



HAL
open science

Le détroit du Pas de Calais : objet, variable ou terrain d'analyse des mutations à la frontière franco-britannique post-Brexit ?

Nathan Rizzuto

► To cite this version:

Nathan Rizzuto. Le détroit du Pas de Calais : objet, variable ou terrain d'analyse des mutations à la frontière franco-britannique post-Brexit ?. Journée d'étude "Détroits : définitions académiques, doctorales et pratiques", ANR DéCoDé; CDMO; ENSM; LADIE; LARJ; TVES; Université Côte d'Azur; Université Littoral Côte d'Opale; Université de Nantes, Jun 2024, Nantes, France. hal-04626409

HAL Id: hal-04626409

<https://hal.univ-lille.fr/hal-04626409v1>

Submitted on 26 Jun 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le détroit du Pas de Calais : objet, variable ou terrain d'analyse des mutations à la frontière franco-britannique post-Brexit ?

1. Objectifs, cadrage théorique et empirique sur le détroit du Pas de Calais

Bien qu'étant une interface naturelle entre deux mers et deux terres, les détroits sont davantage considérés comme des systèmes sociopolitiques dans mon travail de recherche. Cette position constructiviste m'amène à étudier des « lieux » du Détroit (Calais, Dunkerque, Douvres), sans pour autant en réifier les limites spatiales.

Deux questionnements sous-tendent mon travail. D'une part, j'étudie l'interaction entre le détroit du Pas de Calais et la frontière franco-britannique : j'interroge la capacité du Détroit à être mobilisé comme éventuel support de refrontiérisation (ou *rebordering*) aidant à la mise en place de contrôles, et comme outil de défrontiérisation (ou *debordering*) facilitant la création de projets de coopération transfrontalière. D'autre part, j'interroge la capacité de ces dynamiques contradictoires à se croiser et à coexister.

La question des échelles d'analyse est enfin au cœur de ce travail. Bien qu'il soit un espace relativement identifié, le détroit du Pas de Calais appartient à différentes spatialités imbriquées. Nous considérons que le Détroit se positionne à une échelle intermédiaire (ou méso), interrégionale en ce sens qu'elle réunit plusieurs entités territoriales issues de pays différents. À l'échelle micro, la dimension terraquée du Détroit se traduit en aménagements spécifiques, très liés aux zones portuaires (Calais, Douvres, Dunkerque) et aux activités maritimes (tourisme, pêche). À l'échelle macro, le détroit du Pas de Calais s'intègre dans deux espaces stratégiques : la mégapole européenne et la façade maritime de la Rangée Nord européenne.

2. Le terrain du détroit du Pas de Calais au défi du Brexit

L'intégration européenne renforce le rôle du détroit du Pas de Calais comme interface économique et politique entre l'Europe continentale et la Grande-Bretagne. Depuis les années 1970, les flux Transmanche de marchandises et de passagers ont cru et se sont concentrés dans le Détroit en raison de l'étroitesse du bras de mer à traverser. En 2019, 50% des flux entre l'Union européenne et le Royaume-Uni y transitent, soit 23 millions de personnes, 4 millions de poids-lourds et 5 millions de véhicules légers. Pour preuve de l'importance du

Détroit, on peut noter la construction du Tunnel sous la Manche (1986-1994) et le coûteux réaménagement des ports de Douvres et de Calais dans les années 2010.

Le Détroit est également un espace de coopération politique innovant en Europe. Aux côtés d'initiatives *sui generis* émergeant dans les années 1980, le programme Interreg de l'UE s'impose progressivement comme la seule perspective de coopération transfrontalière, à travers un programme France-Angleterre-Belgique-Pays-Bas : Interreg A « 2-Mers ». Les relations entre collectivités locales restent toutefois rares et faiblement dynamiques.

À partir de 2021, le Brexit introduit de la distance politique, juridique et économique dans cette proximité géographique. Des contrôles douaniers sur les marchandises entrent en vigueur et le Royaume-Uni choisit de quitter la plupart des programmes européens. Dans ce contexte, nous interrogeons les modalités de transformation de la frontière franco-britannique, prise ici à la fois comme coupure et comme interface, en matière d'aménagement des espaces frontaliers. Le détroit du Pas de Calais est le terrain principal de l'étude. Sa dimension transversale est donc plus centrale que sa dimension longitudinale.

3. Méthodologie : une approche mixte par les entretiens et l'analyse documentaire

Cette recherche s'appuie sur des méthodes qualitatives pour apprécier la transformation politique, fonctionnelle et physique de la frontière franco-britannique. Nous avons eu recours à plusieurs dizaines d'entretiens menés auprès de collectivités locales, d'acteurs gouvernementaux et de structures privées, et réalisés de part et d'autre du Détroit. Ce travail mobilise également une importante littérature institutionnelle et technique à différentes échelles. Les documents de référence en aménagement du territoire sont croisés afin de proposer un regard complet sur la prise en compte de la frontière, du Détroit et de la mer dans les stratégies des acteurs territoriaux. À cela s'ajoutent enfin de multiples séjours de recherche sur le terrain en France et au Royaume-Uni, afin d'enrichir la recherche par des données de première main (photographies, observations *in situ*...).

L'approche multiscalaire mentionnée précédemment est croisée avec une typologie des formes d'aménagement liées à la frontière : l'aménagement « de » la frontière, considérant cette dernière comme un enjeu de politique publique et non seulement comme un lieu ; l'aménagement « à » la frontière, perçue ici comme espace socioéconomique spécifique et pas uniquement hybride ; l'aménagement « sur » la frontière qui analyse l'émergence de nouvelles formes territoriales transfrontalières à travers la coopération et dans le contexte d'intégration européenne.

4. Résultats et analyse : trois formes d'aménagement frontalier identifiées dans le détroit du Pas de Calais

4.1. L'aménagement de la frontière : le Détroit, un maillon de la chaîne de contrôles

Le Brexit implique une réintroduction des contrôles douaniers et sanitaires sur les marchandises circulant entre le Royaume-Uni et l'UE. Entre janvier 2021 et avril 2024, seuls les contrôles européens à l'import sont en vigueur. En France, le risque d'une saturation des ports du Détroit par des poids-lourds est réel. En 2019, on estime que 3 minutes supplémentaires de contrôle par poids-lourd pourrait générer jusqu'à 150 kilomètres d'embouteillages sur les axes routiers de la Côte d'Opale. Dans ce contexte, le gouvernement français propose une techno-solution baptisée « frontière intelligente » et qui repose sur une anticipation et une dématérialisation des formalités douanières. Chaque véhicule est amené à appairer sa plaque d'immatriculation à un code-barre rattaché aux déclarations de sa cargaison. Cela assure une connaissance optimale du chargement des camions en provenance du Royaume-Uni, tout en leur évitant des arrêts intempestifs. Parallèlement, le temps de traversée maritime est mis à profit pour évaluer le niveau de dangerosité de cette cargaison et lui définir un statut : file verte pour les flux réguliers, file orange pour les marchandises à inspecter physiquement. Durant l'étape d'appairage, les compagnies maritimes sont mises à contribution pour distinguer entre les poids-lourds en règle et ceux ne l'étant pas.

La discontinuité maritime est ici une contrainte et un atout. Elle est contraignante car elle oblige la « frontière intelligente », ou *smart border*, à tenir compte de ses points de vulnérabilité, c'est-à-dire le faible nombre de points de passage frontalier, pour garantir la fluidité du trafic. L'impératif de désengorgement des ports a été présenté comme l'un des objectifs principaux de la réponse française au Brexit. Parallèlement, elle est aussi un avantage car le temps de traversée (45 minutes par le Tunnel, entre 1h30 et 2h30 via les ferries dans le Détroit) est mis à profit pour réaliser l'évaluation de dangerosité. Qui plus est, le filtrage des compagnies maritimes permet également d'assurer une forme d'intermédiation entre les poids-lourds et les ports d'arrivée. Par conséquent, les véhicules tendent à s'accumuler sur la rive britannique, laissant la rive française relativement protégée. Le détroit du Pas de Calais n'est donc pas seulement un espace d'application de la politique de refrontiérisation post-Brexit, il est aussi une variable structurante dans sa mise en œuvre. Les projets en cours de réplification de cette *smart border* à la frontière terrestre franco-suisse font face à l'absence d'une zone-tampon interfrontalière, contrairement au Détroit.

4.2. L'aménagement à la frontière : le Détroit, espace d'attractivité économique

Il existe un impensé historique quant à la place et au rôle du Détroit dans les documents stratégiques d'aménagement du territoire, de part et d'autre de la Manche. Avec le Brexit, le

bras de mer est encore plus perçu comme une frontière naturelle entre l'Europe continentale et la Grande-Bretagne, entre l'UE et le Royaume-Uni. Le détroit du Pas de Calais reste toutefois intensément parcouru, avec près de 60 départs de ferries quotidiennement. Cette connectivité doit être nuancée par les bénéfices limités qu'en tirent les villes littorales. On constate un « effet tunnel » : Calais et Douvres en particulier sont des villes traversées par des flux dont elles ne parviennent pas à tirer durablement profit.

Dans le contexte du Brexit, ces territoires tentent de tirer leur épingle du jeu en se composant une nouvelle image de marque. Pour Calais, l'enjeu est de se séparer de la réputation d'une ville-frontière réduite à la présence d'exilés tentant de rejoindre le Royaume-Uni. Grâce à l'effet-barrière du Brexit, les zones logistiques calaisiennes connaissent un nouveau souffle, notamment au parc d'activités de la Turquerie. Les entreprises de logistique sont davantage incitées à stocker près de la frontière plutôt qu'à commercer en flux tendus. La proximité physique de la Grande-Bretagne depuis Calais renforce cette attractivité. Côté britannique, Douvres mise moins sur le développement du commerce international que sur la revitalisation de son centre-ville. Depuis 2010, les projets de « régénération » sociale et économique se succèdent. Après le réaménagement des docks Ouest du port entre 2015 et 2019, c'est au tour de la vieille ville avec la construction du *Dover Beacon*, un centre multi-services destiné aux PME, aux jeunes et au secteur culturel. Il est financé par le fonds britannique de développement régional lancé après le Brexit. Si les travaux n'ont pas encore commencé, son succès futur reste très lié au dynamisme du port, lui-même dépendant de sa capacité à faire face aux défis du transport maritime dans le détroit (décarbonation, croissance de la taille des ferries, développement du fret roulier non-accompagné...).

4.3. L'aménagement sur la frontière : le Détroit, espace de coopérations innovantes

Le Détroit n'a pas occupé de place centrale dans les programmes Interreg de coopération territoriale, n'étant souvent pas évoqué dans les documents opérationnels. Ce cadre *top-down* de coopération se démarque d'approches plus locales, davantage *bottom-up* qui, elles, ont souhaité souligner la spécificité du détroit du Pas de Calais. L'Initiative des détroits d'Europe, lancée en 2009 par le Pas-de-Calais et le Kent, visait par exemple à « *travailler à la reconnaissance des spécificités des détroits européens dans les débats actuels et au lancement de projets structurants dans ces territoires.* »

Post-Brexit, le Royaume-Uni quitte également le programme Interreg. Les autorités locales du détroit du Pas de Calais ne peuvent donc plus se prévaloir du soutien financier de l'UE. Elles doivent trouver de nouveaux outils et financements. En 2020, un Comité du Détroit (*Straits Committee* en anglais) est créé à l'initiative du Kent et du Pas-de-Calais, rassemblant également le département du Nord, les provinces belges de Flandre-Orientale et Occidentale, ainsi que les provinces néerlandaises de Zélande et de Hollande-Méridionale. Ce réseau transnational ne dispose ni d'une personnalité juridique ni d'un budget commun, mais

organise des réunions trimestrielles entre élus et techniciens, tout en offrant un soutien à des projets transfrontaliers de petite taille. La notion de « détroit » est souvent mobilisée, sans qu'elle soit pour autant clairement définie. Elle semble être un référentiel commun relativement souple et rassembleur, mais faiblement structurant. Toutefois, l'eau a été identifiée comme un enjeu empirique d'intérêt pour tous les partenaires. Mais le Détroit reste faiblement pensé comme espace d'opportunités et de contraintes, en particulier en raison du faible nombre de domaines couverts par le Comité du Détroit. De plus, le Comité se limite à un soutien technique et financier à des initiatives extérieures sans être pour le moment force de proposition sur des questions de gouvernance et de coopération institutionnalisée.

Conclusion

Le Détroit n'est donc pas un simple terrain, mais plutôt une variable intervenante et structurante dans les décisions politiques. Cette prise en compte du Détroit permet également de dépasser la discontinuité induite par la frontière et de proposer une lecture admettant toutefois l'hétérogénéité des situations nationales.

Dans le cas de la frontière franco-britannique, le détroit du Pas de Calais est le support d'approches multiples, et souvent contradictoires. Il est la preuve d'un dépassement de la traditionnelle dichotomie entre *debordering* et *rebordering*, et nous invite plutôt à penser une forme hybride de *post-bordering* qui reste encore à définir.

Le triple défi du détroit du Pas de Calais à l'heure actuelle est ontologique, car il souffre d'un manque de caractérisation en particulier sur un plan institutionnel car il est trop rarement pris en considération *per se* ; épistémologique, car différentes disciplines l'ont abordé en omettant de croiser leurs approches environnementales, politiques et socioéconomiques essentielles à sa meilleure reconnaissance ; méthodologique, car la diversité thématique et formelle des données disponibles à son analyse nécessiterait d'être davantage questionnée.

Nathan Rizzuto

Doctorant en aménagement-urbanisme
ULR 4477 - TVES - Territoires Villes Environnement & Société
Univ. Lille, Univ. Littoral Côte d'Opale
F-59000 Lille, France
nathan.rizzuto@univ-lille.fr