

# **Projet de rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel, beaucoup de touristes au Mont et peu d'eau autour**

## **Observations de l'AGEB**

Le Mont-Saint-Michel et son site forment un ensemble unique, inscrit dans l'imaginaire mondial. C'est un haut lieu de mémoire, un monument remarquable témoignant de la prouesse des hommes et un site où l'individu est confronté aux éléments naturels, la force inéluctable de la marée, le vent, l'immensité des grèves. Patrimoine culturel et patrimoine naturel sont indissociables.

La Baie se comble naturellement. A chaque marée, le flot apporte des sédiments qui se déposent. La libre divagation des fleuves côtiers ainsi que l'action des vagues et des courants côtiers réduisent le dépôt des sédiments et favorisent leur évacuation par le jusant. Le phénomène de l'ensablement a été accéléré aux abords du Mont par des aménagements effectués pour conquérir des terres, les polders, et assurer la sécurité des accès. Deux grandes tenailles sédimentaires, les grands bancs de l'Est et de l'Ouest, se rapprochent du Mont qui, si rien n'est fait, sera bientôt au fond d'un estuaire. Aujourd'hui, les superficies cultivables sont suffisantes et la technologie permet d'assurer l'accès au Mont en toute sécurité.

En 1972, il y a trente ans, constatant la dégradation accélérée du site du Mont-Saint-Michel et convaincus qu'il était réalisable de redonner aux forces naturelles, la mer et les courants, la possibilité d'agir comme jadis pour limiter l'ensablement de ce fond de baie, notre association s'est constituée pour préserver le site du Mont-Saint-Michel. Notre association a oeuvré pour que soient prises les mesures qui permettraient de maintenir le caractère maritime du Mont tout en assurant un accès au Mont en toute sécurité. En habitués de la Baie, nous avons suivi les projets successifs dans la mesure où les informations nous étaient accessibles, préférant intervenir en amont des décisions et formulant nos réflexions aux intervenants, à tous les niveaux, Matignon, Ministères, Mission Mont-Saint-Michel, syndicat mixte.

Le troisième projet qui est actuellement soumis à l'enquête publique est un projet que nous soutenons. Le projet présenté a pour but de maintenir le caractère maritime du Mont-Saint-Michel. A cet effet, il convient de faire régresser les herbues qui menacent les abords du Mont et de rendre aux courants l'espace proche du Mont qui est occupé par la digue-route et les parcs de stationnement.

Nous approuvons le réaménagement du barrage du Couesnon combiné avec la réutilisation partielle de l'anse de Moidrey, élément essentiel du projet qui aurait déjà dû être réalisé. Nous approuvons aussi la destruction de la digue-route, le report des parkings sur le continent, l'édification d'un pont-passerelle, la mise en place d'un système de navettes. Mais des inflexions et des corrections essentielles doivent être apportées à ce projet extraordinaire pour la préservation d'un site dont le coût s'élève à 134 millions d'euros ( soit 878 millions de francs) afin qu'il atteigne ses

objectifs sans entraîner des conséquences dommageables, irréversibles, pour la préservation de la baie, dans son ensemble.

## **I - L'ouverture du barrage 6 heures après mer haute menace la sécurité en Baie et accélérera l'ensablement dans la petite Baie, au Nord et à l'Est du Mont :**

### **- Une menace pour la sécurité :**

Il est prévu d'ouvrir les portes du barrage du Couesnon qui retient les eaux six heures après pleine mer alors que la mer s'est déjà retirée et que les grèves sont accessibles aux promeneurs et aux usagers de la Baie.

L'étude d'impact recommande de passer le Couesnon à Pleine mer, plus 7 heures. La traversée des grèves aller et retour ne démarrera qu'à marée basse et ne disposera que de environ 3 heures 30 à 4 heures. Nous considérons qu'un laps de temps aussi étroit, ne tenant pas compte des aléas, de la force du vent et des éventuelles variations barométriques, prédispose aux accidents. La traversée du Couesnon sera plus périlleuse et la période accordée aux promeneurs se rendant au Mont sera réduit, d'environ deux heures parce que le respect des horaires de remontée de la mer est toujours impératif. Nous nous opposons fermement à ce que le projet « *rende à cette traversée son caractère ancien de petite aventure* » comme l'indiquent les concepteurs du projet.

Notre association qui a toujours été très attentive à la sécurité de ceux qui fréquentent la baie, jette un cri d'alarme. Pour écarter ces menaces qui pèsent sur la sécurité des promeneurs, il suffit d'ouvrir les portes du barrage environ 2 heures et 1/2, après mer haute pour permettre aux flux de s'écouler avec la marée.

### **- L'accélération de l'ensablement dans la petite Baie, au Nord et à l'Est du Mont :**

L'ouverture des portes du barrage 6 heures après mer haute se réalisera alors que la mer s'est déjà retirée. L'effet de chasse sera limité. 6 heures après mer haute, l'action du Couesnon ne sera plus renforcée par le jusant. Les sédiments ne seront pas emportés loin du Mont, ils seront seulement poussés en direction de Tombelaine et repris par la marée suivante. Aux sédiments apportés par le flot s'ajouteront les sédiments fluviaux et les herbues arrachés par les grandes marées qui resteront en suspension dans le fond de baie.

A ces sédiments s'ajouteront les déblais d'un volume considérable consécutifs au creusement sous le pont-passerelle, au nouveau lit du Couesnon, aux autres travaux comme l'arasement de la vielle digue. Cette masse énorme engraissera les herbues à l'est du mont et le banc de Tombelaine. Nos ancêtres enlevaient la tanguie, nous nous rejetons nos déblais dans la baie.

Le dégagement des abords immédiats du Mont ne doit pas se faire au détriment du fond de la baie. Or, l'étude d'impact prévoit la progression de la sédimentation à l'Est du Mont où l'augmentation des herbues sera supérieure de 35 hectares à celle qui se produirait si les travaux n'avaient pas lieu. L'étude souligne aussi que l'augmentation importante de la sédimentation entre l'estuaire du Couesnon et celui des rivières Sée Sélune prendra la forme majeure d'un grand banc prenant appui sur Tombelaine. La diminution de la divagation des chenaux est elle aussi, prévue. La simulation a fait apparaître l'approfondissement des fonds des estuaires de la Sée Sélune probablement du fait de la chenalisation renforcée par l'engraissement et le prolongement au delà de Tombelaine du grand banc central.

En ce qui concerne la faune, l'étude d'impact prévoit à l'Est du Mont un appauvrissement en espèces en raison de l'exhaussement des fonds.

Nous soulignons qu'avec ce lâcher aussi tardif, la turbidité des eaux marines augmentera ce qui provoquera une intensification des dépôts.  
Les auteurs du projet jouent aux apprentis sorciers.

Pour éviter ces conséquences néfastes qui accéléreront l'ensablement de la baie, l'AGEB demande instamment que l'ouverture du barrage se fasse environ 2 heures 1/2 après mer haute afin que les sédiments partent au loin.

## **II - L'arrivée au Mont : Pas de gué quasiment insubmersible, mais un gué sur pilotis ou sur arches**

Conformément au but du projet qui est de restaurer le caractère maritime du Mont, la digue sera coupée et les parkings seront reportés sur le continent afin de rendre aux courants l'espace proche du Mont. Le terre plein d'accueil, cote 4,50 m, 5,50 m, qui séparera le Mont du pont passerelle sera submergé par environ la moitié des marées. Dans ces conditions, il n'est pas question d'abandonner les visiteurs à la merci des flots. Un accès sûr en toute sécurité doit être assuré aux visiteurs et aux Montois. Diverses solutions étaient envisageables comme une passerelle en bois, une jetée sur pilotis.

### **- La solution retenue par les concepteurs du projet dans le courant de l'année 2000 est un gué qui sera en fait une nouvelle digue :**

Le prétendu gué, remblai large de 4 à 5 mètres, long d'au moins 150 mètres, élevé à la cote 7,30 m ne sera recouvert par la mer que 4 à 6 fois par an, lors des très grandes marées dans la mesure où celles-ci se produiront. Une quasi nouvelle digue sera donc construite dans une fraction importante de l'espace libéré par la destruction de la digue-route. La vieille digue est bien démolie, mais sur au moins 150 mètres sera édifié un large remblai, en fait une nouvelle digue, une construction artificielle.

### **- Inconvénients :**

1° - La réduction de l'espace accordé par la destruction de la digue, aux courants et à la mer là où ils sont les plus actifs, à l'embouchure du Couesnon. La longueur du gué équivaut à environ 20% de la coupure totale de la digue.

2° - Par effet d'épi, ce gué retiendra les sédiments et favorisera leur dépôt.

3° - Cette structure n'a pas été testée sur la maquette alors que nous avons demandé lors de la construction de celle-ci que les ouvrages envisageables pour accéder au Mont le soient. A notre connaissance, les essais de la Sogreah à partir desquels furent déterminées les solutions présentées, n'ont pas été réalisés en laissant subsister un tronçon de digue à partir du Mont.

Les conséquences de l'édification de ce gué quasiment insubmersible sur la capacité érosive du Couesnon et sur les courants n'ont pas été évaluées scientifiquement. Pourtant, les études s'accumulent depuis plus d'un quart de siècle, les simulations succèdent aux études sur maquette. Cette absence de rigueur scientifique est inadmissible. D'ailleurs, fait curieux, la première présentation de ce gué a été faite à partir de schémas de l'architecte en chef des Monuments historiques.

A notre connaissance, ce gué tel que présenté cote 7,30m, n'a pas été approuvé par le comité scientifique.

Nous constatons que les abords du Mont sollicitent l'imagination des concepteurs qui ont successivement envisagé d'y ériger un belvédère, un parking pour les Montois et maintenant un large gué quasiment insubmersible.

4°- Les études du Laboratoire Central Hydraulique de France effectuées sur maquette dans les années 1978, avaient montré que la puissance hydraulique du Couesnon serait amoindrie si on laissait un embryon de digue à proximité du Couesnon.

5°- Cette nouvelle digue compromettrait la réapparition des courants traversiers qui contribueraient, après la diminution des grands bancs enserrant le Mont comme une tenaille sédimentaire, au désensablement naturel du Mont.

La réalité historique de ces courants est incontestable. La suppression de ces courants qui passaient entre le Mont et la terre avant 1878 est responsable pour une part appréciable des évolutions locales des fonds. Ces courants en freinant la décantation des sédiments ralentissaient l'ensablement de la zone. La digue a été construite notamment pour faire disparaître les courants traversiers qui gênaient les bateaux remontant vers Pontorson.

Des mesures effectuées en 1975 puis plus récemment par la mission Maillard ont montré que des différences de niveaux existent entre l'Est et l'Ouest de la digue ce qui pourrait entraîner des courants appréciables.

Certains prétendent que ces courants ne pourraient réapparaître en prétextant qu'ils n'ont pas été détectés lors des essais effectués par la maquette fixe de la Sogreah. Il n'est pas question de contester la rigueur des études réalisées à partir des éléments qui ont été fournis. Mais nous soulignons que l'emprise de la maquette était réduite aux abords du Mont ne comprenant même pas les répercussions des rivières proches, Sée et Sélune.

Les matériaux utilisés, tels la sciure de bois, pour représenter la tange ont des propriétés très éloignées de celle-ci. Par ailleurs, les maquettes même très bien réalisées ne reproduisent jamais la complexité des faits réels. En raison des effets d'échelle, une erreur, une approximation peuvent avoir des conséquences très importantes. Souvenons-nous que selon les prévisions établies à partir des études sur maquette du Laboratoire Central Hydraulique de France, le Mont devait avoir perdu tout caractère maritime en 1995. La réalité d'aujourd'hui démontre le caractère erroné de ces prévisions. La reproduction par la maquette de l'évolution des fonds pendant une vingtaine d'années à partir des constatations effectuées dans les années 1975 n'est pas une preuve irréfragable. La maquette est une aide à la décision. Toute la vérité n'est pas dans la maquette.

6°- Il serait coupable de se priver de la potentialité du retour de ces courants pour restaurer le caractère maritime du Mont. L'effet de chasse du Couesnon ne se produira pas tous les jours, bien au contraire. Dans le Programme Technique Détaillé, il est bien précisé que, après la réalisation des aménagements sur le barrage de la Caserne et le Couesnon, le volume utile pour déblayer efficacement les sédiments avec les chasses sera atteint avec des marées de coefficient 95, soit seulement environ 14% des marées.

7- Ce gué s'élèvera à 7,30m, soit près de trois mètres au dessus de la base du quai d'accueil qui démarre à la cote 4,50. Ce gros talus d'environ trois mètres de dénivelé, érigé à la base du Mont sera incongru. Son impact esthétique sera déplorable.

- Pour éviter ces inconvénients, il faudrait faire reposer le gué sur des arches ou sur pilotis.

Nous demandons que soit étudiée la solution alternative qui consisterait à faire reposer le gué sur des arches ou sur pilotis afin que la mer et les courants puissent passer.

Le but du projet serait atteint « *rendre à la mer et aux courants l'espace proche du Mont qui est occupé par la digue-route et les parcs de stationnement.* »

Les courants freineraient la décantation et limiteraient l'ensablement.

La puissance hydraulique du Couesnon ne serait pas amoindrie.

Le piège à sédiments que constituerait le gué par effet d'épi, serait écarté.

Esthétiquement, un gué sur arche s'intégrerait très bien dans l'environnement et ne polluerait pas la vision des visiteurs dont le regard, à cet endroit, s'élève vers le Mont. La passerelle sur arches s'intégrerait très bien dans la continuité des ouvrages d'approche déjà prévus, la digue, puis le pont-passerelle. La sécurité des accès serait assurée.

Cette structure répondrait à l'attente des visiteurs qui, après tant d'années d'études et de travaux, souhaitent que le Mont puisse être à nouveau entouré par l'eau et non pas retrouver aux abords du Mont, là où ils chemineront, des structures rappelant fâcheusement la vieille digue. Lors d'un questionnaire envoyé à nos adhérents en 1998, ceux-ci interrogés sur la signification de la restauration du caractère maritime avaient répondu à 90% que le Mont devait pouvoir être entouré d'eau.

Si d'aventure, les remparts étaient menacés, eux qui ont tenu pendant des siècles, il serait toujours temps de prendre des mesures conservatoires.

Il s'agit de rétablir le caractère maritime du Mont et non de maintenir le Mont au fond d'un estuaire.

### **III - Eviter la multiplication des ouvrages pour diriger les courants et contraindre les forces naturelles :**

Toute une batterie d'ouvrages est programmée dans le Couesnon et autour du Mont. Ainsi, sont prévu : un seuil pour provoquer la bipartition du Couesnon, des épis de part et d'autre du Mont pour dévier le flot et des épis déflecteurs dans le cours du Couesnon. Ces aménagements s'inscrivent bien dans la tradition interventionniste du Ministère de l'Equipement...

Craignant que la bipartition du Couesnon n'affaiblisse sa puissance érosive déjà amoindrie par les prélèvements effectués par l'agriculture, les cultures du maïs, les particuliers, les collectivités locales, nous souhaitons que dans une première phase les techniciens le fassent travailler à l'Ouest pour attaquer le grand banc, puis ne le laissent attaquer simultanément l'Est et l'Ouest dans la mesure où sa capacité hydraulique se révélerait être suffisante.

Pour orienter, contraindre le flot, l'éloigner des remparts, le Mont sera appareillé d'épis écarteurs (des moustaches). Encore une fois, les forces naturelles seront contrées. Si d'aventure les remparts étaient menacés, eux qui ont tenu pendant des siècles en dépit même de la proximité des rivières qui à plusieurs reprises sont passées au Sud, entre le continent et le Mont, il serait alors toujours possible de prendre les mesures conservatoires nécessaires.

A marée basse, l'impact de tous ces ouvrages sur le paysage sera négatif. Les chenaux du fleuve, le long du parcours emprunté par les visiteurs, seront hérissés d'ouvrages, le seuil et les épis. Si les débits des bras sont forts, le sol sera déstabilisé, remué par les affouillements et les ouvrages seront apparents comme les cordons d'enrochement dans le lit du Couesnon, ces dernières années. Si les débits sont faibles, seuls deux minces filets d'eau s'écouleront, le marais remplacerait les grèves.

Pour réactiver les forces naturelles libérées par la destruction de la digue et la modification du barrage sur le Couesnon et leur permettre de rétablir le caractère maritime du Mont, il convient d'édifier aussi peu d'ouvrages que possible.

#### **IV - Lisser la surfréquentation, accueillir et informer les visiteurs :**

La fréquentation est encore concentrée pendant la période estivale et lors de certains week-ends. La presse et la cohue qui règnent au Mont sont si fortes que nombre de visiteurs ne veulent ou ne peuvent pas monter jusqu'à l'abbaye et quittent le Mont insatisfaits. Le Mont devient synonyme de bousculade et de foule insupportable. Une journaliste de l'A.F.P. qui voulait faire visiter le Mont à ses enfants et à des amis eux-mêmes accompagnés d'enfants au printemps 2002, témoigne: *« en vingt ans de visite touristique dans le monde, le Mont-Saint-Michel est le pire souvenir de foule de touristes compacte. Le Mont était tellement saturé que nous n'avons pas pu le visiter, monter jusqu'à l'Abbaye et que nous avons eu de grandes difficultés à nous enfuir. Nous avons mis plus d'une demi-heure pour redescendre la ruelle, moins de 80 mètres, pied contre pied, épaule contre épaule, chevelure sur chevelure. »*

L'ouverture prochaine de l'autoroute des Estuaires, la curiosité suscitée par les grands travaux, l'éventuelle arrivée du train, l'accroissement du nombre de marcheurs dans les grèves augmenteront encore la pression touristique.

Au Mont, l'espace de circulation réservé aux visiteurs est très exigu. La ruelle principale est étroite, les remparts sont vite saturés et le chemin au-dessus des jardins permet tout juste à certains endroits, à deux personnes de se croiser. Le syndicat d'initiative et la salle de l'Aumônerie sont de dimensions trop réduites pour offrir des conditions d'accueil dignes de ce grand patrimoine.

Face au tourisme de masse et à son augmentation prévisible, il n'est pas question de limiter le libre accès à la commune du Mont mais de lisser les périodes de surfréquentation, de les répartir sur l'année en profitant de l'étalement des vacances, de l'augmentation des périodes de loisirs des retraités. Cette régulation suppose l'utilisation des technologies de communication, Minitel, Internet, la téléphonie, l'informatique pour les réservations, les accueils différenciés selon les motivations, les incitations tarifaires préalables. Les touristes, les grandes organisations de voyages sont de plus en plus sensibles à toutes les régulations.

Récemment encore, au Mont, il n'était pas possible de réserver, à titre individuel, des places pour les grandes visites.

Quelles sont les mesures prévues dans le cadre du projet pour préserver la qualité d'émotion du visiteur et protéger les édifices ?

- Tout est fait pour favoriser l'arrivée massive des touristes

- Les parkings, outils de régulation de la fréquentation, auront une capacité de 4500 places soit une augmentation de près de 50% par rapport jours de pointe constatés en 1993 et 1998 avec 2900 à 3500 véhicules comptabilisés (week-ends exceptionnels et période estivale). A ces parkings, il faut ajouter les aires de délestage prévues.

- Le système de navettes transportant les visiteurs, autre outil de régulation de la fréquentation, sera calé sur un transfert de 3000 personnes heure, dans chaque sens. Il faut y ajouter le public des traversées par les grèves (parfois plus de 500 à 1000 marcheurs) tous arrivant au même moment en raison des impératifs de la marée et ceux qui chemineront sur la digue.

Dans le cadre de ce grand projet, les flux touristiques continueront à n'être régulés que par les deux verrous existant déjà, les étroites routes d'accès au Mont et la porte de l'Avancée. C'est un peu simpliste et tout à fait insuffisant pour un tel ensemble.

Nous avons posé aux décideurs et aux concepteurs du projet des questions sur la prise en compte des phénomènes touristiques et des réponses à y apporter. Nous n'avons obtenu aucune précision :

- quelle est la capacité d'accueil du Mont ?
- quel est le point d'équilibre entre l'exigence de fréquentation et le respect des lieux ?
- la capacité de stationnement des parkings et le calage des navettes ont-ils été déterminés en fonction de la capacité d'accueil du Mont ou pour faire entrer le maximum de personnes ?
- comment respecter les consignes de sécurité et la réglementation concernant l'hygiène et la salubrité en cas de surfréquentation ?
- comment assurer la circulation des flux de visiteurs dont la durée de séjour passerait de 1 heure à une heure trente ?
- à propos de la sécurité, quel est le temps de réponse entre l'alerte d'un départ de feu et l'arrivée des secours ?
- comment avec une telle affluence, faire respecter les règles de salubrité et d'hygiène ?

- Aucune structure, digne de ce grand monument n'est encore prévue pour gérer les flux touristiques, lisser les périodes de sur-fréquentation, accueillir et informer les visiteurs :

La structure d'information accordée au Conseil Général de la Manche pour informer les visiteurs sur les richesses du département de la Manche, accessible seulement au retour n'est pas aux dimensions de ce grand patrimoine et surtout elle ne recueillera que des touristes déjà éprouvés par la visite du Mont.

- Aujourd'hui, les grands ensembles patrimoniaux s'équipent des technologies modernes afin de gérer les flux touristiques et éviter la cohue et l'affluence insupportables. Le Mont ne doit pas être le métro à 18 heures.

- Une véritable base d'accueil située sur le continent permettrait de disposer des agents et des outils nécessaires pour la gestion des flux touristiques et en outre, elle permettrait aussi d'informer les visiteurs sur le Mont, la baie, les régions avoisinantes, côté normand comme côté breton. Il s'agit de faire connaître et de valoriser tout un patrimoine

naturel et culturel en profitant de la formidable force d'attraction exercée par le Mont dans l'imaginaire mondial et de contribuer à un nouvel essor de ces régions restées à l'écart du développement. La réalisation du projet Mont-Saint-Michel participerait ainsi à l'aménagement du territoire ce qui majorerait sa dimension et lui donnerait une plus grande ambition.

En France, à l'étranger, notamment aux Etats-Unis, la gestion des flux touristiques s'impose partout. En dehors de tout problème posé par la fréquentation touristique, les grandes villes, les villes moyennes et même les villages jettent les bases d'une politique de gestion de la circulation et de la fréquentation. La qualité de *commune* attribuée au Mont-Saint-Michel ne peut la dispenser du même effort ou lui permettre de s'opposer à une régulation que le respect des impératifs de sécurité et d'hygiène impose. Les Montois qui tirent leurs ressources du tourisme généré par le Mont devraient remercier l'Etat et les collectivités locales du somptueux cadeau qui leur est offert avec ce grand projet. Par voie de presse, ils expriment surtout leur mécontentement de devoir changer des habitudes! Pourtant, la réalisation des travaux entraînera l'augmentation du nombre des visiteurs et en conséquence la progression des chiffres d'affaires et des bénéfices.

Nous demandons que soit ajouté à ce projet technique de restauration du caractère maritime, le volet indispensable pour réguler les flux touristiques et édifier sur le continent une base afin de réguler l'offre touristique et offrir un accueil et des informations dignes de cet ensemble prestigieux.

#### **V - La dimension culturelle et spirituelle de ce projet a été oubliée.**

Le Mont-Saint-Michel est un haut lieu de culture et de spiritualité appartenant au Patrimoine mondial. Il est clair que les aménagements projetés oublient totalement cet aspect : tout se passe comme si le Mont était considéré comme un site naturel (à l'instar du Mont Blanc ) sur lequel on souhaite voir affluer un maximum de touristes venus à la fois « *faire le Mont* » et le plein de souvenirs. De la même façon, aucune disposition ne semble avoir été retenue pour accueillir les marcheurs de plus en plus nombreux chaque année qui traversent la baie à pied.

Le Mont et sa Baie sont présents dans l'imaginaire de milliards d'hommes. Le Mont est aussi un haut lieu de mémoire. C'est pourquoi la France a décidé d'engager des travaux d'un coût élevé pour préserver ses caractères essentiels. Mais, pour ce grand ensemble appartenant au Patrimoine mondial, la France doit avoir une politique exemplaire, digne de sa réputation.

le 21 août 2002

Marie-Claude Manet  
Présidente de l'AGEB

*Nota bene : coût du projet 134 millions euros, (878 millions de francs)  
mise en service des ouvrages prévus : 2006 à 2008*