

LES DÉTROITS : DE NOUVEAUX TERRITOIRES ? L'EXEMPLE DU PAS DE CALAIS

Patrick Picouet *, Jean-Pierre Renard **

RÉSUMÉ. *Comme tous les espaces maritimes, les détroits internationaux tendent à devenir de véritables territoires. Le détroit du pas de Calais en est sans doute l'un des exemples les plus achevés.*

ABSTRACT. *Like all maritime spaces, international straits are becoming territories in their own right. The Strait of Dover is probably one of the most perfect examples of this development.*

RESUMEN. *Como todos los espacios marítimos, los estrechos internacionales se transforman en verdaderos territorios. El estrecho del Pas de Calais es sin duda un ejemplo de los mejores.*

• DÉTROIT • MODÈLE • PAS DE CALAIS • TERRITOIRE

• DOVER STRAIT • MODEL • STRAIT • TERRITORY

• ESTRECHO • MODELO • PAS DE CALAIS • TERRITORIO

Pendant des siècles, seules les terres émergées furent convoitées par les hommes, même si, dès le Moyen Âge, les travaux de poldérisation, par exemple dans la plaine flamande et picarde (Curveiller, 1998; Picouet, 1998), traduisaient l'intérêt des moines, des seigneurs et des communautés rurales pour la conquête de nouvelles terres au détriment des eaux. L'idée de frontière maritime semblait impensable, encore que, très tôt, les États aient senti le besoin d'assurer la maîtrise des eaux riveraines.

Vers une appropriation étatique des espaces maritimes

Aujourd'hui, les frontières maritimes, indicateurs d'un véritable processus d'appropriation des mers et des océans, sont de plus en plus nombreuses. Les transformations les plus profondes enregistrées par le droit public maritime depuis un quart de siècle traduisent à la fois un élargissement et une complexification de la juridiction des États riverains sur les espaces maritimes. Désormais, on parle d'eaux territoriales, de zones économiques exclusives, de zones de pêche exclusive, de haute mer. Ce processus d'appropriation se manifeste dès la fin de la seconde guerre mondiale et surtout dans les années 1970; les grandes puissances maritimes,

ainsi que de nombreux pays du Tiers-Monde, ont progressivement accaparé des espaces maritimes en songeant aux richesses qu'ils représentent. Après de longues et difficiles négociations, la Troisième conférence des Nations unies de Montego Bay adopte le 10 décembre 1982 une convention sur le Droit de la mer. Entrée en vigueur le 16 novembre 1994, elle est comme une première « constitution universelle de la mer ». Elle aboutit à une étatisation des espaces maritimes, alors que les échanges (dont une grande part s'organise sur des voies maritimes) se mondialisent.

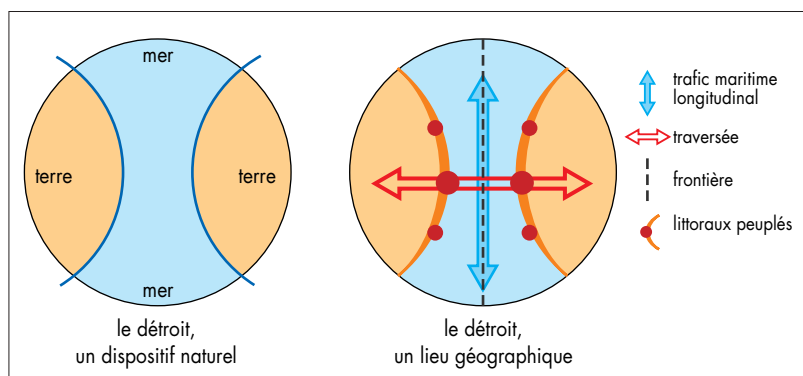
Dans quelle mesure les détroits internationaux s'inscrivent-ils dans cette nouvelle juridiction maritime ? Certains détroits sont des lieux d'intenses échanges, des nœuds stratégiques sur les grandes routes maritimes, et figurent parmi les espaces les plus convoités. Par leur forme de passage, ne participent-ils pas d'une autre logique d'appropriation ?

Le pas de Calais entre modèle et singularité

Il faut d'abord définir le concept. Après de nombreuses lectures, nous proposons de retenir la définition suivante: le détroit est un seuil maritime étranglé (largeur inférieure ou

* UFR de géographie, Université de Lille 1

** UFR de géographie, Université d'Artois (EA 2468)



1. Modèle général des détroits

égale à 24 milles marins), approprié par les États riverains selon la règle du partage par l'équidistance et qui admet le passage en transit sans entrave de tout navire ou sous-marin étranger. Ses fonctions sont ambivalentes, puisqu'il assure à la fois une séparation et une mise en contact dans les deux directions. Activités économiques, accumulation démographique, apparition de grands organismes portuaires, émergence d'interfaces sont fonction de l'environnement local.

Cette définition permet de tenter la présentation d'un premier modèle du détroit (fig. 1) qui s'inscrit dans un cercle composé d'un espace maritime, resserré en son centre, et d'espaces littoraux ; les arcs des rivages évoquent une ouverture vers d'autres espaces maritimes et vers des arrière-pays continentaux. Le principe de partage selon l'équidistance est matérialisé par la ligne droite discontinue. Il est à noter que les frontières maritimes, dans la logique actuelle d'étatisation des espaces maritimes, ont tendance à devenir linéaires ; en cessant d'être des zones d'indécision et de marge, comme l'ont fait les frontières terrestres.

Le détroit du pas de Calais n'est pas représentatif de tous les détroits, d'abord parce qu'il est le plus fréquenté de tous. Il relève de ceux qui peuvent devenir des centres d'impulsion économique, territoires de coopération transfrontalière dans une perspective d'intégration transnationale. Ses espaces maritimes et littoraux tendent à devenir un véritable territoire. Des recompositions territoriales se produisent de part et d'autre de la frontière, qui engendre des processus d'intégration complexes d'espaces maritimes et terrestres. L'intégration européenne est ici un facteur de poids.

De part et d'autre de ces limites, et en temps de paix et de développement, les relations tendent à s'intensifier entre les

littoraux et les villes portuaires : « L'espace maritime se comprend de moins en moins en lui-même. Il est désormais ouvert aux jeux d'acteurs terrestres et maritimes qui l'intègrent à un vaste espace homogène de circulation » (Antoine Frémont, 1996). Le trafic maritime se densifie et se diversifie dans la Manche et le pas de Calais. Parfois les villes portuaires deviennent des villes frontalières (Calais). Une Eurorégion associe le Kent, le Nord-Pas-de-Calais, les

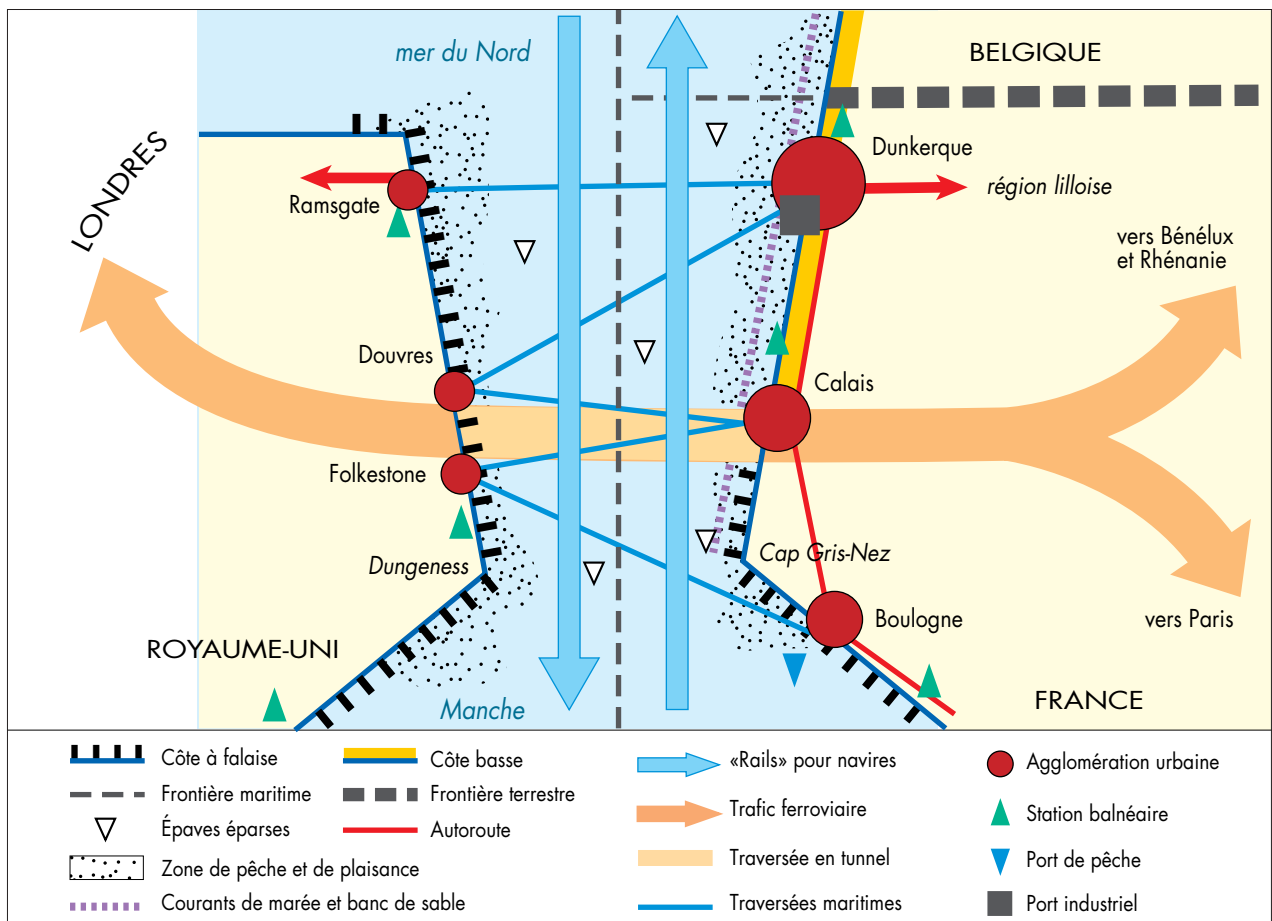
trois régions belges : le pas de Calais est au centre et devient enjeu et laboratoire de projets de coopération.

Un détroit et un territoire

Notre hypothèse est que le pas de Calais est un territoire en devenir, qui se forme à partir de la mer bordée de littoraux et de leur arrière-pays en recomposition sur des bases spatiales différenciées. Le modèle proposé (fig. 2) intègre tous les éléments qui caractérisent un territoire ; il a été élaboré après l'analyse de données statistiques et de cartes (par exemple, la carte des instructions nautiques du Service hydrologique et océanographique de la Marine). Interprétant ces données, le modèle est conçu comme une hypothèse de travail, une base de recherches futures.

Le pas de Calais est divisé par la ligne d'équidistance qui clarifie les partages maritimes et assure ainsi une assise de souveraineté et de maîtrise non discutée entre les deux États riverains. Toutefois, ses limites marines restent floues, bien que le *Dictionnaire de l'Océan* lui assigne 55 km entre une ligne joignant Boulogne-sur-Mer au cap Dungeness et celle qui relie Dunkerque au cap North Foreland. Ses littoraux comptent deux fois trois pôles urbains, industriels et portuaires : Folkestone, Douvres et Ramsgate côté anglais, Boulogne-sur-Mer, Calais et Dunkerque côté français.

Le pas de Calais reste un passage difficile. Il n'a que 30 km de large au plus ; il est peu profond (54 m au plus, parfois 20 m seulement), son fond est encombré d'un grand nombre d'épaves dont certaines peuvent émerger lors des grandes marées basses, les courants sont rapides, les tempêtes peuvent être violentes et les brouillards sont fréquents. Les rivages ne sont ni symétriques ni homogènes : l'anglais a surtout de hautes falaises, le français des falaises au sud et, au nord, une longue côte sableuse avec des estrans largement



2. Le détroit du pas de Calais : un territoire dissymétrique

découverts à marée basse. Le peuplement aussi est dissymétrique, beaucoup plus étoffé côté français où chacune des trois aires urbaines dépasse 120 000 habitants.

Les dissymétries des espaces voisins sont encore plus apparentes. Côté anglais, tous les rivages adjacents sont dans le même État et le port principal (Londres et ses annexes) est en arrière. De l'autre, apparaît très vite une frontière continentale, dont la présence a contribué au contraire à faire de Dunkerque, à l'extrémité de la France, appuyé directement sur une région industrielle, un port très actif qui capte et alimente une partie des trafics du détroit.

Un centre d'échanges

Le détroit est doté d'une identité qui souligne remarquablement son originalité spatiale et son histoire. C'est un « pas », terme qui n'est plus guère usité de nos jours mais dont le sens est lié à l'idée de passage étroit, voire difficile.

Son histoire a été intimement liée aux relations entre la France et l'Angleterre (guerres, invasions ou craintes de celles-ci, projets de débarquements), ce qu'évoque bien le seul nom de Calais. Le détroit est donc bien un territoire stratégique et à risque, pour lequel on s'est battu et qui a nourri des représentations identitaires.

Pourtant, de nos jours, il est bien davantage un lieu d'échanges longitudinaux et transversaux. Ses rivages ont considérablement accru leurs relations. Entre Douvres et Calais, respectivement 1^{er} et 2^e ports de passagers du Monde, 31,6 millions de personnes ont circulé en 1998. Le trafic transManche se concentre même de plus en plus sur l'axe Calais-Douvres ou Folkestone, qui représente la traversée la plus courte, donc la plus rapide, du détroit (Joan et Van Gheluwe, 1999). Le trafic des véhicules commerciaux (plus de 1,6 millions par an), en provenance ou à destination de la Grande-Bretagne, est moins concentré mais le détroit capte néanmoins 46 % du transit.

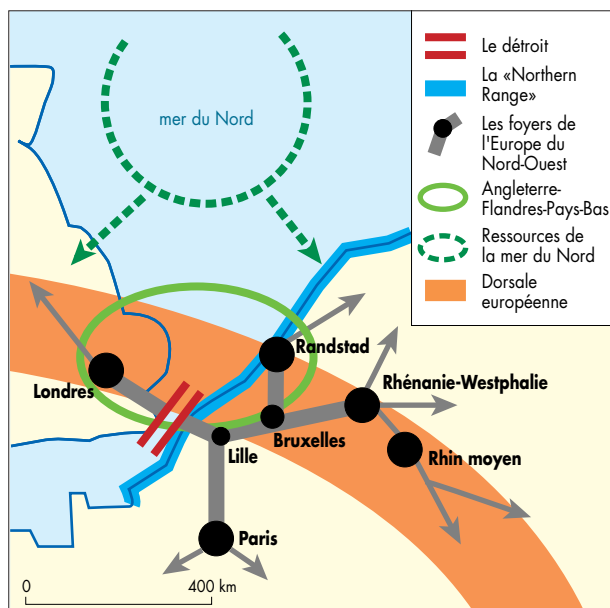
Depuis 1994, le tunnel ferroviaire transManche complète les liaisons maritimes. Outre le Shuttle, y circule l'Eurostar qui a transporté 6 millions de passagers en 1997 sur les axes Londres-Paris-Bruxelles. La concentration des flux transManche dans le détroit et la réalisation du tunnel ont imposé la construction de nouvelles dessertes autoroutières et ferroviaires et la rénovation des infrastructures anciennes (Beaugrand, 1995).

Point de passage obligatoire le long de la Northern Range, le pas de Calais est un des détroits les plus fréquentés du monde par la circulation de transit: les flux maritimes longitudinaux y sont incessants (1). A. Vigarié (1998) y voit un «point critique» (2) où «le danger d'abordage est permanent, d'autant qu'il s'y trouve des navires dont le tonnage va jusqu'à 300 000 tpl» (3). Des accords entre les États riverains organisent la circulation maritime dans le détroit; un dispositif de séparation du trafic (DST) partage la voie maritime en deux rails, un rail de circulation montante le long des côtes françaises et un rail de circulation descendante le long des côtes anglaises (4).

Les échelles du détroit

Le nœud européen construit de part et d'autre de la frontière maritime est particulièrement sensible à l'action de logiques intervenant à différentes échelles. L'adhésion du Royaume-Uni (et du Danemark) à la Communauté économique européenne en 1973 et la découverte des gisements d'hydrocarbures en mer du Nord ont modifié la géographie de l'économie britannique. Les centres de gravité ont basculé vers l'est et le sud-est, au détriment des anciennes régions industrielles et au bénéfice du bassin de Londres et des littoraux orientaux. Le pas de Calais ouvre sur la mer du Nord, mer communautaire qui s'est révélée riche de ressources en hydrocarbures.

On doit également le voir dans un ensemble terrestre et maritime régional, de Londres à la Randstad Holland et à la Flandre maritime. Il est aussi une partie de la Northern Range, région portuaire comprise entre la Seine et l'Elbe et marquée par un certain nombre de caractères communs (Vigarié, 1998). Ses trafics sont largement commandés par les très grands pôles de décision, de peuplement et de richesse que représentent les capitales et les foyers urbains de Paris, de Londres et des pays rhénans. Et plus largement encore, il relève de la vaste dorsale européenne allant de Londres à la plaine du Pô (fig. 3).



3. Le pas de Calais dans les ensembles géographiques transnationaux de l'Europe du Nord-Ouest

Le littoral de terres basses souvent conquises sur la mer par l'aménagement de polders, ou ponctué de profonds estuaires propices à l'installation de ports, est fortement urbanisé et densément peuplé. Les populations riveraines conservent de vieilles traditions maritimes confortées par la conquête coloniale et le commerce des produits tropicaux. Dans la logique de la mondialisation des échanges, le littoral de la Northern Range est devenu une interface reliée aux autres centres mondiaux par une grande route maritime et dotée de puissantes synapses industrialo-portuaires qui communiquent avec des arrière-pays anciennement aménagés, un cœur du système Monde.

La territorialisation du détroit se poursuit par un «rapprochement» des deux rives comme le souligne P. Buléon (1999): «dans leur face-à-face, les sociétés littorales se voient, se regardent et se côtoient de plus en plus». Il reste «un décalage, au niveau des sociétés locales, entre les contacts culturels au sens large ainsi qu'institutionnels, et les activités, l'investissement économique en provenance de ces mêmes sociétés locales des régions littorales» (*Ibid.*); mais les multiples liaisons maritimes transManche et la diminution des distances-temps sont un facteur de rapprochement; les touristes représentent actuellement plus de la moitié de la clientèle des traversiers.

Il faudra analyser les retombées spatiales du dynamisme maritime du détroit sur les deux façades littorales. La territorialisation progresse sur chacune des rives par la constitution de solidarités territoriales comme, en France, la création du Syndicat mixte du littoral regroupant les principales agglomérations portuaires, qui devrait constituer une structure équivalente à celle de l'East Kent Initiative, ou encore la naissance de l'université du Littoral-Côte d'Opale.

(1) Trois types de flux sont repérables dans le détroit: 1. des flux longitudinaux: 120 navires par jour, en voie montante Nord-Est, surveillée par le CROSS (Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage) du Cap Gris-Nez et 120 navires par jour, en voie descendante Sud-Ouest surveillée par le centre de Dover Coastguard; 2. des flux transversaux: 120 à 140 transbordeurs par jour, entre Calais et Douvres, avec une pointe de trafic à 5200 mouvements par mois pendant la saison estivale; 3. d'autres routes, essentiellement celles des navires de pêche, toute l'année et celles de quelques navires de plaisance, l'été.

(2) Compte tenu de la faible profondeur du pas de Calais, le CROSS du cap Gris-Nez suit tout particulièrement les navires d'un tirant d'eau supérieur à 17 m (plus d'une dizaine par semaine). Il leur est demandé d'emprunter la voie dite «des grands tirants d'eau», voie spéciale du DST. Le CROSS signale (676 bulletins en 2000) à tous les autres navires le passage de ces géants des mers dont les capacités de manœuvre sont limitées.

(3) Les règles de navigation s'appliquent dans le détroit. En outre, il est interdit de naviguer à contresens dans les rails (seuls, les bateaux de pêche peuvent le faire lorsqu'ils pêchent). Les pêcheurs français représentent cependant la majorité des contrevenants (61% sur 271 en 2000)

(4) La largeur des rails est imposée par la profondeur des fonds marins; la profondeur minimale y est d'environ 20 m alors que sur leurs bordures, de vastes bancs sableux affleurent parfois à 3 m de profondeur.

Références bibliographiques

- BARRÉ A., JOAN J. M., 1998, «La pluri-fonctionnalité d'un littoral français: le cas du Nord-Pas-de-Calais», *Les Littoraux maritimes*, DUMORTIER B. (coord.), Éditions du Temps, 1998, p. 142-160.
- BULÉON P., 1999, *Villes portuaires transfrontalières: un nouveau modèle de villes-frontières? Cherbourg, ville transmanche*, communication au colloque «Images de villes-frontières», 7-9 avril 1999, Strasbourg: université Louis Pasteur.
- BULÉON P., 1999, «Proximités croissantes. Les sociétés littorales de la Manche, changements: entre facteurs de rapprochement, freins et décalages», *Hommes et Terres du Nord*, n° 1, p. 3-12.
- CURVEILLER S., 1998, «Hommes, terres, espaces en Flandre maritime au Moyen Âge», *La Géographie au Moyen Âge, espaces pensés, espaces vécus, espaces rêvés. Perspectives médiévales*, Journée d'études, Arras, 30 janvier 1998, p. 23-42.
- FRÉMONT A., 1996, «L'espace maritime et marchand: pour une problématique», *L'Espace géographique*, n° 3, p. 203-213.
- JOAN J. M., 1999, «Les mutations actuelles du paysage portuaire de la partie occidentale de la Northern Range», *Hommes et Terres du Nord*, n° 1, p. 13-26.
- JOAN J. M., VAN GHELUWE J. L., 1999, «Le littoral à l'heure du transmanche», INSEE, *Profils Nord-Pas-de-Calais*, n° 9.
- PICOUET P., 1998, *La Plaine maritime picarde et son littoral. Apports de la télédétection à l'étude des interactions entre la société et la nature*, thèse de géographie, université de Lille 1, juillet 1998, 370 p.
- SANGUIN A.-L., MARCHAND H., 1999, «Aux marges du domaine de Neptune: quelques évolutions géopolitiques récentes des littoraux maritimes», *BAGF* n° 3, p. 280-291.
- VIGARIÉ A., 1998, «Une façade portuaire: le Northern Range», GAMBLIN A. (coord.), *Les Littoraux, espaces de vie*, DIEM n° 23, SEDES, 365 p.

EN LIBRAIRIE

La délinquance à la Réunion

Cette étude géographique très précise de la criminalité et de la délinquance a orienté la mise en place d'un observatoire départemental; il devrait permettre d'améliorer les données, souvent limitées aux relevés de police. L'analyse est étayée par de très nombreuses cartes communales, des graphiques et des tableaux; l'auteur, excellent cartographe, a su éviter de trop jongler avec les représentations complexes (sauf p. 124), su calculer, établir des typologies et même modéliser. L'ouvrage peut ainsi passer pour un atlas exemplaire. Le texte est nuancé, peut-être à l'excès: le sujet est complexe, mais on aurait aimé voir mieux ressortir les principaux acquis. Préface d'Yves Guermond. – **Roger Brunet**

(1) RÉMY B., 2000, *La délinquance à la Réunion. Approche géographique d'une situation dans un espace insulaire*, Paris: L'Harmattan, 269 p., nb. ill. dont 4 h.t. coul.

Le patrimoine réunionnais

Original ouvrage de notre collaborateur Jean-Michel Jauze: une analyse du patrimoine bâti de la Réunion, des maisons anciennes à l'architecture récente, à travers les bouleversements du dernier demi-siècle; on appréciera les modèles de ville ancienne et de ville moderne, la description des types locaux, et l'utilité d'une aussi complète contribution à la sauvegarde de ce patrimoine: ce n'est pas fréquent qu'un géographe s'en charge, et le fasse en bon géographe. – **Roger Brunet**

(1) JAUZE J.-M., 2001, *Villes et patrimoine à la Réunion*, Paris: L'Harmattan, 302 p., nombreuses fig. et phot.