

LES PAYS-BAS

une terre née d'un combat millénaire des hommes contre la mer

Amiral W. LANGERAAR



Le Biesbosch, aux Pays-Bas, dernier témoin des brèches d'invasion par la mer, est aujourd'hui devenu une réserve ornithologique.

L'histoire des Pays-Bas est l'histoire d'une bataille interminable, d'un combat sans fin. Le temps de la lutte contre les envahisseurs paraît désormais révolu.

Mais la bataille contre la mer qui se livre depuis une période bien antérieure à l'ère chrétienne se poursuit et ne cesse de gagner en acharnement depuis les deux derniers millénaires. L'élévation du niveau de la mer et l'effondrement des polders en sont responsables. Les deux tiers du pays se trouvent désormais au-dessous du niveau de la mer, et environ dix millions de personnes y vivent. C'est là, certes, un grave souci et une terrible responsabilité pour un gouvernement dont l'un des principaux objectifs est de « garder les pieds au sec ».

L'histoire a commencé lorsqu'à la fin de la dernière ère glaciaire les glaciers reprirent progressivement le chemin de la Scandinavie, d'où ils étaient venus, laissant derrière eux d'énormes dépôts de sable, de l'argile et des blocs de pierre

qui recouvrent encore une partie des Pays-Bas. La région la plus basse de cette zone déserte fut submergée petit à petit par l'eau dont le niveau s'élevait, et c'est ainsi que naquit la mer du Nord. A la même époque le Rhin, la Meuse et l'Escaut charrièrent d'énormes masses de glace et de neige fondantes provenant des Alpes et de certaines des régions les plus élevées de France et d'Allemagne jusqu'à cette mer du Nord, et formèrent un immense delta à leurs embouchures.

Par leur influence conjuguée, le vent et les marées — ces dernières charriant d'énormes masses de matériaux — édifièrent à la jonction du delta et de la mer un mur de sable légèrement incurvé où des brèches permettaient à l'eau des fleuves de se déverser dans la mer. Ces brèches, comme les dunes de sable elles-mêmes, subissaient parfois les assauts de la mer poussée par des vents soufflant en tempête.

Petit à petit, les brèches s'élargirent, le Zuiderzee s'ébaucha, et les côtes du nord de la France, de la Belgique, des Pays-Bas et du nord de l'Allemagne se dessinèrent. L'action des marées, l'érosion des vents, le travail de la mer sous l'effet des tempêtes, l'écoulement des fleuves, ont lentement donné à la région côtière de la mer du Nord sa configuration actuelle.

Lorsque les invasions normandes prirent fin vers l'an 1000, les populations de Hollande et de Frise commencèrent petit à petit à entourer certaines zones de digues afin de les protéger de la marée et de pouvoir ainsi utiliser de plus vastes superficies pour l'agriculture et l'élevage. Du point de vue géologique, c'était peut-être une mauvaise période pour entreprendre d'aussi gigantesques travaux car certains indices montrent que du dixième au quatorzième siècle environ le climat de l'Europe septentrionale était plus chaud que dans les temps qui précédèrent et qui suivirent. Ce fut à cette époque que L. Ericsson découvrit l'immensité aujourd'hui glaciaire qu'il baptisa Groenland (« Pays vert »). Ce fut également à cette époque que la mer du Nord ravagea les Pays-Bas et donna au Zuiderzee sa forme définitive et créa le Biesbosch et autres larges estuaires dans le sud du pays.

Construire et reconstruire les digues

Mais en dépit d'épreuves indescriptibles et de pertes désastreuses en biens et en vies humaines, les digues furent lentement édifiées, entretenues, reconstruites, remises en état et cela, sans trêve ni relâche.

Une connaissance profonde des ruses de la mer a appris aux Hollandais et aux Frisons à ne jamais se fier aux apparences, à ne pas agir impulsivement et à persévérer, une fois une décision prise.

Les premières digues, de simples chaussées de front de mer peu solides, étaient construites en argile, et ne pouvaient guère résister à la force des eaux. Mais la lutte contre la mer avait pris une nouvelle dimension car ceux qui s'étaient désormais engagés à défendre leur sol contre l'ennemi commun étaient plus nombreux. C'était le début de la lutte pour repousser l'ennemi hors du pays et ne plus l'y laisser pénétrer. Aujourd'hui, mille ans plus tard, cette lutte se poursuit impitoyablement et l'enjeu est plus important que jamais. Durant ce millénaire, les Hollandais ont subi des pertes considérables. La mer a englouti quelque 560 000 hectares de terre, emportant habitants, bétail, maisons, etc. A l'heure actuelle, ces pertes ont été pour ainsi dire compensées par la conquête de 380 000 hectares de nouvelles terres côtières et par l'assèchement des polders du Zuiderzee. Lorsque ce dernier travail sera achevé vers 1978, le territoire néerlandais aura augmenté sa superficie de 220 000 autres hectares. De plus, des polders intérieurs ont été eux aussi asséchés par pompage ; ils

représentent quelque 160 000 hectares. A tout prendre, ce n'est pas un mauvais résultat.

Mais quelle misère, quel désespoir, quelle obstination recouvrent ces chiffres. Les digues primitives de la Hollande médiévale s'effondraient régulièrement et l'on peut dire qu'avant 1400 la mer régnait encore en maître sur la Hollande et sur la Frise. Le peuple survécut, développant son habitude du travail en commun et son expérience de la lutte contre la mer. Cependant, cette réussite passa par un chemin difficile et ne fut obtenue qu'au prix de lois draconniennes. Aucune querelle personnelle n'était permise lorsqu'il fallait réparer les digues, la « paix des digues » était inviolable. Il fallait assurer la survie de la communauté et l'expression « la digue ou la fuite » n'était pas équivoque.

Des pertes considérables

En décembre 1287, lors d'une forte tempête, 50 000 personnes environ furent noyées dans la zone comprise entre Staveren et l'Ems en Frise. En 1421, près de Dordrecht, un grand polder fut rayé de la carte, et la même année une vaste superficie fut recouverte par les les eaux dans la région du Dollart et de l'Escaut occidental. Dans la seule nuit du 18 au 19 novembre 1421, des dizaines de milliers de personnes furent noyées alors que la population totale de la Hollande et de la Frise ne dépassait pas 350 000 habitants. Assurément, ces pertes sont stupéfiantes.

Sur les armoiries de la Zélande, figure un lion héraldique dont la partie inférieure est immergée et porte la devise « Luctor et emergo » (Je lutte et j'émerge). Il est certain que cette lutte millénaire contre la puissance de l'eau a dès l'origine familiarisé les habitants des Pays-Bas avec les particularités et aussi avec les immenses possibilités de la mer. Dans ce pays où le transport par eau est le plus économique et le plus pratique, on vit dès le Moyen Age se développer une industrie de la construction navale et s'élaborer les traditions maritimes.

Mais malgré leur expérience et leurs compétences grandissantes, les habitants des Pays-Bas ne cessèrent d'apprendre que la mer n'est jamais en repos et qu'il fallait être constamment vigilants de peur d'être assaillis par une catastrophe. Les habitants des Pays-Bas se sont vu rappeler cette sinistre réalité jusqu'au beau milieu du vingtième siècle. Les graves inondations de 1916 et de 1953 mettent fin à une suite presque ininterrompue de digues détruites, de cités perdues, de morts par milliers et d'efforts renouvelés pour faire mieux la prochaine fois.

Après les inondations, le gouvernement donna finalement son assentiment au projet d'assèchement du Zuiderzee, projet élaboré quelques années auparavant déjà par Ir. Lely. En 1932, la digue principale fermant le Zuiderzee et le séparant de la mer du Nord était terminée, et l'assèchement des cinq polders put commencer. Quatre sont aujourd'hui asséchés ; trois sont déjà habités et

transformés en zones agricoles particulièrement productives et rentables. Vers 1978, c'est-à-dire cinquante ans après sa mise en chantier, ce projet sera achevé.

Le « Plan Delta »

La catastrophe qui s'est abattue sur la Hollande et sur la Zélande en 1953 a amené le gouvernement à voter les crédits nécessaires — plusieurs milliards de dollars — pour le « plan Delta », plan destiné à fermer tous les grands estuaires du sud, à l'exception du chenal de Rotterdam et de l'estuaire de l'Escaut occidental, principale voie d'accès à Anvers. L'expérience acquise pendant l'assèchement du Zuiderzee a été d'un grand secours pour l'exécution de cette formidable entreprise. Une partie des travaux est déjà terminée et les nouvelles méthodes qui sont élaborées et expérimentées seront utilisées pour l'exécution des phases ultérieures du plan, qui présentent des difficultés croissantes.

Lorsque ce plan sera achevé, la longueur du front de mer de la Zélande qu'il faudra défendre contre les eaux ne sera plus que de 100 kilomètres au lieu de 900.

Le sol des polders est formé des terres jadis recouvertes par la mer ou des lacs. On y a trouvé non seulement bon nombre de vestiges historiques mais souvent on a pu y retrouver aussi l'emplacement exact d'une ville ou d'un village englouti au treizième ou au quatorzième siècle sans laisser de traces. Plusieurs musées hollandais ont constitué de précieuses collections avec les découvertes faites dans les polders, y compris deux bombardiers et deux chasseurs datant de la dernière guerre.

Le drainage est le gros problème qui se pose dans les polders. L'eau de pluie et celle qui s'infiltré à travers les digues doivent être pompées. A l'heure actuelle, plus de deux mille pompes électriques s'y emploient.

Avant que la vapeur et l'électricité ne viennent au secours de l'homme, cette tâche interminable était accomplie par des moulins à vent ; il en existe encore plusieurs centaines que l'on conserve en bon état afin qu'ils puissent à nouveau servir si l'électricité venait à manquer.

Deux fois le canal de Suez

La somme de travail accompli pour défendre les Pays-Bas contre la mer a fait l'objet de calculs très intéressants. On estime que le volume de terre déplacé pour construire les buttes sur lesquelles les villages étaient édifiés, avant que les digues ne protègent le pays, équivaut au volume déplacé pour creuser le canal de Suez, c'est-à-dire à près de soixante-seize millions et demi de mètres cubes. Ensuite, les chaussées et les digues furent construites et plus de cent quatre-vingt-dix millions de mètres cubes de terre et d'argile furent déplacés jusqu'en 1860 pour les édifier, juste avant que les dragues à vapeur prennent la relève de l'énergie musculaire. A la même époque, on creusa des canaux et on dragua un

volume de tourbe représentant au total six cent douze millions de mètres cubes. On traça aussi six mille kilomètres environ de voies navigables pour le trafic intérieur, ce qui exigea à nouveau le déplacement de plus de cent cinquante-trois millions de mètres cubes de terre. Tous ces travaux ont été réalisés avant 1860, c'est-à-dire à la main, ou avec des chevaux. Si nous additionnons le tout, nous arrivons au chiffre vraiment fabuleux de plus d'un milliard de mètres cubes, ce qui correspond à peu près à deux fois le volume de terre déplacé pour le creusement du canal de Suez.

Dès que l'on utilisa la vapeur, et plus tard le moteur à explosion et l'électricité, le dragage, le drainage et donc la capacité d'assèchement se multiplièrent par cent. Les méthodes modernes de dragage utilisent des systèmes à godets, à succion, à aspiration, à chargement et

à déchargement automatiques ; elles permettent aussi par exemple de pomper un mélange de boue sablonneuse et de l'acheminer dans une région qu'il faut aménager pour pouvoir y construire, etc. Le volume de sable nécessaire aujourd'hui pour édifier maisons, routes, digues, etc. est énorme et les Pays-Bas à eux seuls ont besoin chaque année de près de soixante-cinq millions de mètres cubes de sable.

Grâce aux nouvelles technologies

Rien qu'à Amsterdam, on en utilise sept millions et demi chaque année. On ne peut plus trouver en Hollande ces

énormes quantités et, à l'heure actuelle, Amsterdam puise la moitié de ce dont elle a besoin au fond de la mer du Nord. Chaque semaine cent trente mille tonnes de sable sont extraites de la mer du Nord pour les besoins de cette ville.

Ces travaux ne sont possibles que grâce aux progrès de la technologie. Les nouvelles techniques permettent aussi d'exploiter le sable et les autres richesses minérales de la mer et, grâce à elles, les Hollandais peuvent exécuter des projets tels que Europort — nouveau port construit à cinq kilomètres de la côte — afin d'alléger le trafic toujours croissant du port de Rotterdam. On a dit que Dieu a créé le monde mais que les Hollandais ont créé la Hollande. Cette affirmation paraît bien présomptueuse aux habitants des Pays-Bas qui ne savent que trop combien leur œuvre est fragile et combien de fois des catastrophes sont venues le leur rappeler.

Polders en Frise Occidentale : une marqueterie de terre payée au prix de nombreuses vies humaines.

