

COLMATAGE ET GÉNIE CIVIL AUX ENVIRONS DU MONT-SAINT-MICHEL

Fernand Verger *

RÉSUMÉ. Pendant deux siècles, les travaux de génie civil ont exclusivement favorisé le colmatage dans les environs du Mont-Saint-Michel, contribuant ainsi à en menacer le caractère maritime. Même si une prise de conscience de l'intérêt du site s'est manifestée dès le Second Empire, les travaux de maintien de son caractère maritime n'ont débuté qu'en 1983, et ne prendront de l'ampleur que dans les prochaines années.

• CARTE DU XVIII^e SIÈCLE • COLMATAGE • DIGUES • POLDERS • MONT-SAINT-MICHEL

ABSTRACT. For two centuries, civil engineering works near the Mont-Saint-Michel have always resulted in natural sedimentation, jeopardising the area's maritime character. Although awareness of the site's value emerged as early as the Second Empire, works to maintain its maritime characteristics did not begin until 1983, and will only be implemented on a significant scale in the next few years.

• 18th CENTURY MAP • DYKES • MONT-SAINT-MICHEL • NATURAL SEDIMENTATION • POLDERS

RESUMEN. A lo largo de dos siglos, los trabajos de ingeniería civil han favorecido únicamente el relleno de los alrededores del Mont-Saint-Michel, amenazando su carácter marítimo. Si se había manifestado algún interés para el sitio desde el segundo imperio, los trabajos para mantener su carácter marítimo empezaron solamente en 1983 y van a tomar toda su amplitud en los próximos años.

• DIQUES • MAPA DEL SIGLO XVIII • MONT-SAINT-MICHEL • POLDERES • RELLENO

La baie du Mont-Saint-Michel connaît un colmatage naturel lié à l'apport par les marées d'un fort volume de sédiments, estimé pour l'ensemble de la baie à 1,5 Mm³ par an. L'apport marin est très largement dominant ; il est surtout fait de débris coquilliers qui donnent sa nature calcaire à la *tangue*, sédiment caractéristique de la baie du Mont-Saint-Michel. Le sable et les argiles d'origine terrigène y existent aussi. Ces sédiments forment un très vaste estran de plusieurs kilomètres de large dont les parties supérieures, colonisées par une végétation halophile, constituent les schorres appelés localement *herbus*.

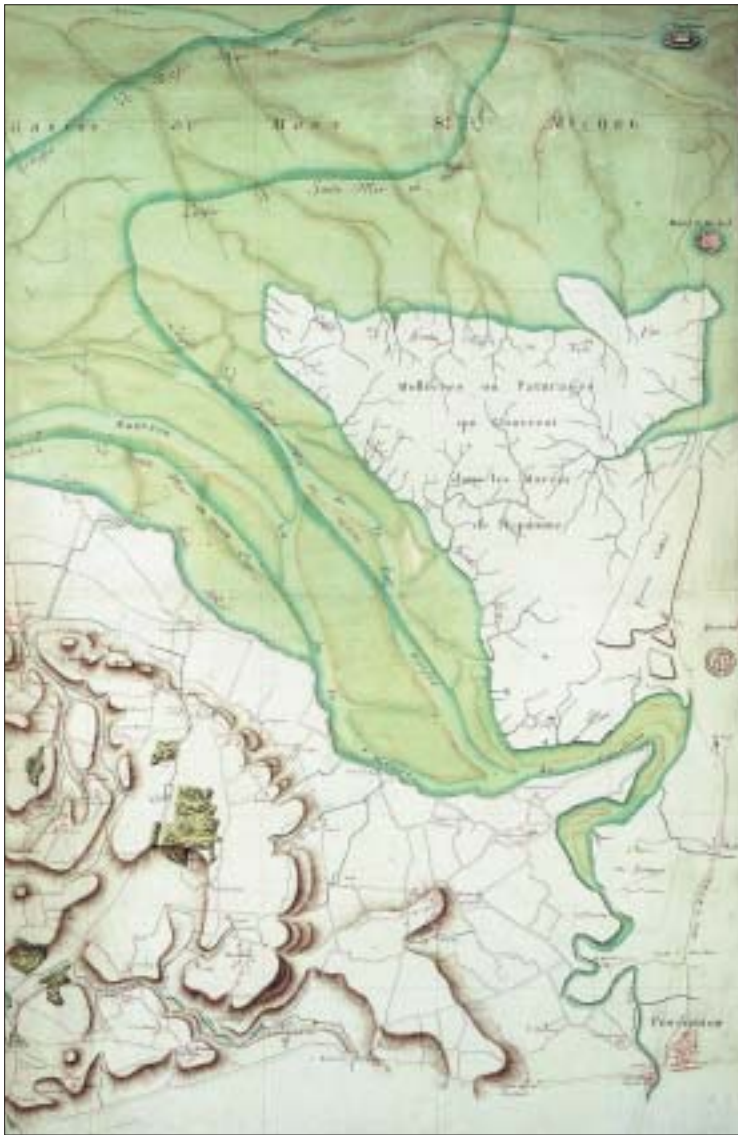
Dans la partie occidentale de la baie, les chenaux qui débouchent du marais de Dol par des écluses connaissent peu de divagations. Dans la partie orientale, c'est-à-dire dans les environs du Mont-Saint-Michel, où trois fleuves se jettent, il en va autrement. La Sée, qui draine un bassin de 460 km², et la Sélune, qui draine un bassin de 1 010 km², divaguent dans un estuaire commun, sapant leurs berges

concaves, entaillant même les herbus latéraux, remettant ainsi des sédiments en suspension. Deux petits cours d'eau, la Guintre et le ruisseau Landais, dessinaient, avant leur dérivation, deux chenaux encaissés qui rejoignaient dans les herbus l'estuaire commun de la Sée et de la Sélune. Le Couesnon, qui draine un bassin de 1 110 km², possédait encore au XVIII^e siècle un estuaire plus grand que l'estuaire actuel de la Sée et de la Sélune (fig. 1).

Les endiguements

Les vastes herbus qui s'étendaient sur la rive droite du Couesnon au milieu du XVIII^e siècle ont tenté des entrepreneurs qui, à l'époque des physiocrates, voyaient dans l'extension des surfaces cultivées, un des principaux moyens d'enrichissement, d'autant plus que le sol des herbus présente une très grande fertilité. C'est ainsi qu'un armateur granvillais, Quinette de La Hogue, obtint en 1769 une concession, à charge d'endiguement des atterrissements de

* École Normale Supérieure, 48 bd Jourdan, 75014 Paris



1. Carte de l'estuaire du Couesnon dressée vers 1780. Cette carte montre le large estuaire où le Couesnon divague en décrivant des méandres. Les herbus se sont développés sur la rive droite où Quinette de la Hogue a alors déjà conquis un premier polder. Feuille n° 1 (Mont-Saint-Michel, grèves) d'une carte en 3 feuilles de la baie de Cancale. BNF SH Port. 44, DIV. II, Pièce 10 (cliché Bibliothèque nationale de France).

l'estuaire du Couesnon. Il conquit plusieurs polders sur la rive droite de ce fleuve. Ces polders ne résistèrent pas à l'érosion latérale du chenal divaguant du Couesnon, ni aux tempêtes, et près de 500 hectares furent repris par la mer de 1814 à 1856.

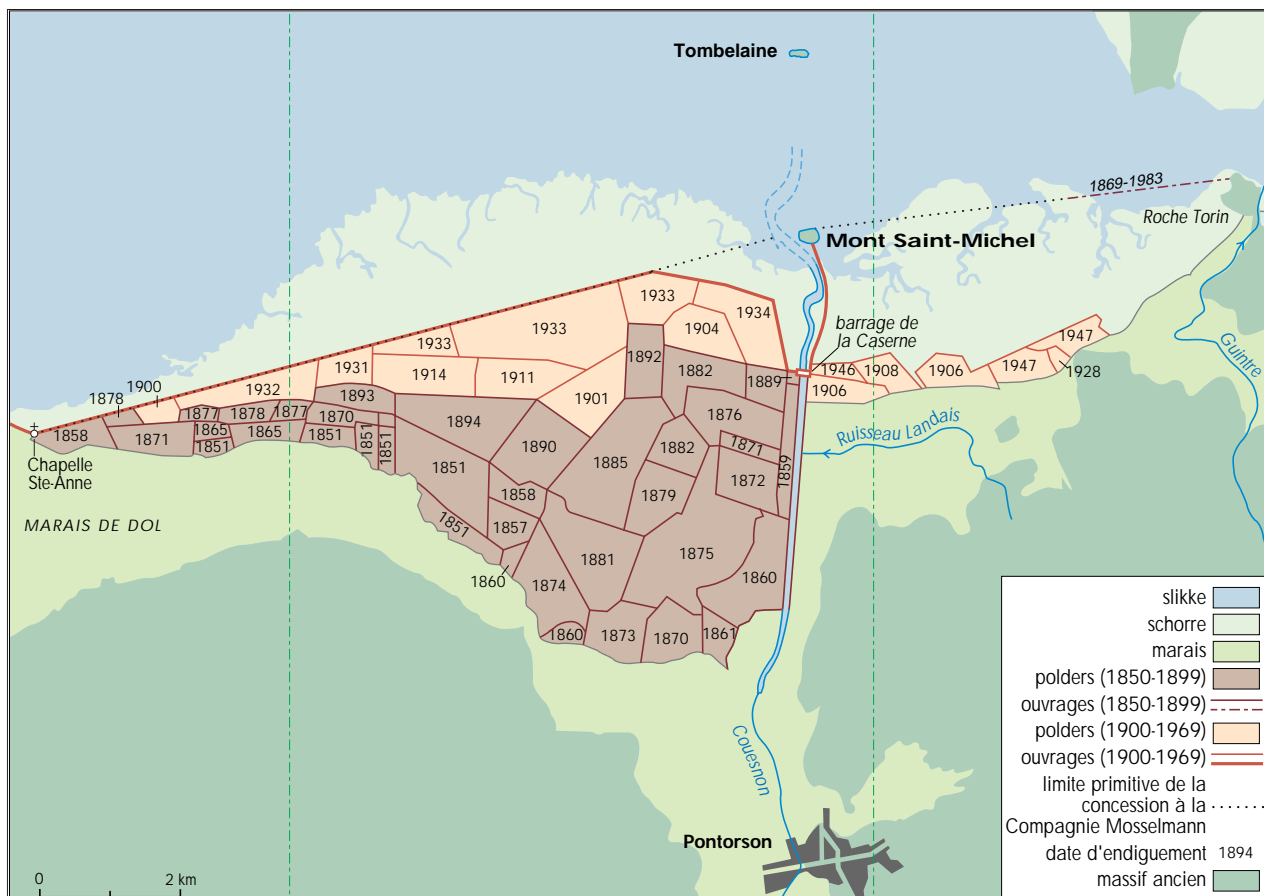
Une nouvelle entreprise, la Compagnie Mosselmann, obtint une concession de 3 800 ha comprenant toute l'étendue intertidale jusqu'à une limite septentrionale allant de la chapelle

Sainte-Anne, à l'ouest, à la Roche-Torin, à l'est, en passant par l'extrémité nord du Mont-Saint-Michel, qui aurait pu être de cette façon complètement incorporé au continent. Cette concession fut toutefois réduite de 116 ha en 1919, moyennant l'indemnisation de la Compagnie par l'Administration des Beaux-Arts, qui réussit alors à faire respecter un espace de protection d'au moins mille mètres autour du Mont.

L'évolution géomorphologique précédente, qui avait ruiné l'entreprise de Quinette de La Hogue, avait montré que la sécurité des endiguements imposait d'interdire les divagations du Couesnon. La Compagnie Mosselmann entreprit donc de le canaliser en l'enserrant entre deux digues achevées en 1858, sur une longueur de 5,8 km entre l'anse de Moidrey et le Mont-Saint-Michel. Cette opération présentait en outre l'avantage de faciliter une navigation encore notable à cette époque sur ce cours d'eau jusqu'à Pontorson.

Les sédiments apportés par la marée trouvèrent dans l'angle mort constitué par la digue de rive gauche du Couesnon et celles du marais de Dol une étendue calme où se déposer. De plus, la digue du Couesnon mettait ce colmatage hors d'atteinte de l'érosion latérale du fleuve. Les atterrissements purent alors progresser rapidement et donnèrent lieu à toute une série d'endiguements par la Compagnie Mosselmann devenue Compagnie des polders de l'Ouest. Ces polders couvrent à l'ouest du Couesnon 2450 ha depuis l'achèvement du dernier d'entre eux, en 1934 (fig. 2 et 3). Du côté de l'est, la Compagnie avait entrepris en 1857 de construire une digue submersible à partir de la Roche Torin afin d'éviter les divagations de la Sée et de la Sélune vers le sud et de préparer ainsi la poldérisation des 1 500 ha concédés. La construction de la digue de la Roche Torin fut abandonnée en 1857 par la Compagnie qui renonçait à sa concession. L'État prolongea ensuite cet ouvrage sans le mener à terme, puisque la digue fut arrêtée à 1 550 m du Mont.

Les petits cours d'eau qui se jetaient dans ce secteur ont été dérivés par un Syndicat de marais, la Guintre vers la Sélune à l'est de la Roche Torin et le ruisseau Landais vers le



2. Carte montrant la régression du caractère maritime du Mont-Saint-Michel à la suite des entreprises humaines. Les lignes verticales en tireté délimitent l'extension de la carte du XVIII^e siècle (cartographie Raymond Ghirardi)

Couesnon. Seuls quelques polders minuscules furent endigués par des riverains près de la racine de la digue-route au XX^e siècle, occupant partiellement l'emplacement de quelques polders détruits sous le Second Empire (fig. 2).

La digue-route d'accès au Mont

Pendant la conquête des polders, on entreprit de relier le Mont-Saint-Michel au continent par une digue-route insubmersible. L'intérêt d'un tel ouvrage apparaissait multiple lors de l'élaboration du projet, sous le Second Empire. En établissant le calme dans les eaux, l'ouvrage favoriserait le colmatage en arrière et la navigation dans le Couesnon. De plus, la digue-route faciliterait le halage des navires et l'accès terrestre au Mont. Cet ouvrage, long de 1,8 km, commencé en 1878, fut achevé en 1879. Il suscita de nombreuses controverses dès sa construction et les propositions

de le couper, maintes fois renouvelées, ne furent jamais suivies d'effet.

Le barrage de la Caserne

La dernière offensive continentale fut la construction du barrage de la Caserne de 1966 à 1969. Les objectifs visés par cette construction comprenaient la mise en valeur de 125 ha soustraits à la submersion des eaux de mer, dans l'anse de Moidrey, et l'amélioration du drainage des marais situés à l'aval de Pontorson en stoppant le colmatage du lit du Couesnon à l'amont du barrage. Outre ces objectifs à finalité agricole qui s'inscrivaient dans la tradition, le barrage assurait la création d'une grande réserve d'eau douce qui devait permettre de puissantes chasses et le développement du nautisme, mais ces derniers buts ne furent pas atteints (fig. 4).



3. La digue septentrionale de la concession accordée à la Compagnie des polders de l'Ouest. Cette digue rectiligne se dirige vers le nord du Mont-Saint-Michel (cliché X. Pasco)

Deux siècles de travaux en faveur du colmatage

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 barrage du Couesnon en 1969, ne connurent que des actions en faveur du colmatage et de la continentalisation des abords du Mont-Saint-Michel. La canalisation du Couesnon, la dérivation de la Guintre et du ruisseau Landais, la construction de la digue-route et de la digue submersible de la Roche Torin eurent toutes pour effet de limiter les érosions latérales des herbues et de pérenniser les atterrissements. La construction des polders, diminuant le volume des eaux pouvant submerger les terres à pleine mer, et l'édification de la digue-route entraînent une moindre vitesse des courants de marée et favorisent ainsi la sédimentation. L'établissement du barrage de la Caserne, interdisant le balancement des eaux de la marée à son amont, a eu un effet encore plus important en faveur du colmatage. L'exhaussement des fonds et la progression des herbues aux environs du Mont-Saint-Michel ont provoqué l'étude de projets successifs qui ne furent jamais réalisés.

La lutte contemporaine pour le maintien du caractère maritime

Ce n'est qu'assez récemment que l'on entreprit une première action contre le colmatage : l'arasement de la majeure partie de la digue de la Roche Torin, dont le président François Mitterrand ôta la première pierre le 24 juin 1983. Enfin le gouvernement et les collectivités locales ont adopté le 28 mars 1995 un programme de sauvegarde du caractère



4. Le barrage de la Caserne. Il comporte des passes munies de portes à flot qui se ferment sous la pression du courant et interdisent la pénétration des eaux salées dans le fleuve. Lors de la prise de vue, la marée descend et les eaux s'écoulent vers la mer (cliché F. Verger)

maritime du Mont-Saint-Michel dont le site avait été inscrit depuis 1979 par l'Unesco sur la liste du patrimoine de l'humanité. Ce programme, dont l'achèvement est attendu pour 2005, comprend deux volets principaux. Un volet consiste à substituer une passerelle à la digue-route afin de restituer l'insularité du Mont. Cette passerelle pourra s'achever par un gué aux abords immédiats du Mont.

L'autre volet consiste à remplacer l'ancien barrage de la Caserne (fig. 3) par un nouveau barrage qui pourra admettre au flot un certain volume d'eaux marines. Ce volume, ajouté au débit du Couesnon, permettra d'assurer de puissantes chasses même en période d'étiage. Les chasses seront partagées entre deux chenaux, séparés par un seuil submersible, qui passeront de part et d'autre du Mont, afin d'empêcher la progression des herbues de l'atteindre.

Références bibliographiques

Fernand VERGER, 2000, « Entre terre et mer : le Mont-Saint-Michel », *Pour la Science*, août, p. 22-27.

Michel PHILIPPONNEAU, *La Baie du Mont-Saint-Michel. Étude de morphologie littorale*, Extrait des Mémoires de la Société Géologique et Minéralogique de Bretagne, tome XI, 1955, 216 p.

Des images Spot des abords du Mont-Saint-Michel peuvent être consultées sur le site :

http://xxi.ac-reims.fr/fig-st-die/actes/actes_99/montst-michel/resume.htm