

VISITE PONT A7

L'Afsluitdijk (« Digue de fermeture » en français) est une digue de grande taille — 32 km — située aux Pays-Bas, construite entre 1927 et 1933 et reliant Wieringen (province de Hollande-Septentrionale) à Súdwest-Fryslân (province de Frise). Elle est la pièce maîtresse des travaux du Zuiderzee effectués sous la direction de l'ingénieur Cornelis Lely, à l'époque ministre des Transports et des Aménagements hydrauliques. Au sens strict du terme, il ne s'agit pas d'une digue mais d'un barrage, puisque le niveau des eaux diffère de chaque côté.



Afsluitdijk : Pont A7

L'ouvrage a une longueur de 32 km pour une largeur de 90 m (180 m sous l'eau) et une hauteur de 7,25 m au-dessus du niveau de la mer¹. Cette digue ferme le Zuiderzee, un ancien golfe de la mer du Nord, afin de le transformer en une étendue d'eau douce désormais dénommée IJsselmeer. Elle accueille de plus une autoroute (A7-E22) qui relie directement la province d'Hollande-Septentrionale à celle de Frise. Cette première ne se trouve pas au sommet de la digue, si bien que la mer des Wadden située sur son côté nord, n'est pas visible de la chaussée. Un poste d'observation donnant une vue globale existe au milieu de l'ouvrage.

Aux deux extrémités de la digue, des systèmes d'écluses permettent le passage de bateaux. Elles sont accompagnées de vannes qui aident à décharger périodiquement vers la mer des Wadden le surplus d'eau du lac, tant apporté par les rivières (en particulier l'IJssel) que celle pompée dans les polders :

le complexe de Den Oever à l'ouest, inclut la Stevin sluizen (« écluse Stevin ») et trois séries de cinq vannes de décharge ;

l'autre complexe situé sur l'île de Kornwerderzand à l'est, comprend la Lorentz sluizen (« écluse Lorentz ») et deux séries de cinq vannes, pour un total de 25 vannes de décharge.

L'ouvrage n'est pas en ligne droite. Un léger coude peut être remarqué à l'est. Ceci est fait pour faciliter l'écoulement des eaux à travers la Lorentzsluizen.



Construction de la digue

De précédentes expériences avaient montré que le till (argile glaciaire), mieux que simplement du sable ou de l'argile, était le meilleur matériau pour une structure de terre telle que l'Afsluitdijk, avec l'avantage supplémentaire d'être abondant à proximité, pouvant être aisément extrait en draguant les fonds du Zuiderzee. Le travail fut entamé en quatre endroits : de chaque côté de la côte, et à partir de deux îles artificielles (Kornwerderzand et Breezand) dans l'alignement de la future digue.

À partir de ces points de construction, la digue fut érigée progressivement par les bateaux apportant le till dans la mer en deux lignes parallèles. Du sable fut dès lors apporté entre ces deux digues, et fut recouvert d'une autre couche de till quand l'ouvrage commença à émerger. Il fut alors renforcé par des blocs de basalte et des pieux de saule enfoncés à la base. La digue put dès lors être terminée en ajoutant d'autres couches de sable et d'argile, pour être finalement recouverte de végétation.

Au début, la construction progressa plus vite que prévu. Mais à trois endroits, des fosses provoquant des courants de marées donnèrent des inquiétudes et furent même considérés comme une difficulté majeure. Puis il apparut que celle-ci pouvait être surmontée. Mais au moment de clôturer complètement l'ouvrage des courants se formèrent et plusieurs fois de suite il fallut attendre la marée suivante. « Le Zuiderzee ne voulait pas mourir » dira-t-on. Le 28 mai 1932, deux ans plus tôt que prévu, le Zuiderzee cessa d'exister quand au lieu-dit du Vlieter la dernière ouverture fut obstruée par un bloc de till. L'IJsselmeer était né. Il était encore fait d'eau de mer mais celle-ci sera progressivement remplacée par de l'eau douce les années suivantes.

Image satellite.

La digue elle-même n'était pas encore terminée, puisqu'elle devait encore être surélevée à la hauteur requise, et la route reliant Frise et Hollande septentrionale (l'actuelle autoroute A7/E22) devait encore être construite. Ce ne fut que le 25 septembre 1933 que l'Afsluitdijk fut officiellement inauguré, par un monument indiquant l'endroit où la digue avait été fermée. On estime à 23 millions de m³ le volume total de sable et 13,5 millions de m³ de till utilisés, et une moyenne de 4 à 5 000 travailleurs employés en permanence pour cet ouvrage, emploi pour eux bienvenu en cette époque de la Grande Dépression.