

Le dragage de la baie de Somme

Une ambition pour l'avenir

Désensabler la baie de Somme est possible, réaliste, accessible. C'est son avenir, et, pour partie, celui de la Picardie maritime. L'ensablement de la baie empire de jour en jour, mais n'est pas irrémédiable. L'apport de sable dans cet angle rentrant que constitue la baie de Somme sur le littoral de la Manche est, certes, un phénomène naturel. Mais son dépôt a très largement été facilité par des interventions humaines au cours de six ou sept derniers siècles.

***L'homme est, pour l'essentiel,
responsable de l'actuel comblement de la baie.***

Mais sa technologie, et ses besoins économiques, peuvent transformer en atouts ce handicap. Il faut analyser les raisons qui ont abouti à l'actuelle situation. Elles permettent de comprendre ce phénomène, en fait très peu naturel, d'observer son évolution la plus probable pour les années qui viennent. In fine, on peut affirmer que ne rien faire aboutira au colmatage définitif de la baie, alors qu'agir sera créateur d'emplois, de richesses, rendra à la baie son système écologique, sa valeur patrimoniale et culturelle.

Il faut désensabler la baie depuis la mer

Le désensablement de la baie de Somme par la mer correspond donc à trois objectifs principaux :

Répondre à des besoins économiques locaux et nationaux ;

Créer des emplois locaux et durables ;

Restaurer le caractère maritime de la baie.

***Une réserve
d'un milliard de tonnes***

La baie de Somme mesure environ 7 000 hectares dans son actuelle emprise maritime. Elle est, depuis des millénaires, le réceptacle de sables provenant de l'usure des silex des falaises cauchoises (17 000 tonnes par an) et de sables coquilliers issus de la Manche (1). La hauteur moyenne de sable du delta au-dessus du fond rocheux est de l'ordre de 10 mètres. La « réserve » de sable de la baie peut donc être estimée à 700 millions de mètres cubes, 1,12 milliard de tonnes.

1) voir *La baie de Somme sans sable,
c'est possible*
J. Gravend 2004

Un dragage d'entretien des chenaux de Saint-Valery et du Crotoy les ont longtemps maintenus à la cote 1,60m. Il a été abandonné au début des années 1990. Les seuls dragages ultérieurs ont concerné les fonds de port. Quelques dizaines de milliers de mètres cubes, pour plusieurs centaines de milliers d'euros, ... et peu de mois d'efficacité. Le dernier projet public vise à stabiliser l'ensablement du port du Hourdel. Vingt hectares seront remis en eau en amont de ce port, livrés à l'action de la marée, donc augmentant celle de la marée descendante. Mais ce nouveau bassin recevra aussi du sable, et devra donc être régulièrement dragué.

L'extension des mollières en baie de Somme a été quatre à cinq fois plus rapide que prévue. Aujourd'hui, des taches d'herbus se forment sur la plage du Crotoy, où il n'y en avait jamais eu. Pire : des galets sont aussi parvenus sur cette plage, ce qui ne s'était jamais produit depuis 7 000 ans. Une des raisons possibles de ce phénomène serait que le chenal de Saint-Valery n'est plus assez profond, et ne contient plus assez d'eau, ni de courant, pour s'opposer au transit naturel des galets cauchois vers le nord-est. Si ce scénario prend corps, cela signifie qu'aucun obstacle ne s'oppose plus à ce que le cordon de galets de la digue de Cayeux et des bas-champs du hâble d'Ault (où des camions apportent 100 000m³ de galets par an) ne prenne sa route vers le nord-est... et ferme la baie de Somme.

*Une volonté politique dynamique
peut contrer la tendance dangereuse qui menace la baie.
Il s'agit bien de volonté car,
hormis les indispensables dossiers à mettre sur pied,
l'investissement financier est inexistant.*

Draguer depuis la mer

La technique du dragage depuis la mer est simple et connue. Elle est longue mais respectueuse de l'environnement. Elle consiste à draguer à l'extérieur de la masse sableuse, sans doute aussi près que possible de l'entrée du chenal (vers la bouée d'atterrissage sud-ouest, ATSO). En creusant à cet endroit, on déstabilise le sable situé en amont, qui s'écroule, et vient à son tour à être dragué. C'est l'effet du château de sable sur la plage que la mer vient saper et qui s'effondre petit à petit.

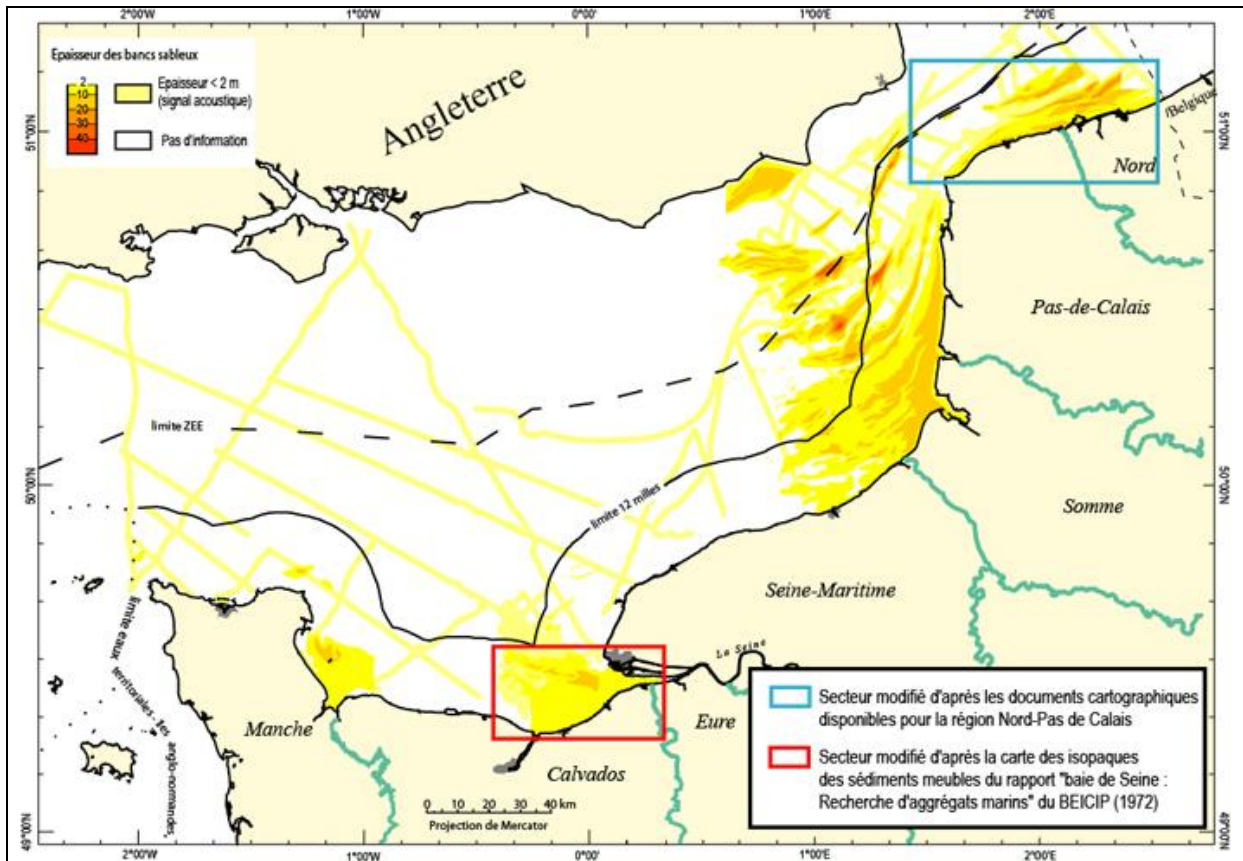
Le premier objectif est de recréer le chenal, ce qui lui rendra de l'eau, et de la vitesse au courant. Avec plus de pente, la marée descendante s'écoulera plus vite. Une première conséquence de ce creusement sera le rétablissement des accores du chenal (parties verticales de part et d'autre). Sans doute aussi le rehaussement des bancs émergés, favorisant leur assèchement à basse mer, et leur érosion éolienne propre à engraisser la dune du Marquenterre, ainsi qu'elle a d'ailleurs contribué à la constituer.

Des études techniques, issues notamment de la maquette physique et des modélisations (2) déjà réalisées sur la baie, permettront de définir avec le plus d'exactitude le périmètre le mieux adapté au dragage.

2) en particulier les études menées
par la SOGREAH,
au début des années 1990

Aux yeux de beaucoup, l'objectif du dragage est de remettre la baie en eau. Ce sera long et progressif car il s'agit tout de même de contrer plusieurs siècles d'errements. Un objectif *a minima* pourrait même être de stopper l'actuelle progression de l'ensablement. Ces buts écologiques et patrimoniaux ne peuvent cacher l'intérêt économique indéniable de cette manœuvre.

Draguer
2 à 3 millions m³/an



Ce document d'Ifremer présente les principaux bancs de sable en Manche est. La densité du sable est d'autant plus importante que la couleur est sombre (de jaune à presque marron). On note en particulier la densité à l'ouvert de la baie de Somme.

Les études hydrologiques et sédimentologiques déjà citées ont établi à 720 000 m³ le solde positif annuel d'engrèvement en sable de la baie : la différence entre le sable qui entre avec la marée montante et celui qui ressort (ou ne ressort pas) avec la marée descendante. Ce déséquilibre est dû à la dynamique du flot qui est autre que celle du jusant. C'est ce solde positif qui explique le rehaussement des mollières, ainsi que leur extension.

Pour être efficace, et commencer à grignoter la masse de sable, le dragage doit sans doute être trois à quatre fois supérieur à ce solde (soit entre 2 et 3 millions m³/an).

Par comparaison, le port de Dunkerque drague 1,5 million m³/an pour le seul entretien de son chenal.

Le sable, un besoin pour le BTP

Les dragages d'entretien portuaire portent, presque toujours, sur des sédiments vaseux, issus de la rencontre d'eaux douces et salées. C'est aussi le cas pour les dragages de fond de ports de la baie de Somme. Dans le cas de ports de commerce (pratiquement pas pour les ports de Saint-Valery et du Crotoy), il s'agit même de sédiments lourdement pollués par divers métaux, du fait de l'activité des navires.

Dans le delta externe de la baie, on ne parle pas de sédiments vaseux mais de sable, en l'occurrence un mélange de sable siliceux et de sable coquillier (le même que sur la plage du Hourdel). Il s'agit alors de sable utile à l'économie du bâtiment et des travaux publics (BTP).

La consommation de sables et agrégats par le BTP français en 2006 s'est montée à 572 millions de tonnes (près de 10 tonnes par habitant). Une part provient de matériaux de recyclage du bâtiment, 400 millions t d'extractions en carrières, 7 millions t de granulats marins. Provenant de destructions, les matériaux de recyclage offrent un volume aléatoire. L'extraction en carrières (et dans le lit des fleuves) a longtemps été la ressource privilégiée, stable et programmable. Mais des fleuves ont été détruits, les carrières se tarissent, et les autorisations d'extraction deviennent rares.

Restent les granulats marins. Sur le plan technique, ils ont fait leurs preuves,

du moins peut-on le souhaiter. Ils ont servi à la réalisation (entre autres) du pont de Saint-Nazaire (3,3km au-dessus de l'embouchure de la Loire), de celui de l'île de Ré (3km, face à La Rochelle), du pont Cheviré, à Nantes (1,5km, 52 mètres de hauteur), de la centrale nucléaire de Penly (en Seine maritime, 2 réacteurs de 1 300 MW), du nouveau Port 2000 pour porte-conteneurs géants, au Havre.

88 millions de tonnes extraites en Europe

Les 7 millions de tonnes extraites sur 6 000km de littoral français sont à comparer aux 20 millions t extraites sur la côte britannique, aux 88 millions t extraites en Union européenne, en fait par les pays littoraux de la Manche et de la mer du Nord, Belgique, Pays-Bas, Allemagne. Autrement dit,

nos voisins prélèvent 12 fois plus de sable sur 10 fois moins de côtes que les carrières français. Qui plus est, du sable qui, avant d'arriver sur leurs côtes, est passé devant nos côtes

(ce même sable que « bloque » l'angle que forme la baie de Somme), et que ces voisins nous revendent pour nos constructions. Ce fut le cas pour l'autoroute A16, ce le sera sans doute pour le grand canal Compiègne Cambrai. Le seul port de Dunkerque importe 590 000 tonnes de sable par an, de Grande-Bretagne et de Belgique.

Les carrières marines sur le littoral sont sources de richesses. Les réserves de granulats marins sont estimées à 33 milliards de mètres cubes.

Les spécialistes fixent à 105 années leur exploitation minimale possible.

Les carriers français ne cessent de réclamer des autorisations d'extraction, et veulent tripler (à 20 millions t) l'actuelle production annuelle d'ici 2020.

***Richesses économiques
et fiscales***

L'activité d'extraction crée des richesses économiques et fiscales. Dans le cas du dragage en mer, elles sont de trois ordres. La première est liée au lieu de l'exploitation, en l'occurrence le domaine public maritime (DPM). Propriété inaliénable de l'Etat, il peut être concédé pour une exploitation qui, dans ce cas, se trouve soumise à une redevance domaniale. Celle-ci est de l'ordre de 1 euro la tonne extraite.

***L'extraction de 3 millions m3 rapporterait ainsi
près de 5 millions d'euros de redevance à l'Etat.***

Les secondes richesses sont peu fiscales, et ne concernent pas même des ressources financières. Mais n'est-ce pas s'enrichir que de ne pas acheter? En d'autres termes, considérons que tout le sable extrait de la baie ne sera pas acheté ailleurs, en particulier pas dans d'autres pays, même intra communautaires, soulageant d'autant la balance commerciale du pays.

Les troisièmes richesses, enfin, sont fiscales et locales. Elles sont communes à toute activité économique. L'extraction marine nécessite une infrastructure à terre, notamment pour l'entreposage des agrégats, ou pour les transferts de charge. Il serait opportun que toutes les bases terrestres concernent en tout premier lieu la Picardie maritime.



*Cargo
appareillant
sur lest
de Saint-Valery, en
1937*

Des infrastructures à terre

L'économie régionale doit en effet bénéficier au maximum d'une exploitation qui se fera sur ses côtes. Le peut-elle ? Un dragage à grande échelle (rappelons que nous parlons de 2 à 3 millions m³/an, le gisement de Dieppe concernant 1 million m³/an) nécessite deux infrastructures essentielles : des terres pleines de transit, et une ou des pénétrante(s) pour acheminer les matériaux vers leurs lieux d'utilisation. Les deux existent.

En 2008, la sucrerie d'Abbeville a cessé son activité. Ce faisant, elle a laissé en friches des hectares, au niveau de Grand-Laviers, où décantaient ses boues. Ces terrains bordent le canal, à une dizaine de kilomètres des lieux d'extraction de la baie. Face à eux, sur l'autre rive du canal, se trouve aussi la voie ferrée Le Tréport - Abbeville.

*La géographie a aussi offert à la Picardie maritime
la meilleure des pénétrantes,
qui lui a assuré sa fortune pendant des siècles.
Il s'agit de la Somme,*

aujourd'hui canalisée, et qui a toujours fait de Saint-Valery le port maritime le plus proche de Paris. Par le canal de la Somme, depuis le port picard, on parvient à Péronne et Ham, après avoir irrigué tout le département. Au-delà, on rejoint la région parisienne ou le nord, deux des régions les plus dynamiques de France, là où la construction est la plus importante, la demande en sable la plus pressante.

La situation stratégique de Péronne, et de fait de la Somme, est telle qu'elle se trouve au milieu du canal du nord qui va être mis au « grand gabarit » dans les années qui viennent, permettant aux grands convois poussés de circuler entre les pays du Bénélux, depuis l'Escaut, et la région parisienne, depuis l'Oise. Ce canal (un chantier de plus de 4 milliards d'euros), qui pourrait être le premier « client » du sable de la baie, ne se trouve qu'à 100 km de Saint-Valery... par canal (moins de 8 heures de navigation pour une péniche automoteur Freycinet).

Il faut aussi se souvenir que parmi les marchandises en vrac, le sable est un pondéreux de faible valeur. Il est d'autant plus intéressant économiquement qu'il est plus proche des lieux d'utilisation. Le transport fluvial est, de loin, le moins coûteux à la tonne transportée par kilomètre parcouru, ainsi que le moins émissif en gaz carbonique à effets de serre. Depuis Grand-Laviers mais par le rail, second mode de transport le plus économique, le sable pourra aussi partir vers des destinations autres.

De nombreuses créations d'emplois

Nous avons vu à ce stade que l'exploitation du sable de la baie de Somme est techniquement possible, source de richesses fiscales, source de richesses économiques. Elle est de surcroît un outil important d'aménagement du territoire du département autour du transport fluvial recréé. Cette activité sera, enfin et surtout, créatrice d'emplois, directs, durables.

Cent cinq années ! c'est la durée estimée de l'exploitation des granulats marins, en fonction des gisements connus. Dans la double hypothèse d'une réserve connue en baie de Somme de 700 millions de mètres cubes, et d'une exploitation annuelle de 3 millions m³, et en l'absence de nouvel apport (ce que nous savons être faux),

***l'exploitation durerait 200 ans.
Voilà pour les emplois durables.***

Les emplois directement liés au dragage sont de divers ordres.

Une drague maritime très moderne est un bateau qui emploie quatre officiers et deux matelots. Une drague d'une génération antérieure demande un équipage plus nombreux. Les barges qui portent le sable à terre demandent aussi des équipages. Une péniche de 300 tonnes (le gabarit du canal de la Somme) est armée par deux personnes. Trois millions de mètres cubes extraits équivaldraient à 15 000 rotations de péniches par an.

En baie de Somme, ce trafic doit être organisé par un personnel portuaire renforcé : maître de port, éclusiers, agents du balisage. Sur les zones d'entreposage, il faut du personnel de manutention, caristes, conducteurs d'engins, chefs de chantiers. Des dizaines d'emplois directs sont concernés, auxquels s'ajoutent les familles et tous les emplois indirects et induits. Notons qu'à l'exception des actions de service public (balisage, police portuaire, écluses) la quasi-totalité des emplois à créer sont de nature privée, relevant d'entreprises.

L'essentiel de l'activité concernera les trois ports de la baie, ainsi qu'Abbeville, immédiatement touchés par cette exploitation. Mais le transport fluvial au travers du département créera à son tour de l'activité autour de haltes de navigation, d'éventuels autres lieux de manutention, des ateliers d'entretien mécaniques et navals.

***Un environnement
à respecter***

Depuis près de vingt ans, la baie de Somme a été intégrée à divers dispositifs nationaux, européens, ou internationaux (Ramsar, Natura 2000, Grand site, etc.). D'autres programmes la concernant sont en gestation comme le parc naturel régional, ou le parc marin. Ces plans ont pour objet premier de protéger, non de bloquer tout développement. Les lois sur l'environnement, en particulier depuis la loi Bouchardeau (1983), ont toutes été dans ce sens, le bon sens.

L'ensemble de ces contraintes est lui-même créateur d'emplois. Milieu fragile, mais notoirement appauvri par l'ensablement, l'écosystème de la baie de Somme peut profiter à la fois d'une nouvelle économie et des contraintes qui l'encadrent. Il faut protéger l'avifaune, ce qui reste de crustacés, de bivalves et de poissons, ainsi que les phoques. Saint-Valery avait d'ailleurs innové en la matière puisque les chercheurs du Gemel, résidant à la station d'étude de l'Université, ont travaillé dans toute la Manche-est, ont des correspondants sur d'autres façades maritimes, et ont toujours reçu des thésards et doctorants du monde entier. Leur savoir-faire est une base de départ pour le nécessaire encadrement scientifique et écologique, comme sans doute celui de Picardie Nature pour les phoques, d'Ifremer (qui a longtemps eu un stationnaire à Saint-Valery) pour les ressources halieutiques, ou des scientifiques du Marquenterre pour l'avifaune.

Ces chercheurs seront d'ailleurs naturellement présents dès avant l'exploitation du sable. Certains le sont déjà, mais travaillent sur des gisements plus éloignés, comme Dieppe.

***Un bon site d'extraction de granulats marins est, en effet,
un site de « moindre contrainte ».***

Pour un carrier, cela signifie où dégrader le moins le milieu, accessoirement où rencontrer le moins d'opposition populaire. C'est là qu'interviennent les scientifiques, avant, pendant, et après l'exploitation.

Surmonter les obstacles

La question qui est aujourd'hui posée est la suivante : quels sont les obstacles concrets s'opposant encore au dragage par la mer de la baie de Somme ? Il ne faut plus considérer aucune autre hypothèse de non travail. Des obstacles existent, bien sûr. Il faut en faire la liste, et les surmonter, l'un après l'autre.

*Les lois de décentralisation ont dévolu la compétence
sur la baie de Somme au département de la Somme.*

*A lui de poser toutes les questions,
de faire se rencontrer les interrogations et les solutions,
les tenants et les opposants.*

A lui de provoquer les carriers, ces industriels de l'extraction marine.

Au département de devenir le facilitateur de cette ambition.

Draguer la baie de Somme, c'est lui rendre justice. Tenter d'effacer des siècles d'une dégradation continue, menée par l'homme. Draguer la baie de Somme permet aussi de rendre justice à la nature. Rappelons qu'une « plaine » maritime en bon fonctionnement, comme l'était la baie de Somme, est cinquante fois plus productive sur le plan bactériologique, à l'origine de toute la chaîne alimentaire, qu'une plaine terrestre. Comment ne pas s'en souvenir quand les deux tiers de l'humanité meurent de faim ?

Jacques Gravend

Saint-Valery-sur-Somme, mai 2009



*Sauterelliers
au mouillage
sous le tribunal
de commerce et
de mer,
début XXème siècle*