

IL Y A DES PHOQUES PARTOUT

PAR THIJS BROER

Traduit du néerlandais par Christian Marcipont.

Remonter en voilier toute la côte néerlandaise, depuis la Flandre zélandaise jusqu'à son point extrême, la petite ville portuaire de Delfzijl dans la province de Groningue. Plus d'un Néerlandais doit s'être lancé dans cette aventure. Mais il y a gros à parier que peu nombreux seront ceux qui pourront en parler avec la flamme qui anime Thijs Broer (° 1970), rédacteur à l'hebdomadaire «Vrij Nederland».

Le livre récemment paru de Thijs Broer, «Langs de kust» (Le long de la côte), est bien davantage qu'un beau récit de voyage en mer. Pour l'auteur, poser le pied sur le quai signifiait invariablement deviser avec les marins, les pêcheurs, les pilotes, les plongeurs, les militaires de la marine, les armateurs et les sauveteurs. De la description de ces rencontres et conversations surgit une image qui ne manquera pas de surprendre. À vrai dire, il y a beau temps que le Néerlandais a tourné le dos à la mer. Force lui sera de la redécouvrir.

Au petit matin, j'avais appareillé avec ma fille de neuf ans, ainsi qu'avec mon ami Émile et sa fille de dix ans, tous deux spécialement venus d'Amérique. Sur l'eau paisible du canal de Walcheren, de Flessingue à Veere, les filles étaient restées à l'intérieur pour jouer avec l'iPad. Mais à présent que nous voguions sur le lac de Veere, elles étaient montées sur le pont, les yeux brillant d'excitation.

Soudain je sentis la quille heurter le banc, et quelques secondes plus tard nous étions immobilisés. Un bref excès de témérité m'avait fait franchir la rangée de bouées rouge et blanc signalant une faible profondeur. Comme un éclair, l'idée me traversa l'esprit que nous allions rester bloqués sur place et que la société de sauvetage devrait rapidement nous sortir de ce mauvais pas, conclusion peu glorieuse d'une journée de voile. Attendre la marée haute n'était nullement une meilleure solution: depuis les travaux Delta, il n'y avait plus de marées sur le lac de Veere. Je m'empressai d'amener fermement la voile avant au lof, de telle façon que, soumis à la pression des vents puissants, le bateau donne davantage de la bande. Je fis obliquer la barre pour nous diriger vers des eaux plus profondes: avec une lenteur exaspérante et par légères saccades, la quille finit par se dégager. Lançant des cris de soulagement, nous nous remîmes à naviguer. «Il n'y a pas de plus belle navigation, s'écria Émile, qu'après un naufrage!»

Dans une des petites îles, nous jetâmes l'ancre à l'abri du vent. Pendant que les crevettes à l'ail grésillaient dans la poêle, les uns après les autres nous piquâmes une tête dans l'eau fraîche et salée. Sous la surface régnait le silence, les bulles d'air s'élevaient sans bruit dans la clarté bleu gris; le bruit d'hélice des yachts à moteur qui passaient au loin n'était pas plus sonore qu'un léger tintement. Lorsque je re-

montai à la surface, le vent se remit soudain à murmurer dans le gréement et parmi les arbres de l'île, tandis que les vagues clapotaient sur le basalte.

Les travaux Delta avaient fait de la Zélande le walhalla des sports nautiques. Presque tous les passages entre les îles, où, dans les années 1950 et 1960, s'engouffraient les courants, avaient été fermés par de lourdes digues et un barrage antitempête, de telle sorte que l'eau du lac de Veere, des Grevelingen et du Haringvliet n'était quasiment plus en mouvement. Les Pays-Bas n'offraient aucun autre endroit où naviguer avec autant d'insouciance sur l'eau de mer que parmi les îles zélandaises. Tel était également le cas cet après-midi-là sur le lac de Veere. Un vent du nord-ouest de force 6 transformait la mer du Nord en vrai pandémonium, mais à l'intérieur de la digue, à moins de cent mètres du ressac tonitruant, plusieurs dizaines de voiliers et de planchistes fendaient les eaux planes. En contre-haut des plages, où dès les premiers jours de juin l'été semblait avoir pris ses quartiers, des drapeaux de toutes les couleurs claquaient au vent. Et traversant les passes, délimitées par des bouées rouges et vertes, un défilé de bateaux à moteur quittait ou gagnait le port de Veere. La brique rouge de la petite forteresse se mettait à flamboyer au soleil de midi.

On avait peine à s'imaginer que, l'année qui suivit la guerre, presque toute l'île de Walcheren s'était trouvée inondée, de Veere au nord-est et de Flessingue, côté Escaut, jusqu'à Westkapelle, à la pointe occidentale de l'île. En octobre 1944, les Alliés avaient bombardé les digues à quatre endroits afin d'isoler les bunkers allemands, répartis sur la côte, de l'arrière-pays. Mois après mois, la mer, deux fois par jour, envahissait l'île à grands flots, pour ensuite, avec le reflux, se retirer vers les terres les plus basses et les brèches dans la digue, laissant derrière elle un paysage désolé et marécageux, ainsi qu'une foule de cadavres en putréfaction de chevaux et de vaches noyés. Les insulaires avaient fui vers les villages situés plus en hauteur ou bivouaquaient au premier étage de leurs maisons, d'où à chaque marée ils voyaient arriver les eaux grises.

Le colmatage des digues se révéla difficile à mettre en place à cause des tempêtes automnales et de la pénurie de matériaux. Ce ne fut qu'au lendemain de la capitulation allemande, en mai 45, que les travaux purent démarrer, avec des outils lourds et des ouvriers venus de tout le pays.

A. den Doolaard, célèbre pour avoir raconté ses aventures balkaniques dans *De herberg met het hoefijzer* (L'Auberge au fer à cheval), s'installa de mai à août 1946 à Flessingue et dans *Vaincre la mer*, il décrivit par le menu les mois de lutte des hydrauliciens et des ouvriers chargés de l'entretien des digues. Les protagonistes se sont vu attribuer d'autres noms - le petit ingénieur à lunettes du *Waterstaat*¹ qui dirigeait le chantier s'appelait désormais Van Hummel, tandis que le dragueur chargé de l'exécution des travaux, un type qui n'avait pas sa langue dans sa poche, devenait Berend Bonkelaar - ce qui n'a pas empêché l'auteur de décrire jusque dans les moindres détails et dans des traits d'un âpre réalisme leur entreprise héroïque. Le souffle coupé, j'ai lu l'intégralité de *Vaincre la mer* dans les semaines où je naviguais autour de Walcheren.

S'il n'est pas impossible que Den Doolaard ait poussé le bouchon un peu trop loin dans sa relation des moments les plus désespérés vécus par les bâtisseurs de

digues, je ne m'étais jamais rendu compte que Walcheren avait été à deux doigts d'être sacrifiée à la mer. De violentes tempêtes, s'ajoutant aux forts courants, creusaient de profondes saignées dans les brèches de la digue, si bien que le temps pressait de plus en plus. Les trous devaient être bouchés avant les tempêtes hivernales de 46, faute de quoi les ingénieurs seraient contraints de renoncer à l'opération.

Pour commencer, il fallait, jusque dans les brèches, faire descendre des fascines, de grands fagots tressés d'osiers exploités au Biesbosch; ensuite, depuis des pontons, de lourds morceaux de pierre étaient déversés à la main par les seuls capables d'effectuer cette manœuvre sans que les fascines ne s'enfoncent sous l'action conjuguée du courant et de la poussée ascensionnelle de l'eau: les ouvriers spécialisés dans le fascinage de Sliedrecht et de Werkendam, qui construisaient des digues depuis plusieurs générations. C'était un travail où l'on risquait sa vie. «C'était comme flotter sur les vagues de la grâce divine, écrivait Den Doolaard. Ils avançaient à contre-courant jusqu'à l'entrée du chenal. Des vagues blanches écumeuses se projetaient dans les airs et les jeunes gens au bord prenaient leurs jambes à leur cou sur les écheveaux de fascines; si une de ces vagues vous happait la jambe, vous vous noyiez comme un rat.»

Les pierres devaient être déversées à la minute près, pendant le renversement de la marée, quand le courant sous-marin lui aussi s'était quelque peu calmé. Le *zinkbaas*² le sentait au frémissement d'une fine ligne lestée qui s'enfonçait dans l'eau et grâce à l'expérience séculaire de l'hydraulique dont il était l'un des dépositaires. «Un murmure qui le traversait d'un soupir haut perché: «maintenant, maintenant, maintenant». Il provenait des profondeurs de l'eau opaque; des profondeurs de sa propre vie et des profondeurs d'autres vies avant la sienne.»

Une fois que la fascine, après l'ultime canonnade de pierres, avait été mise en place, arrivaient les grues flottantes, qui balançaient de grosses masses d'argile visqueuse dans les trous, puis les dragues-suceuses, qui crachaient de la boue noire sur les têtes de digue. On rebouchait alors la dernière partie de la brèche, par laquelle l'eau s'écoulait avec de plus en plus d'impétuosité, au moyen d'une invention récente: les caissons en béton utilisés lors du débarquement en Normandie, et qu'on immergeait dans les trous, minés avec de la dynamite.

La brèche du Nolle, près de Flessingue, fut la première colmatée, mais la digue provisoire fut percée par une tempête soufflant du nord-ouest. L'eau profita de cette nouvelle brèche pour s'engouffrer de nouveau à l'intérieur en mugissant. L'ingénieur en chef Van Hummel entendit la nouvelle à la radio. «Les bourrasques du nord-ouest continuaient à s'abattre sans dévier et déchiraient les nuages, les réduisant en lambeaux floconneux. On aurait dit que tout l'univers s'était retourné contre une petite île en l'accablant à n'en plus finir de tempêtes et d'eau.»

Avec l'énergie du désespoir, trois jours et trois nuits durant, ils enfoncèrent des filets pare-torpilles en acier du temps de la guerre dans la brèche, avec des pierres et des sacs de sable entassés par-dessus, plus des blocs de béton, d'argile et de boue. Cela se révéla un succès: la brèche du Nolle fut fermée, puis ce fut le tour de

celles de Westkapelle et de Veere. Afin de profiter de la marée basse pour évacuer les eaux par les écluses, des bulldozers percèrent des trous dans la digue du canal entre Veere et Middelburg. Tard dans l'après-midi, l'ingénieur en chef Van Hummel se rendit sur place, afin de ne pas manquer le dénouement:

Allègre, rugissante et irrésistible, elle s'élançait vers l'extérieur, comme à travers une brèche à marée descendante. Il la regardait silencieusement, par-dessus ses lunettes à monture d'acier, les mains dans le dos, les jambes légèrement écartées. Il était là debout, dans la même attitude que celle qu'il avait observée, des heures durant, au Nolle, à Westkapelle, à Veere, quand l'eau noire comme la poix accourait au cœur de l'île. Puis venait le renversement de la marée et le retour mauvais des eaux. Alors, il repensait à ses plans, en pesait le pour et le contre, et l'eau écrivait des calculs dans son esprit fatigué, des colonnes et des colonnes de chiffres et de formules. Mais cette fois, l'eau s'engouffrait dans la brèche, emportée par un reflux qu'aucun flux ne suivrait³.

Walcheren fut sauvée juste à temps avant le début de l'hiver.

Une vie humaine ne s'était pas écoulée qu'un matin nous avions longé l'endroit où l'eau trouble et tournoyante s'était engouffrée dans le canal à la recherche de la mer. À présent j'apercevais, au nord-ouest de Veere, la nouvelle digue rectiligne qui avait fermé le trou de Veere. On y trouvait dorénavant un port de plaisance situé au-delà de la digue, avec sa blanche forêt de mâts et des pavillons colorés flottant au vent. «Un reflux qu'aucun flux ne suivrait»: pour Walcheren, tel avait été le cas. Et de même, lors de la grande inondation de 1953, Walcheren s'était vue épargnée. Depuis l'aménagement du plan Delta, l'île prospérait en paix, tout comme le reste des Pays-Bas.

Non loin, de l'autre côté du lac de Veere, je voyais les digues vertes de Noord-Beveland, l'île où, au début des années 1970, Maarten Biesheuvel louait régulièrement une petite maison d'ouvrier, en plein polder, pour se remettre de son séjour en institution psychiatrique et de ses aventures solitaires d'écrivain débutant. Il traversait l'île à bicyclette, contemplait les canots de pêche à Colijnsplaat et l'Escaut oriental, où l'on avait construit le barrage du plan Delta, et se rendait au café à Kamperland pour y boire du genièvre en compagnie de Zélandais bourrus.

Dans sa nouvelle *Dronkenschap* (Ivresse), Biesheuvel a raconté comment, par une journée maussade, il est entré dans le café, où des paysans et des ouvriers s'étaient rassemblés, de fort méchante humeur du fait que la récolte risquait d'être gâtée par la pluie. Lorsqu'un marin qui assurait le transport des betteraves l'interrogea sur ce qu'il faisait dans la vie, Biesheuvel eut recours à un mensonge: chaque semaine il écrivait pour un journal de La Haye un poème qu'on lui payait mille florins. «Tonnerre, s'écria un jeune homme, mille florins, et tout ça pour s'remuer les méninges!» Quelque chose comme une rumeur parcourut la salle, qui semblait préluder à l'expulsion manu militari de «l'écrivain de bouquins», mais ce dernier s'empressa d'of-

frir une tournée générale et fut autorisé à rester. Après qu'il fut rentré chez lui, ivre mais ravi, sa chère Eva le glissa sous la couette.

«Le poêle donne encore bien, hein?» criai-je de mon lit. «Le repas sera prêt dans une demi-heure», cria Eva en retour. Mais je dormais déjà, entouré de toutes parts par les rivières et l'eau de mer, le sommeil des justes. Il continuait à pleuvoir, et si je m'étais réveillé, j'aurais pu entendre les gouttes tomber sans interruption sur le toit et fouetter les volets ...

Les années qui suivirent son séjour, ce pays morose, solitaire, gâté par la pluie où Biesheuvel était si heureux avait subi une importante transformation. À quelques centaines de mètres de sa maison se dressait désormais la *Noorzee Résidence De Banjaard*: un village de vacances comptant des centaines de «villas» ou «maisons de campagne» briquées à neuf, avec ou sans sauna, selon les préférences de chacun. Et à l'endroit où Biesheuvel laissait courir son regard sur les eaux grises de l'Escaut oriental, se trouvait à présent le *Roompot Marina*, un des nombreux ports de plaisance qui avaient fait leur apparition, grâce au surplus de prospérité et de sécurité offert par le plan Delta. Depuis la route côtière qui passait sur les barrages, on pouvait les voir, avec leurs forêts de mâts, étincelant au soleil: le *Roompot Marina*, le *Marina Stellendam*, le *Marina Port Zélande*, entourés de plages, restaurants et immeubles à appartements de style méditerranéen fraîchement sortis de terre. Et la crise n'avait aucun effet sur cette poussée immobilière. Les annonces placées dans la presse nationale ne manquaient pas de pavoiser: «N'attendez pas l'année prochaine pour profiter de votre villa de luxe en Zélande!»

Les villages de vacances *Marina* symbolisaient la nouvelle richesse de même qu'un revirement dans les relations entre les Pays-Bas et la mer: les eaux néerlandaises avait cessé d'être une menace pour se transformer en paradis récréatif.

Dans les années 1940 et 1950, les Zélandais considéraient toujours les digues comme leur souci prioritaire en même temps que leur propriété. Lors de la fermeture de la brèche de Westkapelle en 1946, ce furent les habitants de Westkapelle en personne qui s'échinèrent à transporter les sacs de sable et qui déversèrent de l'argile dans les eaux furieuses pour sauver leur village. Et quand ce fut le tour de la grande inondation de 1953, des volontaires en grand nombre originaires de tout le pays accoururent en Zélande pour aider à recueillir les réfugiés et à mettre en place les digues de secours. Parmi eux figurait Jan de Hartog, qui convertit dare-dare sa galiote en navire-hôpital et se transporta au Goeree-Overflakkee, qui avait été lourdement frappé. Dans le monde entier, des Néerlandais organisèrent des collectes, comme par exemple mon oncle Han, qui, depuis le port de São Francisco do Sul, au Brésil, fit verser une bonne partie de sa solde au fonds de secours, tout comme d'ailleurs le reste de l'équipage.

Toutefois, après l'aménagement du plan Delta, l'eau était restée derrière les digues, pour de bon, semblait-il. On accentua la professionnalisation de la surveillance des digues et le public finit par se désintéresser de la question. Lors des élections du Syndicat des eaux - la plus ancienne forme de démocratie qui existe dans les Plats Pays - de moins en moins de personnes se présentèrent aux urnes. Quant au *Rijkswaterstaat*, dont on parlait encore avec respect dans les années 1950, les mesures d'économie en eurent presque raison. Et personne pour s'en inquiéter. Il n'était pas jusqu'à la langue qui ne traduisît cette perte d'intérêt: au fil des ans, le langage populaire transforma le *Rijkswaterstaat* en *Rijkswaterstaat*. L'article avait disparu. Aux Pays-Bas, en 2010, *Waterstaat* disparut même du nom du ministère, qui allait devenir celui de l'Infrastructure et de l'Environnement. Le danger que représentait l'eau fut lentement jeté aux oubliettes. (...)

(...)

Les vagues écumaient autour du Razende Bol, ce banc de sable en mer entre Den Helder et Texel. Derrière moi, le port militaire de Den Helder disparaissait aux regards. Dans le lointain, passé le débarcadère de Texel, on pouvait déjà voir la jetée d'Oudeschild. Les hauts-fonds se trouvaient là, abandonnés sous le ciel élevé; le long de la ligne de marée haute, profitant du ressac, ne barbotaient que quelques phoques.

Six mois auparavant, le Razende Bol avait offert un spectacle consternant, car une baleine s'était échouée sur le banc de sable. Tout le monde s'en était mêlé: les instituts de recherche marine *Ecomare*, *Imares* et NIOZ, la société de sauvetage, le *Naturalis Biodiversity Center* et la fondation SOS *Dauphin*. Plusieurs jours durant, les médias avaient été en effervescence. On alla jusqu'à donner un nom à cette jubarte de douze mètres: Johannes.

Après plusieurs vaines tentatives pour déplacer l'animal en eaux plus profondes, tentatives auxquelles prirent part quatre navires, vingt-cinq volontaires et un hélicoptère, il fut décidé d'«euthanasier» la baleine. Mais l'injection de narcotique n'eut aucun effet, ce qui déclencha l'ire du public sur Internet. Des collaborateurs d'*Ecomare* reçurent des menaces sur Twitter: c'étaient eux qui auraient dû recevoir le narcotique! Les rumeurs les plus folles se mirent à circuler. On signala même la présence sur le Razende Bol de mystérieux «hommes en costume blanc».

Après quatre jours de branle-bas général, Johannes était mort de mort naturelle, ce qui fit écumer de rage plusieurs organisations de défense de la nature, lesquelles s'étaient senties exclues des opérations. *Sea Shepherd Nederland*, ainsi que Lenie 't Hart de la *Zeehondencrèche Pieterburen* (Refuge pour phoques Pieterburen) se dirent scandalisés de ne pas avoir reçu des pouvoirs publics l'autorisation de creuser un chenal dans le sable afin de sauver Johannes, cependant que d'autres spécialistes arguaient qu'une jubarte n'était de toute façon plus viable après un échouage de plus de douze heures.

Sur la digue de Den Helder, le soir, eut lieu une marche aux flambeaux silencieuse en l'honneur de la baleine. «C'était mon amie», dirent des participants sous

le coup de l'émotion. «Nous considérons que ceci ne peut plus jamais se produire.» Et: «C'est un pur assassinat!» À la Chambre, Marianne Thieme, du Parti pour les animaux, avait exigé l'établissement d'un protocole spécial pour les baleines, afin que de pareilles tragédies ne surviennent plus à l'avenir.

Au moment où je longeais en bateau le Razende Bol, le *Protocol Stranding Levende Grote Walvisachtigen* (Protocole sur l'échouage des grands cétacés vivants) venait d'être rendu public. «L'échouage d'une baleine peut constituer un événement émotionnel pour le public, pouvait-on lire dans l'introduction, entre autres à cause de la forte probabilité du décès de l'animal.» Le tout suivi par dix-huit pages de prescriptions, depuis la désignation d'un «coordinateur échouage» et l'obligation pour les soignants de porter des «combinaisons jetables» jusqu'à un «monitoring postlibératoire» en cas de succès de l'entreprise ou de «soins palliatifs» s'il s'avérait que l'animal ne pouvait être sauvé.

Quelques jours plus tard, je me trouvais dans le port de plaisance de Texel, à bord du *Phileas Fogg*, un gros cotre en bois des années 1920. «Je me dis parfois: nous avons tous perdu la boule», déclara Hans Eelman, le capitaine. Eelman était né à Texel, «par vent d'ouest et du sel dans le sang», pour le dire en ses termes. Il avait été capitaine en second et agent immobilier à Oudeschild. Il était présentement préposé auxiliaire aux épaves du Razende Bol. Depuis des siècles, les préposés aux épaves avaient pour mission de surveiller tout ce que la mer rejetait sur la côte et de mettre en lieu sûr ce qui pouvait avoir de la valeur avant que les pilliers d'épaves ne filent avec. De la sorte, il était encore loisible au propriétaire légitime de réclamer son bien et la récompense profitait à la communauté. Eelman adorait ce travail. Lorsqu'il se retrouvait tout seul sur le Razende Bol, entouré par la mer, il avait un peu le sentiment que l'île lui appartenait en propre.

Au moment où l'affaire de la baleine à bosse Johannes faisait grand bruit, Eelman séjournait depuis quelques jours à l'étranger. «Encore une chance, me dit-il, autrement la colère m'aurait fait péter les plombs. Quand j'avais dix ans, dans les années 1950, on a trouvé un jeune phoque et on l'a battu à mort. On a eu droit à cinq florins pour sa peau. Aujourd'hui, voilà que le secrétaire d'État nous a sorti un *protocole* pour les baleines échouées.» Il se frappa le front de l'index.

Dans les années 1960, les défenseurs de la nature avaient eu le vent en poupe lorsqu'un autre cétacé, une baleine blanche, avait remonté le Rhin. Le bélouga, rapidement baptisé *Moby Dick*, avait été signalé pour la première fois aux environs de Nimègue, puis il avait poursuivi sa route vers la région de la Ruhr où, à cette époque, à peu près personne ne se gênait pour déverser dans le fleuve des eaux usées hautement toxiques. Le directeur du parc zoologique de Duisbourg, un certain Wolfgang Gewalt - *nomen est omen* - se démena comme un beau diable, mais en vain, pour capturer l'animal au moyen de filets et à l'aide d'un fusil hypoder-

mique. Tel un capitaine Achab vociférant, il trônait sur le pont, tandis que la baleine blanche, avec une souveraine indifférence, tournait autour de son bateau.

Après quoi il prit à *Moby Dick* la fantaisie, en parcourant l'IJssel, de regagner en folâtrant la digue de fermeture du Zuiderzee, et de nombreuses équipes de télévision ainsi que des milliers de personnes se plantèrent sur la rive pour l'apercevoir. Ayant dépassé le Parlement à Bonn, la baleine fit demi-tour pour la dernière fois et, en empruntant la Meuse jusqu'à Hoek van Holland, elle disparut en mer. Cette histoire incroyable eut pour effet de réveiller d'un coup l'opinion publique de l'Europe occidentale. Peu de temps après, la question de la pollution du Rhin fut mise à l'ordre du jour politique. À cette même période fut fondée aux Pays-Bas la *Waddenvereniging* (Association Wadden), suivie quelques années plus tard par *Greenpeace* et le refuge pour phoques à Pieterburen.

Hans Eelman en vit des vertes et des pas mûres. «Moi, je veux bien que ces bêtes soient protégées. Mais il ne faut tout de même pas exagérer. De nos jours, il y a des phoques partout dans la mer des Wadden. Récemment je me promenais sur le Razende Bol et voilà-ti-pas que je vois un petit avion en train de survoler le coin. Un peu plus tard, un professeur de sciences naturelles s'en prend à moi. Tu sais ce qu'il me dit? «Je vous ai vu sur le Razende Bol. Est-ce que vous avez poursuivi un phoque dans l'eau?» Moi, je réponds: «Ça se pourrait. Quand je suis la ligne de marée haute, ça m'arrive de continuer tout droit.» Et lui, il me répond: «Je vais faire en sorte que vous ne puissiez jamais remettre les pieds ici.» Sûr que c'est pas comme ça qu'on se fait des amis.»

Le conflit qui opposait les défenseurs de la nature et les habitants des villages en bordure de mer, lesquels considéraient, tous autant qu'ils étaient, les eaux côtières comme leur propre territoire, faisait rage depuis un demi-siècle. Les premiers, s'inquiétant vivement de voir la population de poissons en baisse et les écosystèmes menacés dans les eaux côtières, y allaient de leurs volumineux rapports et exerçaient un intense lobbying à La Haye et à Bruxelles pour assurer la préservation de la vie marine. Les seconds, qui, tout comme leurs pères et grands-pères, voulaient pêcher, écumer les plages et arrondir leurs fins de mois sur et le long de l'eau sans la moindre restriction, se sentirent menacés dans leur liberté.

Extraits de *Langs de Kust. De Nederlanders en de zee* (Le long de la côte. Les Néerlandais et la mer), Prometheus-Bert Bakker, Amsterdam, 2014, pp. 55-62 et 152-155.

Notes

- 1 Équivalent des Ponts et Chaussées.
- 2 Littéralement : le maître-empieur.
- 3 Les passages de cette citation en italique proviennent de *Vaincre la mer* (titre original : *Het verjaagde water*). La traduction est signée Robert Petit. *Vaincre la mer* est paru aux éditions Albin Michel de Paris en 1983.