

HISTOIRE

LA TERRE, LE VENT ET L'EAU : L'«AFSLUITDIJK» A QUATRE-VINGTS ANS

La route est visible à des kilomètres à la ronde. La photo satellite montre un petit trait tranchant très net. En réalité, le petit trait fait plus de trente kilomètres de long et quatre-vingt-dix mètres de large. C'est la digue de fermeture entre la mer des Wadden et l'*IJsselmeer*, une digue qui sépare l'eau de mer de l'eau douce. La route qui relie les provinces de Hollande-Septentrionale et de Frise. Une passerelle permet aux piétons de se rendre de l'*IJsselmeer* à la mer des Wadden. Sous vos pieds, les voitures foncent aujourd'hui à une vitesse maximale de 130 km à l'heure. La route sur l'*Afsluitdijk* était une des premières routes sur lesquelles l'actuel cabinet du Premier ministre néerlandais Rutten a décidé d'augmenter la limite de vitesse, sans doute pour permettre de franchir aussi vite que possible les 32 kilomètres de la digue, qui est en fait un barrage. Une digue protège la terre contre la mer. Mais dans le cas de l'*Afsluitdijk*, il y a de l'eau des deux côtés, voilà pourquoi il serait plus logique de parler de «barrage de fermeture».

Dès la fin du XIX^e siècle, on projetait de construire une digue. La mer, qui à l'époque s'appelait encore *Zuiderzee*, était fort agitée et une digue devait assurer la sécurité. En 1916, une forte tempête provoqua de graves inondations. Il fallait à tout prix éviter que cela se reproduise à l'avenir. De plus, les Pays-Bas avaient un grand besoin de terres agricoles. Ainsi, la solution était toute trouvée en poldérisant une partie du *Zuiderzee*. L'ingénieur Lely conçut le projet. La poldérisation débuta en 1927 et on commença à construire une digue. La dernière ouverture fut comblée le 28 mai 1932. Le *Zuiderzee* fut donc séparé de la mer des Wadden. L'*Afsluitdijk* pouvait être mise en service et l'*IJsselmeer* était né.

La poldérisation se poursuivait. Le petit village de pêcheurs d'Urk fut le premier à être asséché. Le *Noordoostpolder* vit le jour en 1942, puis ce fut le tour du Flevoland-Oriental et du Flevoland-Méridional. Mais les projets pour une



poldérisation ultérieure restaient sur la table. L'homme qui avait conçu le projet donna son nom à la ville de Lelystad et le territoire soustrait à la menace des eaux compte aujourd'hui des centaines de milliers d'habitants.

Le *Zuiderzee* s'est calmé et les terres agricoles ont été aménagées. Quatre-vingts ans plus tard, l'*Afsluitdijk* doit cependant être remise en état car des examens ont montré que la digue ne répond plus aux exigences de sécurité. Officiellement, la digue doit pouvoir résister à des tempêtes qui se manifestent en moyenne une fois tous les dix mille ans. Or, le danger s'accroît en raison du changement climatique, et notamment de l'élévation du niveau de la mer. Du côté de la mer des Wadden, le niveau de l'eau ne cesse de monter; de plus en plus d'eau afflue dans l'*IJsselmeer*. La sécurité n'est pourtant pas menacée au point que l'on doive investir d'emblée des millions dans la digue.

Durant l'été de 2011, une commission a présenté quatre projets pour rendre l'*Afsluitdijk* plus sûre. Le gouvernement examine à présent quels sont les projets les plus réalisables. Il y a de fortes chances que la digue soit rehaussée à l'aide d'asphalte. Au-dessus, on pourrait faire pousser de l'herbe. L'avantage de ces travaux est qu'ils peuvent être réalisés en deux phases. Si on constate, au bout de la première phase, que la sécurité est rétablie, on peut faire l'économie de la deuxième. La sécurité est un bien qui est cher aux Néerlandais, mais les finances leur sont chères aussi.

Vue du ciel, l'*Afsluitdijk* est clairement visible, alors que sur le site même, cela semble moins

impressionnant. La digue n'est jamais devenue une grande attraction touristique. Le plan Delta en Zélande, mis en œuvre après le raz de marée de 1953, attire tous les ans des centaines de milliers de visiteurs, qui se rendent entre autres au musée spécialement aménagé, le *Deltapark Neeltje Jans*¹. Sur l'*Afsluitdijk*, il y a seulement une table d'orientation et un petit restaurant. Des projets existent cependant pour rendre l'endroit plus attrayant pour les touristes. Au moment où des millions vont être investis pour que la digue puisse à nouveau répondre aux normes de sécurité, on se pose aussi la question de savoir comment «récupérer» l'argent investi. L'État néerlandais est prêt à contribuer pour un montant de 600 millions à la rénovation de l'*Afsluitdijk*. Le coût total est estimé à 300 à 400 millions d'euros de plus.

La digue reste aussi un lieu de choix pour l'exploitation énergétique. D'un côté de la digue, on trouve une eau douce, de l'autre une eau de mer. On pourrait exploiter l'énergie de la transition de l'eau douce vers l'eau de mer. Il en est question depuis des années et il existe des projets concrets, mais on attend toujours la construction d'une centrale. On parle aussi depuis des années d'un gigantesque parc d'éoliennes sur l'*Afsluitdijk*. Car s'il est un endroit où souffle Éole, c'est bien celui-là.

JORIS VAN DE KERKHOFF
(TR. N. CALLENS)

1 Voir *Septentrion*, XXX, n° 1, 2001, pp. 137-145.