

Marc SEREIN

RESUME Le détroit est tricherie, ouverture maritime et fermeture terrestre, centralement vide et centre. Il est à la fois structure et structurant, l'axe de symétrie qui peut stimuler une dynamique urbaine spécifique reposant sur une ville-modèle, la ville-détroit, symbole de la régulation provoquée par le gradient physique dans les rapports entre classes socio-spatiales. Lorsque cette régulation est opérée, elle permet de déterminer une région homogène, produit d'une disjonction factice, l'espace-détroit.

ABSTRACT Strait is trickery, maritime opening and land closing, centrally empty and center. It is both structure and structuring, the axis of symmetry which can stimulate a specific urban dynamic based on a town model, the strait-town, symbol of the regulation forced by physical gradient in the relationships between socio-spatial classes. When that regulation is effective, we can determinate an homogeneous region, product of a factice disjunction, the strait-area.

RESUMEN El estrecho es trampa, abertura marítima y cierre terrestre, centralmente vacío y centro. Es a la vez estructura y estructurante, eje de simetría capaz de estimular una dinámica urbana específica basada en una ciudad-modelo, la ciudad-estrecho, símbolo de la regulación provocada por el gradiente físico en las relaciones entre clases socio-espaciales. Al llevarse a cabo, dicha regulación permite determinar una región homogénea, producto de una disyunción facticia, el espacio-estrecho.

- CONNEXION
- DISJUNCTION
- ESPACE-CENTRE
- TETE DE PONT
- VILLE-DETROIT

- BRIDGEHEAD
- CONNECTION
- DISJUNCTION
- SPACE-CENTRE
- STRAIT-TOWN

- CABEZA DE PUENTE
- CIUDAD-ESTRECHO
- CONEXION
- DISYUNCION
- ESPACIO-CENTRO

A l'origine des mythes, forçant les faits historiques, le détroit est avant tout un lieu d'étape obligatoire dans le voyage vers l'«ailleurs». Si le géographe le considère presque exclusivement dans le domaine de la géopolitique, certes, il le fait au détriment d'une approche plus locale. Il oublie trop souvent que ce bras de mer révèle, en dépit ou en vertu de sa faible échelle, l'ignorance, l'opposition ou la complémentarité des espaces qu'il sépare. Le phénomène de rupture de charge qui caractérise cette dernière relation suscite, en général, l'établissement de foyers de peuplement sur chacune des rives, preuve s'il en est que le détroit est un lieu qui fonctionne selon certaines règles dictées par le champ des contraintes physiques, à l'exemple de celles qui régissent la région de l'Øresund.

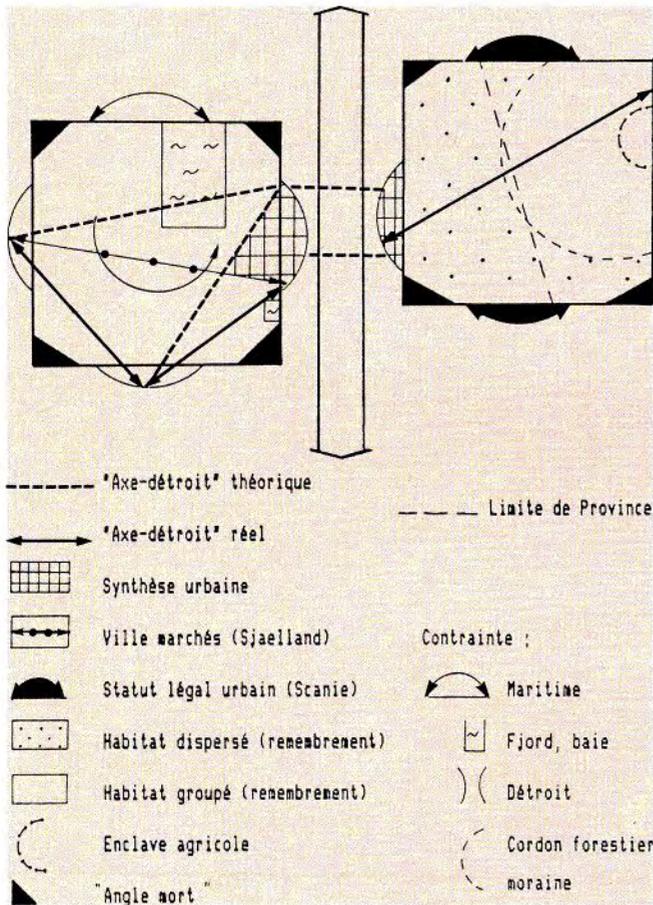
Øresund: les structures héritées (fig. 1)

Le détroit est axes. A un premier marqué par la continuité et symbolisant la communication des deux espaces maritimes majeurs dans l'économie scandinave (Mer du Nord et Baltique), s'oppose un axe perpendiculaire représentant la rupture de charge, le phénomène-détroit dont la répétition, ici, profite essentiellement à l'Øresund. La com-

binaison des deux axes confère à cette zone un intérêt géostratégique qui a motivé la structuration de l'espace.

Sur Sjaelland, les axes de communication reliant les détroits modifient le contexte insulaire. La contrainte physique (fjords), à l'origine d'une mise en valeur intensive, et l'Europe du commerce (Hanse, Allemagne, puis C.E.E.), font dévier les axes théoriques vers le sud. Le triangle des échanges qui provoque l'isolationnisme des marges bascule par gravitation vers l'Øresund danois, zone centre d'un hinterland qui ne lui appartient pas vraiment (péninsule scandinave).

En Scanie, la structuration de l'espace répond au fort gradient physique (cordon forestier et contrainte maritime) qui limite le front de croissance, dessine la division administrative et oppose le littoral (centres de commerce ayant un statut légal urbain) à l'arrière-pays remembré (habitat dispersé). Par sa vocation géo-stratégique, le détroit atténue le rôle des marges au profit d'un axe central qui précise la dépendance de la Scanie vis-à-vis des régions voisines. Sa contestation s'affirme alors par son particularisme régional, qui est aussi son particularisme fonctionnel: la tête de pont.

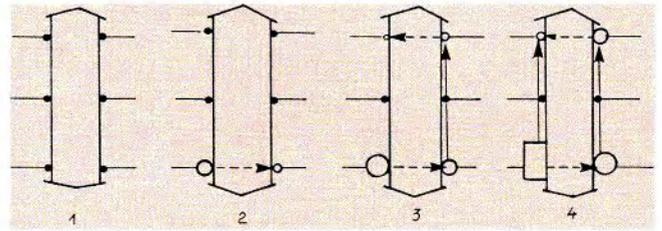


1. Øresund, les structures héritées

Détroit et modèle urbain (fig. 2, 3)

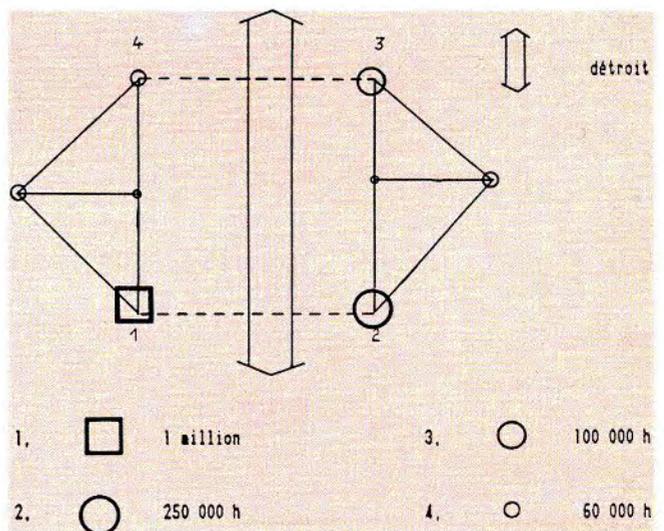
L'observation de la dynamique urbaine dans la région de l'Øresund amène une hypothèse. La première phase de l'urbanisation est liée à l'apparition d'un hinterland où le pouvoir économique, dans sa recherche de nouveaux débouchés, tend à modifier la géographie commerciale (ici l'Europe de la Hanse): la nouvelle stratégie économique s'appuie sur la contrainte physique atténuée qui motive le développement d'une base logistique, la future ville-centre. Située sur la rive A, cette ville 1 correspond sur la rive opposée avec une ville 2, dont elle entraîne la croissance, sans que celle-ci puisse atteindre ni la taille ni le rang de la première. Ce déséquilibre est imputable à l'hégémonie politique de la ville-centre.

De cette complémentarité économique naît une rivalité politique: pour atténuer l'emprise de la ville-centre, la ville 2 cherche à développer un nouvel axe depuis un autre point stratégique du détroit, une autre borne. La ville 2 est ainsi reliée à une ville 3, son satellite, qui devance dans la séquence sa doublure située sur la rive A. Terminant la suite urbaine générée par la course au détroit, cette dernière ville



2. Urbanisation séquentielle et réseau

Le schéma tient compte uniquement de l'urbanisation sur le détroit.



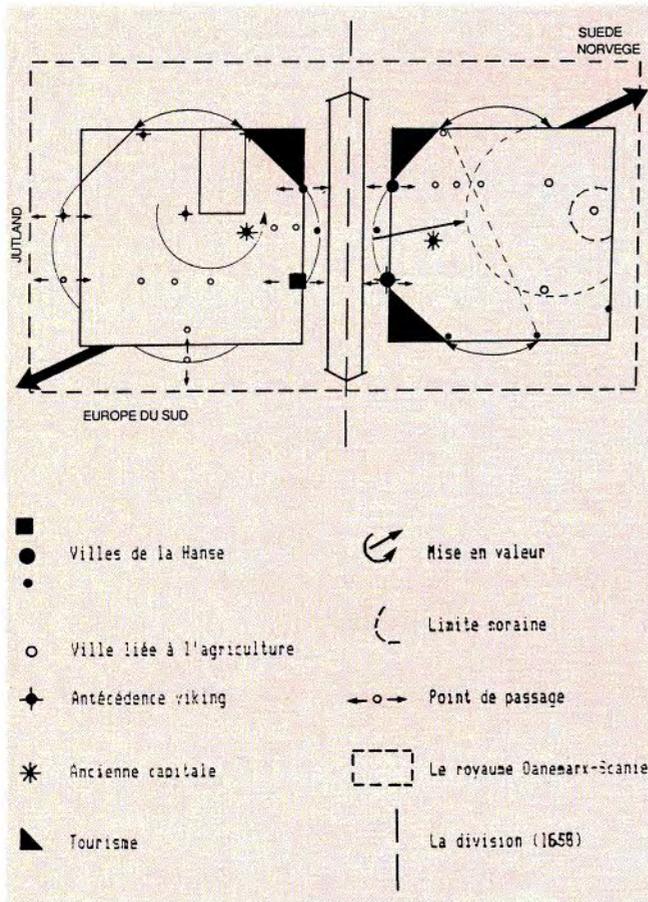
3. Rang et taille des villes sur le détroit

est soumise aux influences des centres 3 et 1. Sa taille est d'autant plus limitée qu'elle constitue un simple satellite destiné à assurer la maîtrise du détroit à la ville-centre.

L'organisation de l'espace-détroit (fig. 4)

La dynamique du détroit résulte de la superposition progressive de deux échelles, locale et extra-régionale. Son évolution est à mettre en relation avec le développement d'échanges extra-régionaux réguliers: à l'ère Viking succède une période durant laquelle la Hanse modifie la géographie commerciale; le détroit n'est plus site mais situation. Il devient un élément fondamental de la géopolitique, il motive conquête et reconquête (annexion de la Scanie par le Danemark et indépendance en 1658).

Sur l'île de Sjaelland, la mise en valeur foncière freinée par les composantes du système physique aboutit au détroit-centre, l'Øresund, alors qu'en Scanie, le mouvement inverse se produit: le détroit est à la base du front pionnier (XIX^e siècle) limité seulement par le socle morainique. Pourtant, dans les deux cas, les arrière-pays reposent sur un même réseau urbain dont la trame, toutefois faiblement

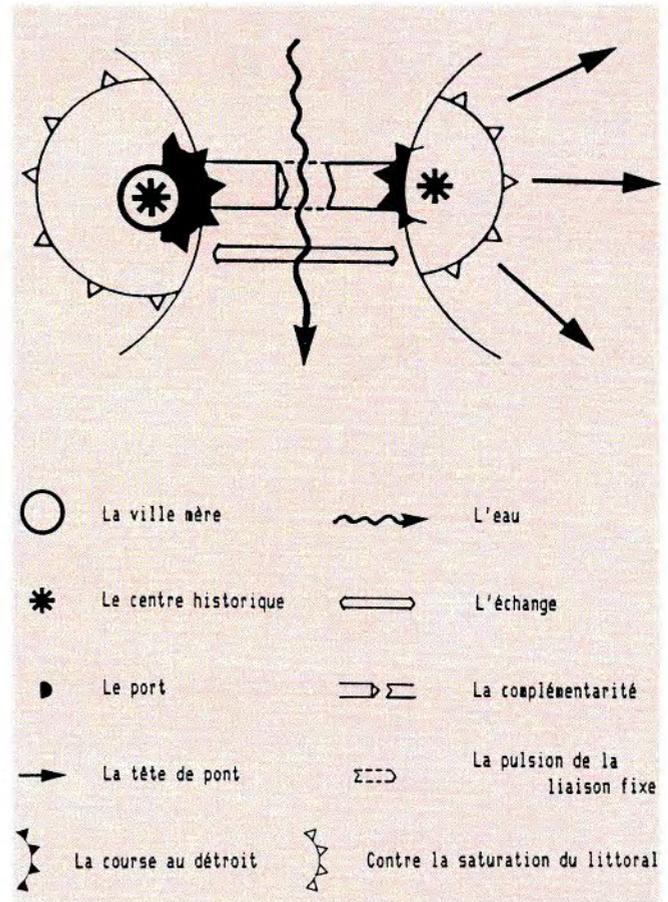


4. L'organisation de l'espace-détroit

quadrillée, signale l'optimisation foncière inhérente à la septentrionalité. Les rives du détroit constituent des portes qui ouvrent sur l'extérieur et filtrent les flux d'entrées par le biais de têtes de pont, symboles d'une conjonction socio-économique trouvant ses origines dans la disjonction physique, et condamnant par là même les autres parties à subir, plus ou moins fortement, la contrainte maritime (angles morts et littoraux).

Néanmoins, il est un phénomène qui caractérise encore davantage le pouvoir d'attraction du détroit, c'est celui du transfert de la fonction capitale depuis l'intérieur vers les rives du Sund, centre(s) de l'espace-détroit, car lieu de connexions multiples. En fait, la translation du commandement qui s'est opérée dans le temps, cumulée à la rupture physique dont elle est le produit, engendre une organisation spatiale particulière:

- le détroit, lieu d'échanges,
- les centres de l'espace-détroit,
- les centres géographiques rentabilisés par le réseau-détroit (grand Belt, petit Belt, Sund),
- les marges subissant la contrainte maritime.



5. La ville-détroit

Cette organisation préfigure les rapports établis entre classes socio-spatiales.

La ville-détroit (fig. 5)

Le détroit est rupture. La représentation convexe des deux rives marque l'absurdité du fonctionnement de l'espace-détroit. A la forte prononciation de la constante physique, à l'échelle locale, se superpose, dans la considération d'un contexte géographique extra-régional, l'atténuation de ce même détroit. Ce phénomène a pour effet de développer une dualité entre les villes, laquelle dualité se transforme en une complémentarité, une sainte alliance dans l'intérêt commun. Ainsi le détroit procède-t-il d'un va-et-vient incessant entre deux échelles distinctes.

L'échelle locale est délimitée par les bornes que sont les côtes. Cette limite physique marque l'appartenance de chaque ville à sa région respective, et, par là-même, permet l'évocation du régionalisme. Celui-ci est vraisemblablement la clé de la maîtrise du détroit: la rive qui connaît le régionalisme le plus exacerbé tend à s'introvertir et à limiter son rôle à l'échelle extra-régionale.

C'est la raison pour laquelle le détroit est caractérisé par la présence d'une ville-mère, vrai centre urbain du détroit privilégiant les relations extra-régionales (Copenhague est plus tournée vers la C.E.E. que ses voisines scaniennes) ou ayant le plus large hinterland.

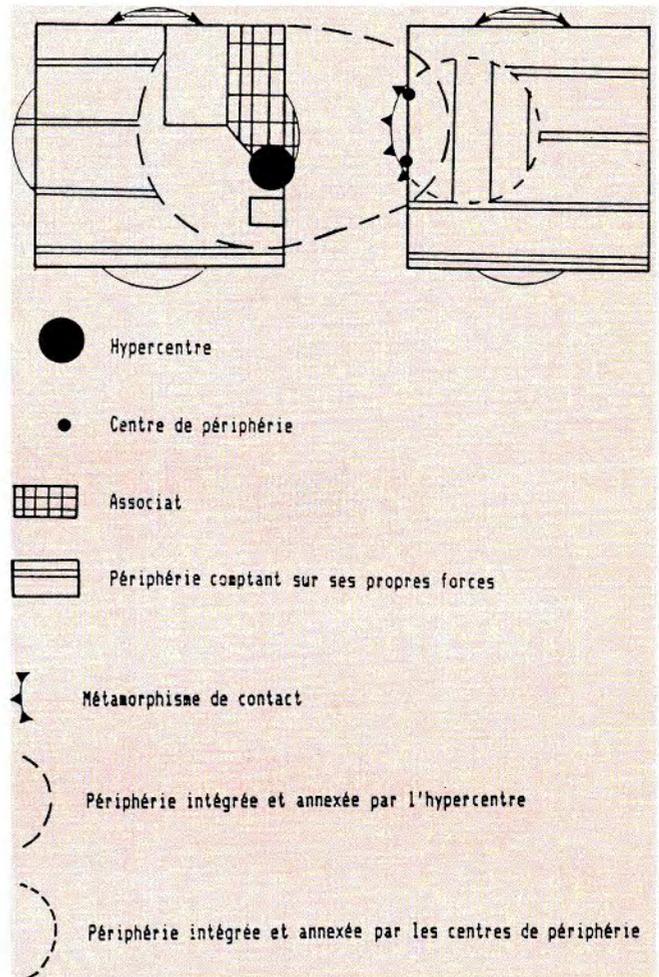
Par le phénomène de rupture de charge, les deux villes ne peuvent être dissociées. L'élément liquide sert de ciment à la solidarité entre la ville-mère et sa tête de pont, une solidarité illustrée par la symétrie des structures spatiales: le littoral est consacré aux activités portuaires, tandis que les fronts d'urbanisation qui en résultent tournent le dos au détroit. Par là même, les villes recherchent une optimisation dans l'échange et la complémentarité, partent dans une conquête spatiale du détroit par des phases de poldérisation puis d'aménagements portuaires, jusqu'à l'ultime étape, celle de la réalisation de la liaison fixe.

Par ses effets structurants et la complémentarité qu'il imprime, le gradient physique permet donc l'existence de la ville-détroit, qui limite le phénomène de déséquilibre urbain entre les deux rives.

Détroit et classes socio-spatiales (fig. 6)

Ramenée à la rupture physique, la considération du concept de classe socio-spatiale a pour corollaire l'existence d'un hypercentre et de plusieurs types de périphéries.

L'hypercentre découle des fortes externalités (situation, accessibilité...). Il est à la base des divers réseaux (transports, capitaux, médias, comportements...) et impose sa fonction de commandement à une périphérie intégrée et annexée qui s'étend par-delà le détroit. L'hypercentre marque sa continuité spatiale par la production d'un associat touristique auquel se surimpose une déconcentration industrielle, preuve d'un développement et d'un aménagement rationnels conduisant à la maîtrise du détroit. Cette zone tampon filtre les divers flux et contraint la rive opposée à subir ceux-ci. L'effet de déséquilibre est corrigé par le détroit qui réduit la soumission par le biais de la complémentarité, et impose la reconstruction des divers réseaux sur la seconde rive. En dépit de la rupture, il y a bien un métamorphisme de contact qui révèle une amorce de justice socio-spatiale, limitée cependant à la zone littorale tête de pont, et qui provoque le faible autodéveloppement d'un arrière-pays cumulant les effets négatifs de périphérie socio-spatiale et de périphérie géographique.



6. Centre et périphéries sur le détroit

On perçoit souvent la contrainte physique comme un facteur qui entrave l'organisation et le fonctionnement d'une région. Or, justement, ici, la région s'articule autour du détroit parce que celui-ci est absurde. A la fois liaison entre deux mers et rupture entre deux terres, il constitue néanmoins un espace-centre alors qu'il n'est que passage. Il tire donc sa force des espaces qu'il termine, des espaces qu'il commence, ainsi est-il un facteur déterminant à la fois dans l'organisation et le fonctionnement des espaces qu'il relie.

