves ». Dès lors, les gestionnaires du projet²⁷ ont privilégié cette dimension plus mythique en travaillant sur une obligation de résultats et non de moyens.²⁸ »



Photomontage du syndicat mixte fait à une heure de la journée où aucune pleine mer de syzygie n'est prévisible. La couleur de l'eau ne tient pas compte de sa turbidité naturelle.

13 août 2010 - 18 h 22 : cette photo n'est pas un phototrucage. À l'étable de la basse mer, ces jeunes arrivant à pied du nord font demi-tour à 50 m du Mont ne pouvant franchir la chasse du Couesnon.

Les inspecteurs généraux de l'équipement Gérard de Senneville et Éric Verlhac ne cachent pas non plus une certaine réserve²⁹ dans leur rapport d'étape (n° 005951) du 1^{er} janvier 2009 sur l'aboutissement du dévasement : « *Un tel projet est cependant sans précédent. Nulle part au monde les hommes n'ont entrepris de maintenir une île en luttant contre les phénomènes naturels qui provoquent le mouvement incessant des côtes. Qui plus est, les travaux hydrauliques, destinés à agir sur un milieu mouvant, sont beaucoup plus difficiles à cadrer que les travaux de génie civil terrestres. Aussi, le volet hydraulique du projet est-il par nature aléatoire, même si le sérieux du travail effectué permet de réduire l'aléa.* » Chassez le naturel, il revient au galop. Chassez la vase, elle reviendra au galop. Une bonne tempête par haute mer de vive-eau saura remettre la baie en l'état si tant est que les chasses appliquées consciencieusement arrivent à démonter une partie notable de la gangue tangeuse qui enveloppe le Mont depuis un millénaire et demi. Ne faudrait-il pas plutôt compter sur une conséquence salutaire de l'effet de serre ? L'élévation naturelle du niveau de la mer³⁰ comme le laisse entendre Angela Davis dans son article « *Critics blast cost of saving abbey* »³¹ : « *While much of the world worries about how to stop sea levels rising, engineers in this corner of France want to spend \$ 260 million to do the opposite: raise the tides back up to save a national treasure...* »

27 Les interlocuteurs de la mission ont confirmé aux inspections qu'ils n'ont jamais eu à travailler sous contrainte budgétaire, même si le travail technique effectué l'a été en toute rigueur.

28 Rapport de la mission interministérielle du 15 septembre 2005.

29 Bien que les auteurs écrivent par ailleurs : « *Les travaux hydrauliques prévus par le protocole de 2006 constituent le cœur du projet de rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel. Leur réalisation fait l'objet d'un consensus entre tous les partenaires et leur utilité n'est contestée par personne.* » Sauf par quelques bas-Bretons et bas-Normands, contribuables négligeables de cette opération.

30 Lire Bruno Voituriez dans la Revue Maritime n° 487 : « L'élévation du niveau de la mer ».

31 The Associated Press - September 20 2005.

Rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel, un devoir de rigueur et d'objectivité...

Claude Liebermann

Conseiller interministériel pour le Mont-Saint-Michel (DATAR)

L'article¹ s'appuie sur l'énoncé d'éléments disparates, avec parfois une déformation ou une fausse interprétation. La critique du projet de rétablissement du caractère maritime du Mont Saint Michel apparaît virulente, ce qui peut s'admettre, mais sans réel raisonnement d'ensemble étayé, ce qui est dommage.

Certains rappels sont indispensables. Le rétablissement du caractère maritime n'est pas le projet d'ingénieurs productivistes, intéressés uniquement par la recherche mécanique de rentabilité et des calculs économiques, mais une œuvre esthétique de développement durable, digne du site classé au patrimoine mondial culturel et naturel de l'UNESCO (United Nations educational scientific and cultural Organization) :

- Faire reculer l'envahissement par les herbus, favorisé dans le passé par les travaux de poldérisation et de soi-disant protection contre la mer (digue de Roche Torin et ancien barrage de la Caserne aujourd'hui démolis). Est-ce que l'idéal d'avenir pour le Mont-Saint-Michel serait un rocher entouré d'herbus où paîtraient les agneaux de pré salé, puis ensuite couvert de prairies, comme le Mont Dol proche ?

- Rétablir le caractère maritime du Mont, et non pas créer une île par tous les coefficients de marées, ce qui est manifestement impossible et sans intérêt. Le caractère maritime, c'est la fusion intime dans le paysage du ciel, des grèves et de la mer, comme l'illustre Émile Bauman² : « *Au mont et alentour, les heures du paysage sont toutes de belles heures. Le ciel agrandit les grèves et les grèves paraissent agrandir le ciel.* »

- Faire reculer les voitures en supprimant le parking actuel polluant de 4 000 places sur les

1 Article « Retours d'expérience sur la construction des grands équipements à vocation maritime » paru dans le n° 489 de la Revue Maritime sous la plume de Bernard Dujardin.

2 « Le Mont-Saint-Michel », Paris 1932.

grèves, au pied même du Mont. Il constitue une véritable dégradation du site. Rappelons Victor Hugo³ : « ...*Il faut le préserver de toute mutilation. Il faut que le Mont-Saint-Michel reste une île. Il faut conserver à tout prix cette double œuvre de la nature et de l'art.* » Victor Hugo visait certes la seule digue, au moment de sa construction. Que dirait-il aujourd'hui du parking, qui a consacré et aggravé la mutilation du site ? Bien avant le xx^e siècle, le caractère maritime du Mont a été revendiqué. Le transfert du parking s'accompagnera de la mise en place d'un transport en collectif de qualité, unique et conçu pour le Mont. Il est curieux d'écrire que le projet vise à « chasser les véhicules ». C'est vrai pour la perspective directe sur le Mont, qui doit retrouver sa plénitude. Mais comment affirmer que « l'idéologie du sans automobile triomphe », alors qu'aujourd'hui 86 % des visiteurs viennent avec leur voiture personnelle, ce qui est très excessif. Il est également inexact de prétendre que les personnes à mobilité réduite ne pourront plus accéder au Mont. Un transport spécifique direct entre leur voiture sur le nouveau parking et le Mont est prévu pour elles, comme pour les habitants et tous ceux qui y travaillent !

- Renforcer la valorisation de l'ensemble de la baie, entre Saint-Malo et Granville, ses formidables paysages pour les touristes et les pèlerins, qui continueront bien entendu de la traverser à pied. Les chasses du Couesnon seront de faible puissance, comparées aux courants de la Sée et de la Sélune. Les avertissements et les informations donnés accompagnent simplement les changements d'habitudes. De plus, le caractère maritime présente dès maintenant un fort intérêt touristique. Que les visiteurs n'oublient cependant pas de prendre un guide qui connaisse les itinéraires, notamment pour éviter les sables mouvants...

- Le coût annoncé de l'opération, environ 180 à 200 millions d'euros, reste modéré, comparé à l'importance mondiale du site et à sa fréquentation (3 millions de visiteurs par an). Il sera partagé entre les visiteurs, la solidarité nationale et les collectivités locales. Le coût du parking et de la navette a été fixé à 8,5 €. Sur 30 ans, cet investissement, facteur d'emploi local et régional, représente un peu plus de 2 € par visiteur ! Il est inexact d'indiquer que le projet est « financé *in fine* par l'emprunt ». Le syndicat mixte maître d'ouvrage n'a souscrit pour l'instant aucun emprunt

Le projet avance. La réalité a déjà changé. Comme en témoigne, en premier, la qualité remarquable du nouveau barrage, qui vient d'obtenir le grand Prix national de l'ingénierie. Les premiers effets sont perceptibles pour faire reculer les herbus, les travaux du nouveau parking sont engagés dans le cadre de la délégation de service public, le magnifique projet de passerelle de l'architecte Dietmar Feichtinger est au stade des études finales, la navette, esthétique et efficace, a été choisie...

Il est naturellement permis de s'interroger sur les effets hydrauliques à moyen et long terme. Pour combien de temps ? Certes, personne n'a la prétention de vaincre définitivement les éléments naturels, toutes les baies s'ensablent progressivement. Mais le Mont sera préservé pour une longue période...

Ce projet ambitieux mérite d'être jugé avec une honnêteté intellectuelle de véritable scientifique.

³ Note XII datée du 14 janvier 1884 dans « Actes et Paroles, volume IV - Depuis l'exil 1876-1885 » - Société d'éditions littéraires et artistiques - Albin Michel 1926.

Le maintien du caractère maritime du Mont-Saint-Michel, une exigence éthique...

Capitaine de vaisseau (h) Francis Faye
Ingénieur de l'École navale

Après voir accueilli dans les numéros 489 et 490 deux articles contradictoires sur l'opération du Mont-Saint-Michel, le débat ouvert donne lieu à de nombreuses manifestations d'intérêt. Il s'enrichit aujourd'hui de cette contribution originale. La rédaction

*Triste jusqu'à la mort, je contemplais le monde.
Oh ! que la mer est vaste et que l'âme est profonde !
Saint-Michel surgissait, seul sur les flots amers,
Chéops de l'occident, pyramide des mers. (Victor Hugo)*

En répondant à la démonstration de Bernard Dujardin¹, Claude Liebermann² apporte à la Revue Maritime un point de vue officiel sur le programme de « rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel ». Il est dans son rôle. Je défends pour ma part activement non pas l'idée du « rétablissement » qui est sinon un faux sens du moins un faux ami, mais celle qui me paraît plus congrue du « maintien » du caractère maritime du Mont-Saint-Michel. Les propos de Léopold Sédar Senghor, prix du Mont-Saint-Michel 1986, se rappellent à nous : « *Il suffit de nommer la chose pour qu'apparaisse le sens sous le signe.* »

En 1984, j'ai été convaincu par le cri d'alarme de Catherine Laure poussé avec le concours d'Alain Decaux : « *De récentes études réalisées en laboratoire sur des maquettes, nous ont révélé plusieurs choses importantes. Tout d'abord, il est possible d'arrêter en*

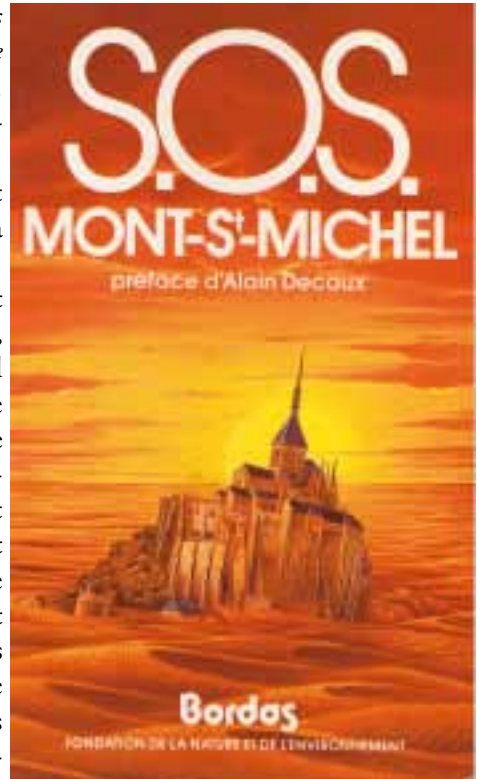
1 Article « Retours d'expérience sur la construction des grands équipements à vocation maritime » paru dans le n° 489 de la Revue Maritime. NDR

2 Article « Rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel, un devoir de rigueur et d'objectivité... » paru dans le n° 490 de la Revue Maritime. NDR.

partie l'ensablement. D'autre part, les causes principales sont bien les constructions du siècle dernier. Et enfin, si rien n'est fait, en 1991, le Mont-Saint-Michel sera définitivement entouré de sable et la mer ne l'atteindra plus.³ »

Une souscription nationale est ouverte à l'époque par la Fondation de la nature et de l'environnement.

Ce SOS associé à un *MayDay* avait convaincu d'honnêtes gens. J'en étais. Or, seul hic... En 1991, le Mont-Saint-Michel n'est toujours pas définitivement entouré de sable et la mer l'atteint encore. En 2001, le Mont-Saint-Michel n'est toujours pas définitivement entouré de sable et la mer l'atteint encore. En 2011, le Mont-Saint-Michel n'est toujours pas définitivement entouré de sable et la mer l'atteint encore comme l'a joliment montré la marée du 21 mars dernier. La très récente et belle photographie de la couverture du n° 490 en témoigne : le Mont est toujours à notre époque de nature insulaire. Les maquettes mentaient et les laboratoires se fourvoyaient. Pourquoi alors engager des travaux prométhéens ?



Livre de la campagne nationale pour la sauvegarde du Mont-Saint Michel

Jusqu' où des travaux utiles...

Lil n'est pas possible pourtant de laisser les choses en l'état comme le laisse entendre Bernard Dujardin. La restitution du site à ses origines médiévales est un objectif ambitieux et louable. Elle commence par l'arasement de la digue de la Roche Torin dès 1984. Victor Hugo avait raison un siècle auparavant. Il n'est que de reciter la citation extraite par Claude Liebermann : « *Le Mont-Saint-Michel est pour la France ce que la Grande Pyramide est pour l'Égypte. Il faut le préserver de toute mutilation...* »

L'idée du poète est à la fois simple et claire : le Mont est une île et doit le rester. Il s'agit tout bêtement de supprimer les digues anthropiques et le Mont retrouvera son état de nature. À l'époque, il n'est pas besoin d'engager des grands travaux et de construire une digue pour y accéder à pied sec. Un siècle plus tard, non plus.

Sont inutiles, en conséquence, tant une hydraulique savante aux conséquences contestables et ignorées mettant en péril la vie des pèlerins dans la baie⁴ et risquant

3 S.O.S. Mont-Saint-Michel . Bordas et Fondation de la nature et de l'environnement.

4 « Deux personnes isolées par les flots dans la Baie » par une chasse sont secourues le 17 avril 2011 par un hélicoptère de la Marine venu de Maupertus. La Manche libre du 23 avril 2011. NDR

de bouleverser un écosystème déjà malmené⁵ qu'une passerelle « mutilant » ni plus ni moins le site que la digue construite au temps de Victor Hugo. Le site, classé au patrimoine mondial culturel et naturel de l'Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture, doit le rester. Tout appendice, digue ou passerelle, toute



Une navette du XXI^e siècle remplacera-t-elle la navette du XX^e ?

implantation d'éoliennes dans son environnement risquent de le déclasser.

Le drame, aucun des deux auteurs n'en fait mention dans leurs articles, est qu'il y a des intérêts corporatifs en jeu. D'une part, il y a les intérêts des « marchands du temple ». Ceux-ci soulagent les porte-monnaie des pèlerins en leur vendant des souvenirs au goût douteux dont le plus communément rencontré est celui du Mont-Saint-Michel sous une neige d'os de seiche rapé dans une boule de verre. Ceux-ci militent sans état d'âme et sans se soucier des syzygies pour un accès à pied sec de leur clientèle, vingt-quatre heures sur vingt-quatre. D'autre part, il y a les intérêts des entreprises de travaux publics et non des moindres qui sont intéressées à la construction d'ouvrages ou ultérieurement à leur destruction s'ils s'avèrent inutiles, pourvu que les marchés soient convenablement répartis. Celles-ci, parées de certitudes ingénieriales, baptisées pour l'occasion de scientifiques, soulagent les porte-monnaie des contribuables. Malheureusement pour ce que j'en sais et, eu égard aux interpellations du juge administratif, les marchés actuellement engagés au Mont ne semblent pas échapper à cette règle. Claude Liebermann n'ignore pas la puissance du *lobby* de la profession et son sens des affaires. Ses fonctions de coordinateur lui confie la charge délicate de s'assurer de la régularité des opérations.

Nous allons bientôt entrer dans la phase terminale des grands travaux engagés au Mont. On permettra au marin que je suis de plaider à l'instar de Claude Liebermann pour le devoir de rigueur et d'objectivité. Ce devoir nous fixe d'une manière absolue l'objectif d'insularité du Mont et se résume en : « Ni digue, ni barrage, ni passerelle incongrus. » Il s'agit d'araser la digue, de la remplacer par une chaussée submersible, gué à vocation piétonnière dans la facture du pavement de ceux qui permettraient de franchir nombre des voies d'eau de la France profonde au temps où les bâtisseurs de cathédrale construisaient la Merveille. On en retrouvera l'assise sinon les matériaux en fouillant le site au moment où la digue sera arrachée à son funeste passé. L'intervention de l'Institut national de recherches archéologiques préventives (INRAP) dans le processus de

⁵ Depuis le début des chasses du barrage du Couesnon, la crevette grise se raréfie dans toute l'embouchure maritime du Couesnon, à savoir dans le quart sud-ouest de Tombelaine au grand dam des pêcheurs à la bichette. La crevette grise est un crustacé amphidrome. Sans eau douce, elle ne peut pas prospérer. Or le nouveau barrage du Couesnon en retenant à marée haute l'eau de mer et en la mélangeant à l'eau douce du Couesnon lâche une eau trop salée pour apporter l'eau suffisamment douce nécessaire au biotope de la crevette grise.

destruction de la digue est indispensable pour faire revivre cette *via romana*.

L'accès à gué se fera à toute heure du jour excepté une heure durant à chaque marée de coefficient supérieur à 100. Miracle du jeu des astres, béni soit Saint-Michel, les hautes mers de vives eaux surviennent au Mont à l'heure des laudes et des vêpres. En ces moments magiques et malheureusement trop rares, nous verrons alors un peuple de marins s'éveiller et armer un service maritime entre l'île Saint-Michel et la Caserne.

Bien sûr, il est nécessaire d'arrêter les lâchers d'eau de cet ouvrage à la technique remarquable qu'est le nouveau barrage du Couesnon, sinon tant les pèlerins qui arriveront par le sud sur les pavés du gué que ceux qui s'en approcheront par le nord sur les grèves de la baie ne pourront accéder au Mont à marée basse. Ce barrage rejoindra-t-il le grand cimetière des ouvrages maritimes inutiles à côté du port de guerre du Brouage, du moulin à marée de Kergonan, du tunnel du Rove ou du bassin Saint-Gervais ? Très probablement.

Dans un premier temps, comme le jouet est encore neuf, pour tenter d'en justifier l'existence auprès du contribuable investisseur, il sera possible d'en jouer des chasses pendant les quarts de zéro à quatre quand l'horaire des marées basses nocturnes s'y prêtera et une fois l'an, le lundi saint - jour où nouveau miracle, le coefficient de marée est chaque année supérieur à 110 - de jouer une autre pièce : « Le grand Pardon de l'eau bénite ». Une fois l'eau du réservoir bénie par le supérieur de l'Abbaye, nous les marins d'Alsace, de Bretagne, de Normandie, de Provence, de Savoie et de Saintonge et pourquoi pas de tout l'ouest européen, saurons alors nous retrouver en grand nombre sur ce site exceptionnel pour nous assurer à la nonne par cette chasse d'eau consacrée qu'accompagneront nos prières, d'une année maritime de paix et de navigation sans écueil.

En conclusion et sur ce point, les maritimistes ne peuvent qu'y être favorables, il serait bon de proposer que les deniers du contribuable affectés à l'opération en cours et non dépensés soient réorien-



Manifestation sur le barrage du Couesnon - © Thomas Jouanneau

tés vers des investissements maritimes et portuaires créateurs d'emplois et de richesses dont l'économie de notre pays a tant besoin, mais qui sont, faut-il le dire, moins « médiatisables » auprès d'un grand public naïf et ignorant. J'associe sur ce point les deux auteurs des articles cités à une ultime réflexion : dans un monde mouvant où la relativité des choses de la mer et des sables est un fait incontournable, nous, ingénieurs de l'océan, nous ne pouvons pas laisser à notre corporation le soin d'asséner des vérités sans un argumentaire solide, nous ne pouvons pas ne pas répondre le plus complètement possible au droit d'appréhender la réalité, qui, dans une démocratie, appartient à celui que la loi contraint à payer. Notre éthique nous oblige au respect de nos concitoyens terriens.