



ART ET CONSTRUCTION

Le Mont-Saint-Michel en "péril de terre"

Suite (voyez page 193)

Le projet (fig. 5) (1) dressé quelque temps avant la guerre par le service des Ponts et Chaussées après entente avec les Beaux-Arts devait comporter une coupure de la digue insubmersible du Mont-Saint-Michel, à une distance de 280 mètres en avant de l'entrée du Mont, et un dérasement partiel de la digue submersible de Roche-Torin.

Concernant la coupure de la digue insubmersible, le remblai actuel de la digue serait dérasé — ce qui n'est pas à proprement parler une coupure — jusqu'au niveau moyen des grèves; quant à la partie conservée de la même région, elle serait raccordée avec le seuil de la porte d'entrée du Mont : 1° par une rampe de 138 m. 66 de longueur, descendant avec une pente de 30 m/m par mètre jusqu'au niveau des grèves actuelles; 2° par une chaussée pavée de 73 m. 78 établie horizontalement à ce même niveau; enfin, 3° par une rampe également de 30 m/m par mètre sur 41 mètres de longueur raccordant ladite chaussée pavée avec le seuil de la porte d'entrée du Mont. Ce qui ferait que pour toutes les marées, la chaussée serait recouverte au moins dans sa partie en palier (73 m. 98) par les eaux de la mer, et le Mont serait — à ces moments — isolé. Enfin, au pied du Mont, à l'extrémité

de la nouvelle digue, serait établie la fameuse plateforme dont il est parlé au début de cette étude.

Pour ce qui est du dérasement partiel de la digue de Roche-Torin, les auteurs du projet supposent que la Sée et la Sélune pourront s'introduire dans la zone qui se trouve actuellement au sud de ladite digue et que leur action combinée se ferait sentir — au point de les détruire — sur les atterrissements et herbues de la partie située au sud-est du Mont. Toutefois, la digue ne serait sectionnée horizontalement que sur une partie de sa longueur et seulement par tranches de faible épaisseur afin de permettre au service des Ponts et Chaussées de juger de l'effet produit sur les côtes avoisinantes dont la protection serait, au surplus, assurée par d'autres travaux.

En attendant l'enquête de *commodo* et *incommodo* prescrite, un groupement d'artistes et d'admirateurs du Mont, « l'Association des Amis du Mont-Saint-Michel » étudia et mit au jour un projet assez voisin du précédent, mais plus élargi (fig. 6). Ce projet devait comprendre les travaux suivants à exécuter en même temps et non point les uns après les autres : 1° Coupure de la digue insubmersible du Mont, à la distance de 1.040 mètres, c'est-à-dire en un point 4 fois 1/2 plus éloigné que dans le projet des Ponts et Chaussées; 2° démolition de la digue submersible de Roche-Torin, du moins jusqu'au niveau du lit des rivières confluentes; 3° construction à l'extrémité ouest du Grouin du sud, d'un épi d'enrochements destiné à rejeter vers le Sud le cour des rivières la Sée et la Sélune; 4° établissement d'une digue de protection du nouveau rivage en avant de celui actuel en utilisant les matériaux de la démolition des deux digues précédentes; 5° cons-

(1) Pour les figures, se reporter au n° 24.

truction d'une passerelle pour les piétons et d'une chaussée guéable pour les véhicules afin d'assurer la communication avec le Mont: 6° dérasement des deux cordons d'enrochement du Couesnon suivant ce rayon de 1.040 mètres du secteur d'isolement pour permettre la plus grande action possible des eaux de cette rivière sur les abords du Mont.

Le raccordement avec le Mont se ferait ainsi : à la distance de 1.040 mètres du Mont et au niveau de la digue actuelle, serait établi une terrasse d'environ 250 mètres de longueur, depuis la rive droite du Couesnon jusqu'au raccordement avec l'endigement du Sud. Des escaliers pratiqués au nord et à l'ouest serviraient à l'embarquement en mer à haute marée et dans le Couesnon à marée basse. C'est sur cette terrasse que se trouverait la nouvelle station terminus du chemin de fer d'intérêt local réunissant le Mont-Saint-Michel à la ville de Pontorson. Quant à la voie ferrée, elle serait modifiée à partir du passage à niveau de la Caserne, lequel autrement dit serait supprimé pour le plus grand bien de la circulation; cette même voie se poursuivrait à l'ouest de la route de Pontorson et s'en détacherait au point nécessaire pour rejoindre la station, parallèlement au Couesnon.

Au point où elle bifurquerait pour desservir la terrasse, la chaussée actuelle de la route de Pontorson commencerait à descendre en pente douce jusqu'au niveau des grèves qu'elle atteindrait au droit du talus de la terrasse, où un large pont la traverserait pour établir la communication entre les deux tronçons de terre-plein. Elle se prolongerait ensuite jusqu'au Mont par une voie guéable de 6 mètres de largeur, laquelle au niveau des grèves serait établie entre deux solides enrochements. Cette voie serait construite de telle manière que son point le plus bas, sur un palier d'environ 74 mètres serait constamment immergé par les rivières à marée basse.

Indépendamment de cette voie guéable pour les véhicules, une passerelle en béton armé, qui prendrait naissance à l'angle nord-ouest de la terrasse, permettrait aux piétons et aux petites voitures traînées à bras, d'accéder facilement en tous temps au Mont-Saint-Michel; elle aboutirait à l'entrée des Fanils, en longeant l'angle saillant de l'Avancée où se trouverait un escalier. Dans l'espace compris entre ces deux portes, le sol serait dallé et formerait une plate-forme se raccordant avec les descentes des quais du xv^e siècle, actuellement enfouis et qui seraient ainsi mis à découvert.

Si le programme des travaux des « Amis du Mont » est vaste, du moins est-il fort bien conçu.

C'est en novembre 1916 que s'est réunie la Commission préfectorale d'enquête laquelle enregistra pas mal de protestations et d'observations. La plupart des riverains ont demandé que la protection du rivage sud de la baie soit complètement assurée avant qu'il ne soit procédé au dérasement de la digue de Roche-Torin, le projet des Ponts et Chaussées se bornant à prévoir que si ledit rivage est

attaqué, on rétablira la digue, autrement dit le *statu quo ante* serait maintenu. Cette observation se comprend. Mais d'autres riverains prohibent n'importe quel travail; pour eux, la question de l'insularité devrait être plutôt celle de la péninsularité du Mont, une extension aussi grande que possible de nouvelles emprises sur la mer leur semble bien plus préférable.

« Aux Amis du Mont-Saint-Michel », la proposition d'une coupure de 230 mètres dans la digue insubmersible paraît manifestement insuffisante; l'isthme insubmersible actuel serait simplement remplacé par un autre dont l'extrémité serait partiellement submersible, ce qui ne diminuerait pas la tendance à l'alluvionnement, alors encore que cette tendance se trouverait aggravée par l'établissement projeté par les Ponts et Chaussées de la vaste plate-forme pour le stationnement des voitures et autos. Il leur semble même que ce terre-plein et les cordons d'enrochements qui nécessairement protégeraient la plate-forme et la digue seraient de nature à favoriser l'extension des polders, notamment à l'ouest de la digue submersible et ne donneraient au Mont qu'une insularité de quelques heures par an, ce qui serait évidemment fort peu.

La Commission d'enquête conclut que si la coupure de la digue insubmersible du Mont-Saint-Michel peut assurer dans une certaine mesure le désensablement des abords immédiats du Mont et en dégager l'entrée, il y aura toutefois le grand inconvénient de rendre malaisé cet accès, à certaines heures de la journée, inconvénient encore augmenté aux périodes des grands vents et des grandes marées. De plus cette coupure, déclare-t-elle, aurait comme conséquence certaine, en amenant des courants violents, à droite de la digue, de menacer les propriétés riveraines situées à la Caserne, aux Bergeries et à la Rive d'Ardevon. La coupure doit avoir une longueur telle que l'accès pratique du Mont soit assuré à toute heure de la journée. Quant au dérasement partiel de la digue de Roche-Torin, elle estime qu'il favoriserait le nord de la baie en rejetant les rivières vers le Sud, ce qui exposerait les riverains de ce côté aux ravages aussi bien de ces rivières que de la mer. En fin de compte, elle proteste contre l'ensemble du projet des Ponts et Chaussées qu'elle qualifie ni plus ni moins, de dangereux et d'incomplet.

Sans doute une hirondelle ne fait pas le printemps, mais il convient de dire que les Montois — qu'ils soient laïcs ou clercs — ont toujours eu un faible pour leur digue parce qu'en plus d'une communication aisée avec la terre, elle leur a procuré et leur procure une extension toujours plus grande des emprises sur la mer, à preuve la fameuse « pétition pour la conservation de la digue » présentée à MM. les Députés, en 1883, par un Bas-Normand; les articles de presse de M. Le Hericher, directeur du journal *l'Avranchin* (1868) en faveur de la culture des grèves du Mont; ceux du savant hébraïsant, M. Latouche lequel en 1873 préconisait rien moins que la cons-

truction d'une digue renouvelée du fameux projet des Hollandais, Umfroy et Bradley (1609), c'est-à-dire partant de la côte bretonne pour arriver, passant au nord du mont, à Saint-Jean-de-Thomas sur la côte normande, soit le comblement presque complet de la baie.

La Commission s'est ressentie de cet esprit au détriment du Beau; elle a été insensible à la poésie et a préféré au trident de Neptune, le caducée de Mercure et les attributs de Cérès. Par rapport à ceux-ci, très importants par le temps qui court, peut-être peut-on lui accorder les circonstances atténuantes et l'excuser. Au surplus, nous devons toutefois reconnaître que les uns et les autres — Montois laïcs ou clercs — ont été longtemps soutenus dans cette idée, par l'Etat lui-même. Encore de nos jours, puisque selon les termes mêmes du rapport « pour neutraliser les effets de la liberté relative des cours d'eau se jetant dans la baie, le ministère des Travaux publics préparait en 1906 un projet de concessions nouvelles, dont le cahier des charges contenait l'obligation d'assurer la *prolongation* et l'*insubmersibilité* de la digue de Roche-Torin dans la direction du Mont, projet auquel le service Hydrographique de la Marine, fit heureusement une opposition formelle.

Nous résumant, nous dirons que s'il n'est pas possible de transformer le Mont-Saint-Michel en une île véritable, le sort qui attend la baie étant celui qu'ont subi jadis les rivages de Saint-Pol de Bretagne, de Fréjus, d'Aigues-Mortes en France, de Ravenne, de Pouzzoles en Italie, de Belon, près de Tarifa, en Espagne, etc., peut-être ce qu'elle était, avant l'époque romaine, une plaine alors boisée (ancienne forêt de Quokelunde); que si l'on ne doit pas nourrir la folle prétention de triompher de cette loi générale à laquelle nous avons fait allusion plus haut, du moins doit-on lorsqu'il s'agit d'un site et d'un joyau artistique, unique en Europe, faire tous les efforts possibles pour en atténuer ou ralentir les effets, et faire qu'en l'espèce, le Mont-Saint-Michel ne soit pas définitivement rattaché à la terre ferme, qu'il soit par intermittences battu par le flot marin et en tous temps par les eaux des rivières se jetant dans la baie.

La chose est possible : en dirigeant et en combinant les embouchures des quatre cours d'eau dans la direction du Sud et du Mont à l'aide de travaux appropriés, on arriverait à déblayer les abords du Mont-Saint-Michel et aussi à y maintenir une dépression — comme l'indiquent les graphiques de M. Lecoq — dans laquelle pénétrerait la mer à marée montante; une zone d'érosion serait de cette façon établie autour du géant de granit qui conserverait à celui-ci la situation à laquelle il doit son existence historique et sa célébrité.

Et c'est ici qu'apparaît l'utilité de l'épi de la pointe du Grouin du sud proposé par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées de la Manche, adopté par les « Amis du Mont », mais ajourné — pourquoi — par le Conseil général des Ponts et Chaussées, à Paris; par le moyen de cette digue,

on barrerait à la Sélune dont le débit est de 20 mètres cubes à la seconde la direction du Nord vers laquelle, nous l'avons vu, elle tend depuis quelques années, entraînant forcément dans ce mouvement la Sée dont le débit n'est que de 8 mètres cubes.

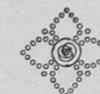
La digue du Mont pourrait être coupée en un point en rapport avec ladite zone d'érosion et le régime du Couesnon, peut-être à cette distance de 1.040 mètres des « Amis du Mont », peut-être en un point intermédiaire entre cette distance et celle de 230 mètres indiquée par les Ponts et Chaussées. La partie enlevée pourrait être remplacée par une estacade en béton armé qui laisserait le flot entourer le Mont pour coopérer avec les rivières au dragage naturel de cette partie de la baie. Cette estacade viendrait aboutir à une plate-forme placée au pied du rocher, devant l'entrée de l'Avancée des Fanils.

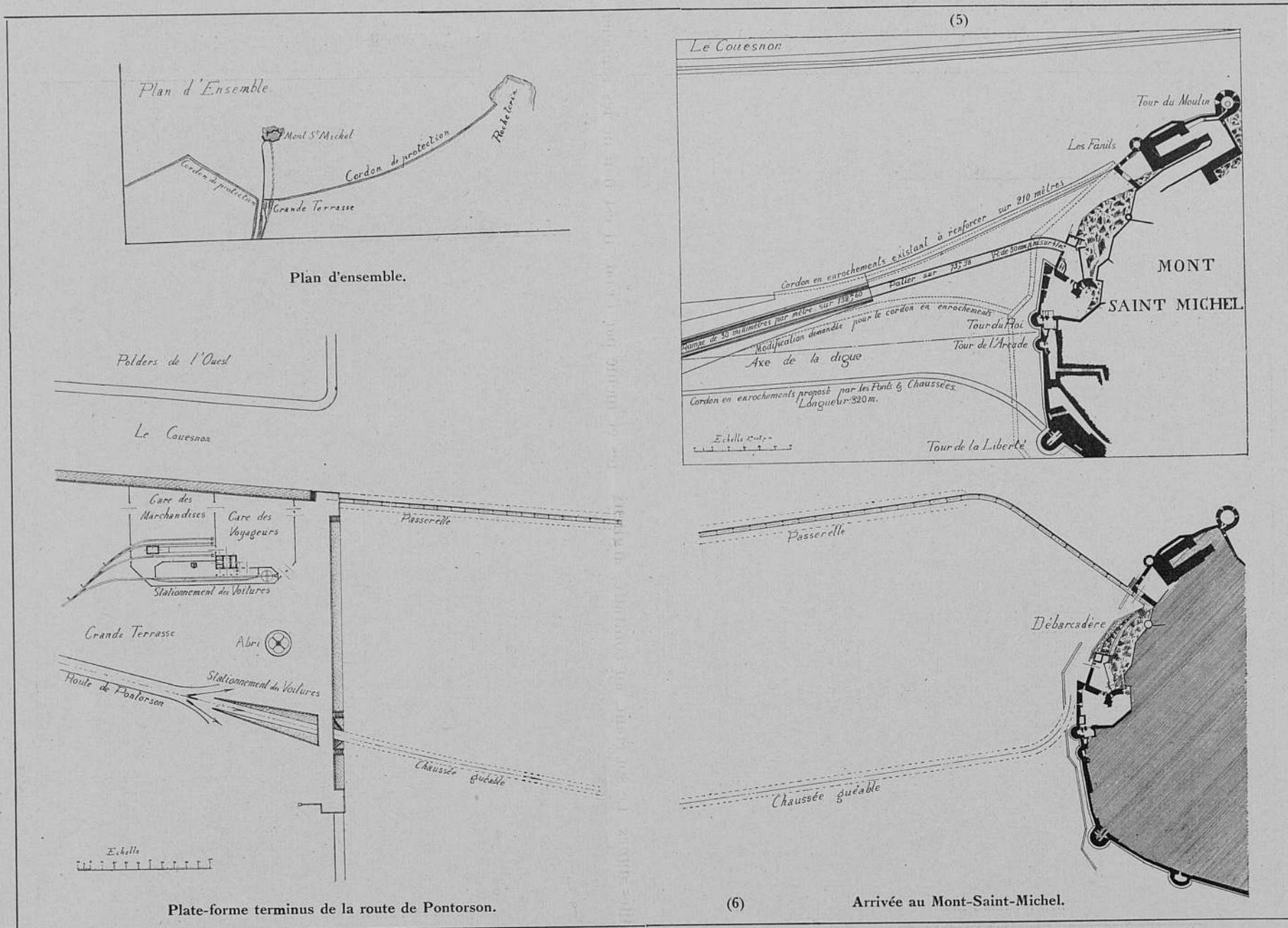
Quant à la digue submersible de Roche-Torin, elle serait déplacée pour être rabattue sur le rivage, c'est-à-dire que son point de départ étant celui actuel, elle viendrait rejoindre la digue insubmersible au point où l'estacade commencerait. Bien entendu, des enrochements seraient construits de façon à protéger le rivage aussi bien du côté de la Bretagne que du côté de la Normandie contre les effets du flot marin et les divagations des rivières.

Souhaitons avec tous les admirateurs du Mont qu'une entente intervienne entre les techniciens des services intéressés et que ce soit bientôt. Tergiverser, discuter plus longtemps, c'est favoriser l'œuvre de la mer, et les graphiques de M. Lecoq — documents irréfutables — montrent qu'il ne faudrait pas autant d'années que cela pour que le Mont-Saint-Michel ne devienne comme son voisin, le Mont Dol, un rocher au sein d'une plaine herbagée ou maraîchère.

Alors que nous déplorons les beaux souvenirs du passé détruits sauvagement en cette guerre par les Allemands, allons-nous nous-mêmes laisser périr quelques-uns de ceux qui nous restent en permettant au mercantilisme, à l'indifférence ou à l'intransigeance de certaines personnes d'avoir le dessus, et cela en dépit des vœux de l'opinion publique. Nous devons, comme l'a écrit notre poète immortel Victor Hugo, conserver à tout prix cette double merveille de la Nature et de l'Art. L'intérêt de cette conservation est supérieur aux intérêts privés, et l'Etat pour sa part ne doit pas oublier qu'il a le devoir imprescriptible de protéger envers et contre tous une propriété nationale.

M. BOUSQUET,
Ingénieur-architecte.





LE MONT-SAINT-MICHEL. — Projet de l'Administration des Ponts et Chaussées. (Fig. 5).
 Projet de l'Association des "Amis du Mont-Saint-Michel". (Fig. 6).