



HAL
open science

L'espace transmanche : un territoire transfrontalier maritime ?

Delphine Blanchard

► **To cite this version:**

Delphine Blanchard. L'espace transmanche : un territoire transfrontalier maritime?. Géographie. Normandie Université, 2017. Français. NNT : 2017NORMLH34 . tel-02410165

HAL Id: tel-02410165

<https://theses.hal.science/tel-02410165>

Submitted on 13 Dec 2019

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.

UNIVERSITE DU HAVRE
UFR des Lettres et Sciences Humaines
UMR IDEES

ED 556 HSRT Homme Sociétés Risques Territoires



CIRTAI

Thèse pour obtenir le grade de docteur de l'université du Havre

Discipline : géographie

L'espace transmanche : un territoire transfrontalier maritime ?

Présentée et soutenue publiquement par Delphine BLANCHARD le 3/07/2017

Sous la direction de Pierre THOREZ, Professeur émérite à l'Université du Havre

Et la co-direction de Clarisse DIDELON-LOISEAU, PU à l'Université de Paris 1

Composition du jury :

- **Yves. Boquet. PU à l'université de Bourgogne**
- **Clarisse. Didelon-Loiseau. PU à l'université Paris 1**
- **Grégory. Hamez. MCF HDR à l'université Lorraine**
- **Louis. Marrou. PU à l'université de la Rochelle**
- **Bernard. Reitel. PU à l'université d'Artois**
- **Pierre. Thorez. PU émérite à l'université du Havre**

Remerciements

La thèse est un exercice passionnant et enrichissant d'un point de vue personnel, mais c'est aussi un travail délicat, fastidieux, complexe, qui suscite de nombreuses interrogations. Pour toutes ces raisons il est inconcevable de mener seul un tel projet. Le doctorant n'est pas ce savant fou, enfermé dans sa tour d'ivoire et déconnecté de la réalité. La thèse, bien que très intéressante sur le plan intellectuel, ne se limite pas à son aspect scientifique. C'est également une magnifique expérience humaine. Elle donne l'occasion de faire de superbes rencontres : de parfaits inconnus qui acceptent de donner de leur temps, d'ouvrir la porte de leur voiture ou de donner une paire de gants quant il fait trop froid et de partager une bouteille d'eau lorsqu'il fait trop chaud. Toutes ces personnes, en vous tendant la main, vous aident à avancer et vous donnent, sans le savoir, la force de croire en ce que vous faites quand vous êtes en proie au doute.

Le terrain est vraiment une expérience extraordinaire et j'adresse un grand merci à toutes ces personnes bienveillantes qui ont croisé ma route et m'ont aidée dans cette entreprise. Merci à tous les étudiants français et anglais, merci à tous les passagers des ferries. Sans leur contribution, il aurait été impossible de mener à bien ce travail scientifique.

Merci également à la compagnie *LD Lines* qui m'a donné l'autorisation d'interroger ses passagers. Toutes les autres compagnies ayant répondu négativement, il m'aurait été impossible d'analyser les pratiques transmanche. Merci aussi aux membres d'équipage qui m'ont chaleureusement accueillie à bord.

Mes remerciements vont aussi à mes proches, à mes amis et à ma famille qui m'ont supportée durant les sombres heures qui ont accompagné certaines années de ma thèse et qui m'ont permis de me reconstruire et de poursuivre cette aventure. Ils ont supporté, sans (presque) rien dire mes doutes, mes angoisses, mes joies, mes déceptions, tous ces états émotionnels qui accompagnent la thèse.

Remerciements

Un grand merci à Georges qui a été à mes côtés durant tout mon parcours universitaire, à Alexis, qui bien qu'éloigné m'a toujours soutenue, à Guillaume qui m'a accordé de son temps, à Jean-Yves pour ses grandes connaissances du milieu maritime et à tout le groupe de badminton du lundi et du jeudi (Philippe, Hélène, Justine, François, Céline, Fred, Rapha, Thibault, Fabien, Teddy, Camille) qui m'a permis de me vider la tête durant les nombreuses parties endiablées et les grandes rigolades qui les ont accompagnées. Les parties plus sérieuses m'ont aussi permis de retrouver confiance en moi et de réveiller mon esprit de compétition, deux conditions nécessaires au bon déroulement de la thèse.

Un grand merci à Erwan pour sa patience et ses conseils avisés.

Un grand merci aux doctorants du CIRTAI pour leur soutien et leur amitié.

Mes remerciements vont également à Pierre et à Clarisse pour leur disponibilité et les nombreuses discussions que nous avons eues, mais aussi pour leur générosité. Malgré les difficultés personnelles que j'ai rencontrées et l'arrêt quasi-total du travail qui s'en est suivi pendant près de deux années, ils m'ont toujours soutenue sans jamais douter de moi. Je ne les remercierai jamais assez pour cela.

Merci aussi aux différents directeurs de laboratoire et de l'école doctorale : Benjamin Steck, John Barzman, Bruno Lecoquierre et Marc Bernardot qui m'ont permis de me réinscrire. Un grand merci aussi aux personnes qui ont soutenu ma candidature au poste d'ATER et m'ont permis d'assurer cette mission durant un an. Les nombreuses missions d'enseignement que j'ai assurées m'ont vraiment prouvé que je ne m'étais pas trompé de voie et ont renforcé ma détermination : l'enseignement et la recherche sont deux activités qui me passionnent.

Un grand merci à la CODAH qui m'a financée durant trois ans.

Enfin un grand merci aux membres du jury pour leur patience, pour le temps consacré à mon travail, pour leur expertise et, je l'espère, pour les stimulantes discussions qui accompagneront ce travail.

Résumé

Cette thèse a pour objectif de définir un nouveau concept : celui de Territoire Transfrontalier Maritime (TTM) qui se différencie du concept de territoire transfrontalier terrestre par la présence de la mer qui modifie la dialectique ouverture/fermeture propre à ces territoires, du concept de territoire « inter-côtier » puisque la dialectique frontalière vient se superposer à la distance instaurée par la mer et des concepts de méditerranée dans la mesure où les territoires transfrontaliers maritimes se définissent par leur proximité à la frontière alors que les méditerranées comprennent des espaces distants de plusieurs milliers de kilomètres de la frontière.

Pour y parvenir, la première partie de la thèse se décompose en trois chapitres. Le premier mène une réflexion autour de la territorialisation de la mer puisque les TTM sont centrés tant géographiquement qu'humainement sur la mer. Or si cette mer s'apparente à *un no man's land* il semble inconcevable de parler de TTM. Le second chapitre revient sur la définition de ce concept et les questions qu'il soulève. Une réflexion autour de l'association des termes « mer et proximité » y est conduite : la mer éloigne-t-elle ou rapproche-t-elle les populations riveraines ? Enfin le troisième chapitre présente l'espace transmanche, retenu car il permet de produire des données empiriques inédites tout en testant les hypothèses. Il dévoile aussi le protocole méthodologique élaboré pour l'analyse des TTM, inspiré de la FSS de Di Méo et adapté aux spécificités de ces territoires.

La seconde partie expose les résultats obtenus dans le cadre du terrain tout en conservant une démarche comparative afin de bien différencier conceptuellement les TTM des concepts cités précédemment. Le quatrième chapitre est en lien avec les pratiques de l'espace : Observe-t-on des spécificités dans ces pratiques ? La proximité les explique-t-elle ? En quoi les motifs de ces flux contribuent-ils à la territorialisation de l'espace ? Le cinquième chapitre analyse les représentations de l'espace puisque la thèse se positionne dans le champ de la géographie sociale et culturelle. Nous questionnons l'altérité des résidents transmanche : les résidents français et anglais de cet espace ont-ils des visions communes d'un espace partagé ? Enfin le dernier chapitre est dédié à l'institutionnalisation de l'espace. En effet les TTM n'ayant pas d'existence politico-administrative il est nécessaire que leurs acteurs coopèrent et partagent une vision commune de l'espace. Ainsi les concepts de coopération transfrontalière et de gouvernance transfrontalière maritime sont mobilisés. Une étude particulière est menée autour des jumelages transfrontaliers et des relations qu'ils entretiennent avec la territorialisation des espaces.

Tout au long de notre travail, l'étude des interactions entre la matérialité, l'immatérialité et l'institutionnalisation de l'espace est au centre de la réflexion. Le questionnement général de la thèse intègre aussi l'incidence de la maritimité sur la constitution d'un TTM. Enfin en raison de notre territoire d'étude il est important de réfléchir sur le concept d'insularité.

Abstract

This PHD has for objective to define a new concept: that of The maritime Cross-border Territory (MCBT) who differs from the concept of ground cross-border territory by the presence of the sea which modifies the dialectic opening/closure appropriate to these territories, the concept of "inter-coastal" territory because the border dialectic comes to overlap at the distance established by the sea and the concepts of Mediterranean as far as the maritime cross-border territories define themselves by their closeness on the border while the Mediterranean include distant spaces of more than thousands of kilometers of the border.

To reach there the first part of the PHD decomposes into three chapters. The first one is dedicated to a reflection around the territorialisation of the sea because the MCBT is centered so geographically as humanely on the sea. Yet if this sea is similar to a no-man's-land it seems inconceivable to speak about MCBT. The second chapter returns to the definition of this concept and the questions which it lifts. A reflection around the association of the terms "sea and closeness" is led there : does the sea take away or does it move closer to the waterside populations? Finally the third chapter presents the cross-Channel, reserved space because it allows to produce new empirical data while testing the hypotheses. It also reveals the methodological protocol developed for the analysis of the MCBT, inspired by DI MÉO'S FSS and adapted to the specificities of these territories.

The second part exposes the results obtained within the framework of the ground while keeping a comparative approach to differentiate well conceptually the MCBT of the concepts quoted previously. The fourth chapter is in connection with the practices of the space: observe Tone of specificities in these practices? Does closeness explains them? In what the motives for these flows contribute to the territorialisation of the space. The fifth chapter analyzes the representations of the space because the PHD positions itself in the field of the social and cultural geography. We question the otherness of the cross-Channel residents: have the French and English residents of this space seen in common a shared space? Finally the last chapter is dedicated to the institutionalization of the space. Indeed, the MCBT having no politico-administrative existence it is necessary that their actors cooperate and share a common vision of the space. So the concepts of cross-border cooperation and maritime cross-border governance were mobilized. A particular study was led around the cross-border twinnings and the relations which they maintain with the territorialisation of spaces.

Throughout our work, the study of the interactions between the materiality, the immateriality and the institutionalization of the space was in the center of the reflection. The general questioning of the PHD also integrates the incidence of the maritimity on the constitution of a MCBT. Finally because of our territory of study it is important to think about the concept of insularity.

Sommaire

Remerciements	3
Résumé	5
Abstract.....	6
Sommaire.....	7
Liste des sigles	11
Introduction générale	15
Partie 1 : Discussion autour des territoires transfrontaliers maritimes	27
Chapitre 1 : La question des territoires maritimes	29
1.1 L'appropriation politique	31
1.2 L'appropriation de l'espace suppose sa gestion et son aménagement.....	40
1.3 L'appropriation idéale et matérielle de l'espace peut-elle s'appliquer aux espaces maritimes ?	47
Conclusion du chapitre 1	62
Chapitre 2 : Les territoires transfrontaliers maritimes.....	65
2.1 Les frontières maritimes : un objet géographique longtemps délaissé par les géographes présentant des similitudes avec les frontières terrestres	65
2.2 Les territoires transfrontaliers maritimes	78
2.3 Les interrogations suscitées par les territoires transfrontaliers maritimes	84
Conclusion du chapitre 2	92
Chapitre 3 : Analyse d'un territoire transfrontalier maritime.....	95
3.1. L'espace transmanche : un territoire transfrontalier maritime marqué par des relations et des échanges anciens en lien avec une culture spécifique	98

3.2 : La configuration spatiale, la structuration des transports et la coopération des acteurs de l'espace transmanche sont pertinentes pour la conceptualisation des territoires transfrontaliers maritimes	111
3.3 Les méthodologies mises en œuvre pour délimiter le périmètre de l'espace transmanche et pour analyser les territoires transfrontaliers maritimes	140
Conclusion du chapitre 3	164
Conclusion de la partie 1	166
Partie 2 : L'espace transmanche est-il approprié par ses résidents ?	167
Chapitre 4 : Les traversées de l'espace transmanche	171
4.1 Le choix des liaisons maritimes	173
4.2 Analyse croisée des résultats relatifs aux pratiques de l'espace	183
4.3 Analyse des flux transmanche	208
Conclusion du chapitre 4	215
Chapitre 5 : Les représentations de l'espace transmanche	217
5.1 : Présentation de la phase de préparation et de recueil de données	218
5.2 Les résultats obtenus	235
Conclusion du chapitre 5	260
Chapitre 6 : vers une gouvernance transfrontalière maritime ?	263
6.1. La coopération mise en œuvre dans le cadre de l'Union Européenne : approche top down ou bottom up ?	266
6.2 : Les jumelages : des outils mobilisables dans le cadre de la constitution d'un territoire transfrontalier ?	292
Conclusion du chapitre 6	322

Conclusion de la partie 2.....	325
Conclusion générale.....	327
Annexes	343
Bibliographie	449
Webographie	474
Liste des illustrations.....	481
Table des matières	487

Liste des sigles

AMP : Aire Marine Protégée

AFATG : Anglo-French Accident Technical Group

AFD : Agence Française pour le Développement

AFCCRE : Association Française du Conseil des Communes et des Régions d'Europe

A-I Chem Channel : Academy-Industry, Chemistry Channel

ATR (loi) : loi relative à l'Administration Territoriale de la République

CAMIS : Channel Arc Manche Integrated Strategy

CBOOPSD : Cross Bordery Observatory for Optimising Public Service Delivery

CCE : Conseil des Communes d'Europe

CCI : Chambre de commerce et d'industrie

CCRE : Conseil des Communes et des Régions d'Europe

CDB : Convention sur la Diversité Biologique

CDT : Comité Départemental de Tourisme

CEE : Communauté Economique Européenne

CFSI : Comité Français pour la Solidarité Internationale

CGLU : Cités et Gouvernements Locaux Unis

CHARM : Channel Integrated Approach for Marine Resource Management

CROSS : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage en mer

CRT : Comité Régional de Tourisme

CUF : Cités Unies de France

CYCLE : Cycling Channel Landscape Easily

Liste des sigles

DATAR : Délégation à l'Aménagement Territorial et à l'Action Régionale

DAECT : Délégation à l'Action Extérieure des Collectivités Territoriales

DIRVED : Direction de la Recherche, de la Valorisation et des Etudes Doctorales

DMZ : Demilitarized Zone

DSP : Délégation de Service Public

DST : Dispositif de Séparation du Trafic

EMDI : Espace Manche Development Initiative

FLOODCOM : Projet INTERREG visant à développer une gestion intégrée des risques d'inondation marins

FMCU : Fédération Mondiale des Cités Unies

FSS : Formation Socio-Spatiale

GAPS : Projet INTERREG visant à développer des stages d'apprentissages transfrontaliers tout en répertoriant les offres d'emplois transfrontaliers

GAUFRE : Acronyme flamand signifiant : «Vers un plan de structure pour un développement durable de la mer du Nord »

GCSE : General Certificate of Secondary Education

GECT : Groupement Européen de Coopération Transfrontalière

GEIE : Groupement Européen d'Intérêt Economique

GETM : Groupe d'Etude du Tunnel sous la Manche

GIZC : Gestion Intégrée des Zone côtière

GLCT : Groupement Local de Coopération Transfrontalière

GRETA : Groupement Etablissement (pour la formation continue)

HMS : Projet INTERREG visant à renforcer et à pérenniser le partenariat transfrontalier existant entre ses membres pour améliorer, développer et promouvoir conjointement, de part

Liste des sigles

et d'autre de la Manche, le patrimoine maritime commun et l'histoire partagée qui y est associée

IFREMER : Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer

INDEMER : Institut du Droit Economique de la Mer

INSEE : Institut National de Statistiques et d'Etude Economique

INTERREG : Programme Européen de coopération territoriale

IPS : International Passagers Survey

IUALA : Union Internationale des Autorités Locales

LH : Le Havre

MAEE : Ministère des Affaires étrangères et européennes

MANCHEPLAN : Plan d'intervention franco-britannique en cas de sinistre en Manche

MOT : Mission Opérationnelle transfrontalière

MRCC : Maritime Rescue Coordination Centre

NUTS : Nomenclature d'unités territoriales statistiques

OMI : Organisation Maritime Internationale

PACA : Provence Alpes Côtes-d'Azur

PECO : Pays d'Europe Centrale et Orientale

PED : Pays en Développement

PED : Pole Européen de Développement (chap 6.2.2)

PMI : Politique Maritime Intégrée

PO : Programme Opérationnel

PSM : Politique Spatiale Maritime

SAFER : Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural

Liste des sigles

SEVESO : Directive relative aux risques industriels

SGMER : Secrétariat Général pour la Mer

SICA : Société d'Intérêt Collectif Agricole

SMI : Stratégie Maritime Intégrée

SMPAT : Syndicat Mixte de Promotion de l'Activité Transmanche

TransmaSP : Transboundary maritime spatial planning

TOP : Transmanche Operational Partner

TUG-horizon : Transmanche User Group-horizons

UE : Union Européenne

VIGIPOL : Vigilance Pollution (ancien syndicat mixte de protection et de conservation du littoral nord ouest de Bretagne)

Introduction générale

Les territoires transfrontaliers : point de départ de la réflexion

Les territoires transfrontaliers sont des objets géographiques tout à fait stimulants sur le plan intellectuel dans la mesure où leur existence modifie « *l'effet frontière* » entraîné par une frontière longtemps considérée comme une rupture et la transforme petit à petit en lien, en "couture territoriale" (Amilhat-Szary, Fourny, 2006).

Ces territoires, contrairement aux territoires frontaliers qui renvoient à l'idée de distanciation, de vis-à-vis, de juxtaposition de part et d'autre d'une ligne de séparation, font référence à la mise en relation, à l'intégration de part et d'autre de la frontière. Leur analyse renvoie à l'étude des liens, des flux et des coopérations s'opérant de part et d'autre de la frontière. Dans la mesure où, contrairement à l'échelle transnationale ou transeuropéenne, l'échelle transfrontalière suppose une proximité immédiate à la frontière, ces reconfigurations spatiales doivent s'effectuer dans un périmètre qui demeure proche de la frontière. Ainsi le « *transfrontalier suppose qu'un système territorial intégré se mette en place de part et d'autre de la frontière. Ce système territorial se formant grâce aux interactions croissantes qui s'opèrent de part et d'autre de la frontière* » (Hinfray, 2010).

Les enseignements fondés sur l'analyse des territoires transfrontaliers sont riches sur le plan géographique dans la mesure où ces derniers permettent d'appréhender les reconfigurations spatiales s'opérant de part et d'autre d'une frontière qui a été longtemps considérée comme une barrière (même si une frontière n'est jamais totalement fermée) et qui, dans certains contextes particuliers, s'est muée en "couture territoriale". Ils donnent ainsi la possibilité d'interroger la dialectique ouverture/fermeture classiquement associée à la frontière et de questionner les processus à l'œuvre dans la construction territoriale.

En raison de leurs nombreux attraits géographiques, ils sont largement étudiés par les géographes comme G. Hamez, 2004, 2006 ; B. Reitel, 2002, 2007 ; les membres du "groupe frontière" (C. Arbaret-Schulz, X. Beyer, J.L. Piermay, C. Salimanovski, C. Sohn, P. Zander), M.C. Fourny, H. Velasco-Graciet, 2005 ; F. Leloup et L. Moyart, 2006 ; A. De Lharpe, 2002 ; S. De Ruffray, G. Hamez, D. Meddahi, E. Moron, F. Smits, (Centre d'étude géographique de

l'université de Metz), 2008¹. À notre connaissance, l'intégralité des travaux de géographie menée en France sur les territoires transfrontaliers porte sur les frontières et les territoires transfrontaliers terrestres. Les territoires transfrontaliers maritimes ne semblent pas avoir encore été conceptualisés. Or leur étude nous apparaît très intéressante sur le plan scientifique notamment dans l'enjeu de l'évaluation du rôle de la mer dans l'éventuelle modification de la dialectique ouverture/fermeture habituellement associée à la frontière.

Au cœur de notre problématique : La mer

Il semble évident que la mer modifie la dialectique précédemment citée dans la mesure où la distance instaurée par la mer se superpose à celle induite par la frontière. Cette discontinuité peut être physique, financière ou temporelle. La problématique de la desserte insulaire est un bon exemple de la rugosité spatiale impliquée par la présence de la mer. Mais la mer peut également contribuer à rapprocher les sociétés littorales. En effet, de nombreux travaux (Peron, Rieucan, 1996 ; Parrain, 2010 ; Balbastre, 2010) démontrent que les « gens de mer » partagent un mode de vie, des représentations et une existence qui les unissent. Cette proximité « affective » s'illustre au travers du concept de « maritimité ». Outre l'existence de représentations partagées, les sociétés littorales connaissent aussi des activités professionnelles similaires : pêche, navigation maritime, construction navale, extraction de granulats, énergie renouvelable, exploitation pétrolière offshore. Cette « maritimisation » (Vigaré, 1976) des activités économiques peut ainsi contribuer à rapprocher les populations autour de la gestion commune d'une mer partagée, notamment au travers de sa protection (pollution, sûreté et sécurité maritime). « *Ces préoccupations communes seront alors peut-être devenues attention et gouvernance commune* » (Buléon, 2006). Ainsi la mer n'est plus ce « *territoire du vide* » (Corbin, 1998), mais au contraire un espace en voie de territorialisation impliquant de nombreux acteurs de part et d'autre de la frontière. (Trouillet, 2004, 2006 ; De Cacqueray, 2011). Ce fait renforce l'intérêt pour les territoires transfrontaliers maritimes, territoires centrés tant géographiquement qu'humainement sur la mer qui fait elle-même l'objet de pratiques, de représentations et d'institutionnalisation. Si ces territoires ne sont pas des territoires transfrontaliers terrestres, ils ne sont pas non plus des territoires « intercoûtières ».

¹ Cette liste ne se veut pas exhaustive

Ces derniers font référence, dans le cadre de notre thèse, à des États archipélagiques tels que le Japon, l'Indonésie ou encore les Philippines². Il convient de s'interroger en quoi la présence de la frontière modifie les discontinuités liées à la présence de la mer.

Ainsi la première partie de notre travail a pour objectif de conceptualiser les territoires transfrontaliers maritimes en analysant les processus territoriaux qui s'y déploient. L'influence de la mer dans l'émergence de tels territoires est au cœur de notre problématique tout comme l'étude de la distance. Nous nous demandons si la distance physique entre les rives de la mer et les coûts et temps de traversée modifient les processus en lien avec les pratiques, les représentations ou l'institutionnalisation transfrontalières maritimes. La distance étant également affective (Bailly, 1990), il convient d'analyser si l'existence d'une culture commune vient modifier les résultats observés. Ces questionnements ont déterminé le choix de notre espace d'étude.

L'espace transmanche : un espace pertinent à analyser sous l'angle des territoires transfrontaliers maritimes dont le contexte politique et territorial s'est modifié durant les dernières années

« Elle (la Manche) est devenue une petite mer franco-britannique. Les échanges entre les deux rives [...] sont plus que millénaires. De façon contemporaine, continent et îles britanniques sont attachés par mille liens. Plusieurs dizaines de lignes ferries assurent des liaisons permanentes, plus de 26 millions de personnes et plus de 4 millions de camions par an franchissent la frontière. Le vieux rêve d'un tunnel sous la Manche a vu le jour en 1994 » (Atlas transmanche).

Cette citation souligne l'existence de nombreux flux transversaux au sein de l'espace transmanche, ce qui est propice à l'étude des territoires transfrontaliers maritimes. Outre ces traversées, les échanges entre les rives de la Manche sont aussi culturels :

« Cet ensemble de trafics, de passagers, d'Histoire commune, a fait de cette mer étroite un petit monde en Europe, une petite mer franco-britannique en même temps qu'un axe majeur du trafic mondial. L'Histoire du XXème siècle, après plusieurs siècles de confrontation, a fait que les liens entre les deux côtés de la mer sont

² La liste de ces exemples n'est pas exhaustive

devenus beaucoup plus que des liaisons commerciales. L'émotion et la mémoire partagée [...] y ont pris une grande place » (Atlas transmanche).

Ces citations illustrent que la Manche est non seulement une mer pratiquée transversalement, mais aussi une mer où les populations riveraines entretiennent des liens affectifs. Cette configuration est tout à fait propice au bon déroulement de notre travail scientifique puisque tout territoire transfrontalier implique des liens et des échanges.

De plus, la configuration physique de la Manche est tout à fait adaptée pour répondre à notre questionnement dans la mesure où la distance euclidienne (la distance entre ses rives varie entre 33 et 200 kilomètres), temporelle (le temps de traversée en liaison maritime varie entre 1h30 et plus de 10h45 heures), financière (le prix d'un billet varie entre 80 et 219 euros) et affective (culture celte, attachement plus ou moins grand à la mer) varie grandement au sein de l'espace transmanche tout en restant relativement proche de la frontière. Enfin cet espace a peu été étudié dans sa dimension transfrontalière ce qui rend notre travail novateur et permet de créer des données empiriques inédites.

Les territoires ne sont pas figés; ils évoluent dans le temps. Ainsi notre espace d'étude a évolué au cours de notre thèse mais les réflexions menées antérieurement à ces changements³ (centralisation renforcée en Angleterre en 2012, réforme territoriale en France en 2015, vote en faveur du *Brexit* en 2016) sont toujours d'actualité et viennent même éclairer d'un jour nouveau certaines de nos analyses.

L'analyse de l'espace transmanche comme territoire transfrontalier est tout à fait cohérente sur le plan scientifique même si l'insularité anglaise complexifie la réflexion. Elle l'est également sur le plan pratique puisque la recherche a été financée par la CODAH⁴ pour qui le périmètre étudié et le questionnement soulevé dans notre travail représentent un intérêt certain.

³ Il s'agit de la réforme territoriale française adoptée en 2015 qui a créé de nouvelles régions. Pour notre périmètre cette dernière n'apporte pas de grandes modifications : réunion des deux Normandie et de la Picardie et du Nord-Pas-de-Calais. La centralisation de l'Angleterre a été renforcée en mars 2012 suite à la suppression des agences régionales de développement qui étaient des autorités territoriales comparables aux régions françaises. Enfin en 2016 le vote britannique en faveur du *Brexit*.

⁴ Communauté d'Agglomération du Havre

La nécessaire prise en compte de l'insularité

La prise en compte de l'insularité est nécessaire à notre travail puisqu'un insulaire n'a pas les mêmes représentations de la mer ni les mêmes pratiques spatiales qu'un continental : il existe une dissymétrie évidente dans la perception de la distance instaurée par la mer. Le premier entretient une relation complexe avec la mer qui représente pour lui l'unique porte de sortie, l'ouverture sur le monde mais aussi une protection contre l'extérieur alors que le second est moins familier avec la mer qu'il perçoit davantage comme un obstacle, comme un frein au déplacement et comme une limite. Il convient de garder ce fait à l'esprit pour traduire toute la complexité de la territorialisation de l'espace transmanche. Nous nous demandons en quoi l'insularité modifie les processus de construction territoriale transmanche. En effet tout territoire, qu'il soit transfrontalier ou non, résulte d'une construction. C'est pourquoi il est important d'analyser les acteurs qui contribuent à la constitution des territoires transfrontaliers maritimes.

Les acteurs

Tout territoire nécessite une appropriation, une socialisation de l'espace par les hommes qui y vivent mais il suppose également une construction : il résulte d'une production humaine dont l'analyse nécessite d'étudier les processus de relation, d'appropriation et de valorisation mis en œuvre par les acteurs. Ces pratiques les impliquent comme des sujets territorialisant. Il reste à déterminer quels acteurs étudier : les acteurs-aménageurs politiques, ceux qui ont le pouvoir, les acteurs qualifiés de syntagmatiques par Raffestin, 1973, ceux qui ont un mandat ou sont chargés d'une mission pour intervenir sur un territoire de projet ou les acteurs « individus » pour qui le territoire est le support de leur territorialité qui ont peut-être une force décisionnelle moindre mais qui le pratiquent et le vivent au quotidien ?

Cette interrogation met en évidence une des difficultés heuristiques générées par l'expansion du recours à la notion de territoire. Elle réside dans son usage généralisé dans deux types de travaux dont les objectifs et les bases théoriques sont profondément distincts. Un premier groupe de recherches tente de saisir les modalités d'appropriation de l'espace par les habitants

ou usagers ; le second se focalise plutôt sur les actions de découpage et de contrôle de l'espace par les acteurs qui ont les pouvoirs, sur les modalités de saisie de sous-ensembles spatiaux par des politiques publiques et sur les modes de relation entre acteurs publics et privés au sein d'un espace local. Si la notion de territorialité est surtout mobilisée par le premier groupe de travaux, le vocable de territorialisation est convoqué pour caractériser à la fois les modalités d'ancrages des populations dans leur espace proche et la recherche de découpages spatiaux pertinents pour la mise en place de politiques publiques.

Ces approches, le plus souvent irréconciliables, mobilisent des chercheurs qui, d'un côté, s'intéressent d'abord aux pratiques et aux représentations et de l'autre, placent l'identification des acteurs et l'analyse des actions collectives au centre de leurs travaux. L'écart entre les intérêts de ces deux champs d'investigation semble contribuer à l'« usure du concept de territoire » (Vanier (dir), 2009). C'est pourquoi nous analysons ces deux types d'acteurs⁵. Les résidents de l'espace sont étudiés sous l'angle de leurs pratiques et de leurs représentations alors que les acteurs institutionnels sont principalement observés à l'aune de leur implication dans l'institutionnalisation de l'espace. Ce rapprochement entre territoire du politique et territoire du résident est également recommandé par Di Méo, 1996, qui stipule que :

« L'analyse territoriale s'engage dans le déchiffrement croisé de deux logiques. L'une s'attache aux territoires des institutions et du pouvoir, expression d'une volonté politique agissant elle-même comme un facteur d'objectivation et d'imposition de formes, de structures à caractère géographique. L'autre, partant au contraire des personnes, décrit les espaces de vie et les espaces vécus. Travailler au rapprochement de ces deux voies de l'analyse territoriale me semble aujourd'hui indispensable ».

problématique et méthodologie

Cette thèse s'articule donc autour de trois objectifs fortement inter-reliés (figure 2) :

⁵ Il convient de préciser que nous n'étudierons que les acteurs légaux. Les acteurs clandestins (en particulier, dans le contexte actuel les migrants souhaitant rejoindre le Royaume-Uni) ont été exclus de notre analyse. Les acteurs clandestins génèrent certes des flux, des représentations etc... mais le type de construction territoriale dont ils sont à l'origine nous semble induire des processus dépassant le cadre de notre analyse.

- Conceptualiser les territoires transfrontaliers maritimes en faisant le lien avec la question de l'appropriation de la mer (chapitres 1 et 2).
- Mettre au point un protocole méthodologique de leur analyse (chapitre 3), basé sur l'analyse de leurs pratiques, de leurs représentations et de leur institutionnalisation. Cette méthodologie est inspirée de la FSS (Formation socio-spatiale) (Di Méo, Buléon, 2005) qui constitue un outil pertinent pour l'étude des espaces en voie de territorialisation ; la FSS a été adaptée aux spécificités des territoires transfrontaliers maritimes. Si chacune de ces entrées constitue un chapitre spécifique, nous souhaitons également analyser les interactions entre ces trois dimensions puisque « *ce sont des imbrications que naissent les territoires* » (Di Méo, Buléon, 2005). L'approche visant à accorder une importance particulière aux interactions est mobilisable lors de l'analyse des territoires transfrontaliers, qu'ils soient maritimes ou non, puisqu'ils sont « *pensés en terme d'interactions, de relations, de liens et d'articulations* » (De Ruffray, 2008). Ainsi notre méthodologie va au-delà de la démarche analytique classique en analysant les interactions entre les différentes composantes identifiées dans la mesure où, selon Einstein « *seule une spéculation hardie (quant à l'analyse des interactions entre les faits) peut nous faire avancer et non une accumulation de faits* ».
- Déterminer si l'espace transmanche peut être considéré comme un territoire transfrontalier maritime en construction (chapitres 4 à 6). Pour cela nous choisissons de mettre en place un protocole de recueil des données guidé par la grille méthodologique élaborée à partir de la FSS et par l'absence de sources. Ce protocole repose sur la réalisation de trois enquêtes sur des thèmes très différents (voir encart méthodologique) et une phase d'observation directe pour analyser l'institutionnalisation de l'espace.

L'enquête réalisée auprès des passagers des liaisons ferries a pour objectif de recueillir des données sur les pratiques de cet espace singulier : l'autre rive de la Manche fait-elle partie du bassin de vie des résidents transmanche ? En d'autres termes nous cherchons à savoir si cet espace est pratiqué régulièrement par ses résidents dans le cadre de flux transmanche (ayant une origine et une destination interne à cet espace). Cette enquête vise à recueillir des données quantitatives (quelle part représente les flux transmanche sur le

total des traversées) et qualitatives (qui sont les résidents engagés dans des mobilités transfrontalières ? Quelles liaisons empruntent-ils ? Qu'est-ce qui motive ces pratiques ? Quelle en est la régularité ?).

L'enquête menée auprès des étudiants a pour objectif premier de recueillir des données sur les représentations associées à cet espace. Le choix de cette enquête est motivé par l'absence totale de données existantes. Elle vise à déterminer si l'espace transmanche est représenté par ses résidents et quelles en sont leurs représentations. Ces dernières sont-elles partagées par les résidents français et anglais de l'espace ? Témoignent-elles de l'intégration immatérielle de l'espace ? Elle sert également à compléter l'analyse menée auprès des passagers ferries en tentant d'analyser les interactions existant entre les pratiques et les représentations de l'espace. Enfin elle permet d'analyser si l'institutionnalisation de l'espace transmanche est médiatisée auprès de ses résidents.

Enfin l'analyse en lien avec les jumelages est à rapprocher de l'institutionnalisation de l'espace. Elle a été réalisée suite à notre questionnement concernant la place qu'occupaient les résidents de cet espace dans le processus de gouvernance transmanche et leurs répercussions sur ces derniers. Les jumelages contribuent-ils à la territorialisation de l'espace en développant les liens et les échanges entre ses résidents ?

Ces trois enquêtes comportent également des objectifs similaires dans la mesure où elles analysent la place qu'occupe la proximité dans la mise en œuvre d'un territoire transfrontalier (est-ce là où les rives sont les plus proches que l'intégration matérielle, idéale et institutionnelle de l'espace est la plus importante ?) ainsi que le rôle qu'y joue la mer.

Encart méthodologique

Enquête auprès des passagers ferries

Date : 2012-2013

Lieu : Terminal ferries et ferries

Echantillon : 1319 questionnaires

Objectifs : Obtenir des données quantitatives et qualitatives sur les pratiques de l'espace

Chapitre d'analyse : chapitre 4

Enquête auprès des étudiants de l'espace

Date : 2014

Lieu : 14 universités de l'espace transmanche

Echantillon : 571 questionnaires et 110 « cartes mentales » remplies et exploitables

Objectifs : - Obtenir des données tant qualitatives que quantitatives sur les représentations de l'espace

- Obtenir des informations sur le parcours personnel des étudiants notamment sur leur pratique de l'espace

- Obtenir des informations sur les retombées de l'institutionnalisation (partenariat universitaire) et de la médiatisation de l'espace sur ses résidents

Chapitres d'analyse : les représentations sont analysées au chapitre 5, les pratiques des étudiants au chapitre 4 et les retombées de l'institutionnalisation et de la médiatisation au chapitre 6.

Enquête auprès des comités de jumelage

Date : 2011

Lieu : enquête par e-mails auprès des comités de jumelage

Echantillon : 60 questionnaires

Objectifs : obtenir des informations sur l'influence de la proximité dans la mise en œuvre des jumelages ainsi que leurs répercussions sur la population

Chapitre d'analyse : chapitre 6

Observation menée auprès des acteurs du projet CAMIS

Date : 2010-2013

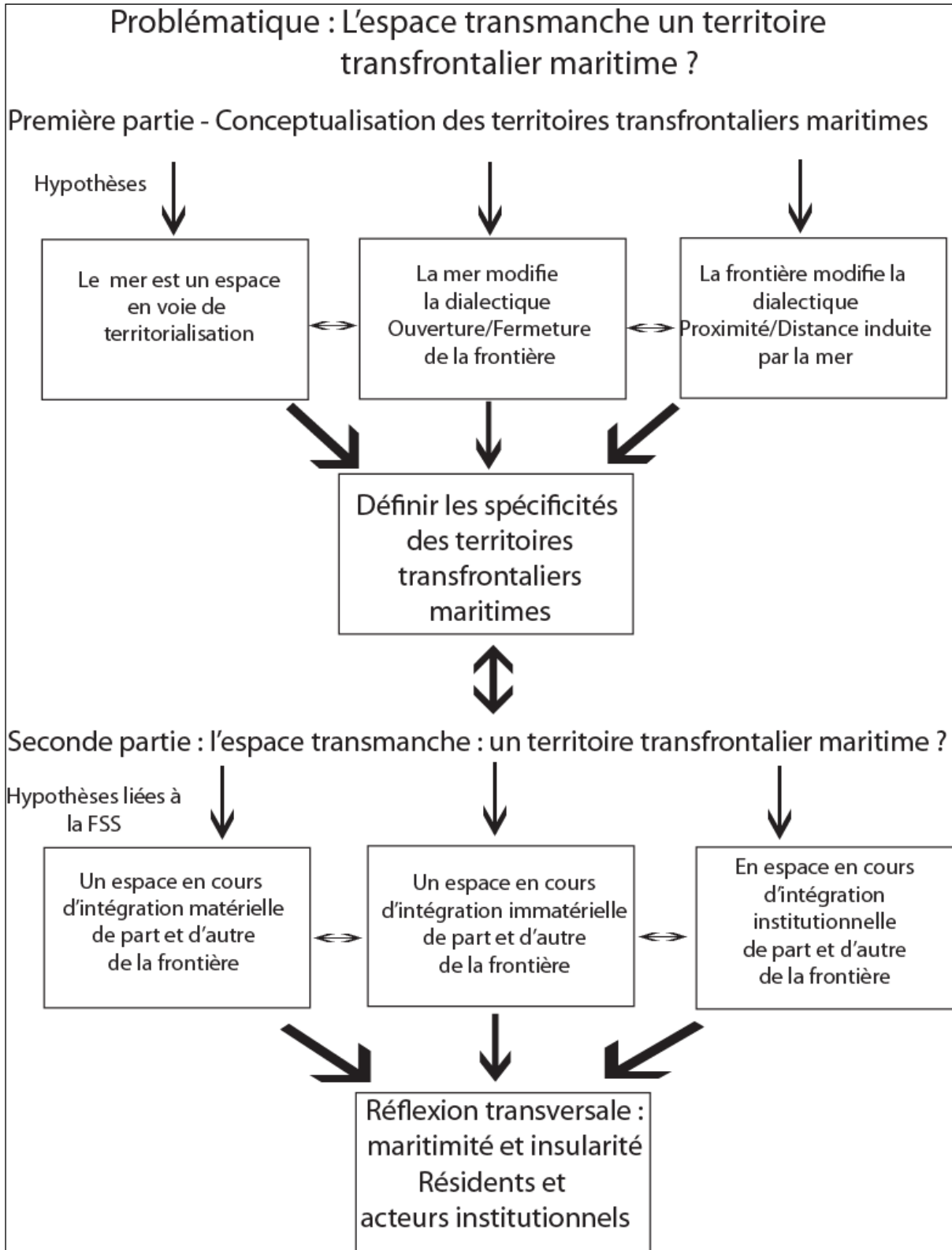
Lieu : lors des manifestations organisées dans le cadre du projet

Objectifs : obtenir des informations sur les spécificités de la gouvernance transfrontalière maritime

Chapitre d'analyse : chapitre 6

Source : D. Blanchard, 2017

Figure 1 : Les différentes enquêtes réalisées lors de la thèse



Source : D. Blanchard 2017

Figure 1 : La structuration de la thèse

Partie 1 : Discussion autour
des territoires
transfrontaliers maritimes

Introduction de la partie 1

L'analyse des territoires transfrontaliers terrestres a déjà fait l'objet de nombreux travaux (chapitre 2) alors que les territoires transfrontaliers maritimes n'ont pas encore été, à notre connaissance, conceptualisés. C'est pourquoi cette première partie vise à alimenter une réflexion épistémologique autour de ces derniers et de leurs méthodologies d'analyse.

Le premier chapitre analyse la possible territorialisation de la mer. Cette question est importante lorsque l'on étudie les territoires transfrontaliers maritimes dans la mesure où ils sont centrés, tant géographiquement qu'humainement, sur la mer. Leur existence tient des liens, des échanges humains, politiques économiques et idéels qui existent de part et d'autre de la frontière maritime et suppose une capacité d'articulation et de coopération entre les territoires frontaliers dont la mer peut être un vecteur. De ces échanges peut naître une hybridation de l'espace si l'on considère la frontière non comme une limite mais comme une zone d'échanges, un espace de transition où peut s'exercer un gradient d'une culture à une autre (Newman, 2006), faisant de ces territoires de « *espaces hybrides, sorte d'entre-deux où l'on voit émerger des cultures et des pratiques locales spécifiques* » (Arbaret-Schulz et al (groupe frontière), 2004). De ce fait, il semble difficile d'étudier un espace centré sur une mer où aucun flux, aucun échange, aucune coopération ne s'opère entre les territoires riverains : d'une mer aucunement appropriée.

Dans le second chapitre nous définissons ces territoires et mettons en évidence leurs spécificités en les différenciant des territoires transfrontaliers terrestres et des territoires « inter-côtiers ». Pour ce faire une analyse de la frontière et de la maritimité de l'espace est conduite : en quoi la frontière modifie la dialectique proximité/distanciation instaurée par la présence de la mer et comment le caractère maritime de la frontière influence la dialectique ouverture/fermeture associée aux frontières.

Enfin le troisième chapitre présente l'élaboration du protocole méthodologique d'analyse de ces territoires en prenant en compte leurs singularités (identifiées au chapitre 2). Il démontre que l'espace transmanche, en dépit de la faiblesse des sources identifiées et de ses spécificités (insularité de l'Angleterre, position du Royaume-Uni vis-à-vis de l'Union Européenne), est un espace tout à fait approprié à notre analyse.

Chapitre 1 : La question des territoires maritimes

L'association du nom « territoire » et de l'adjectif « maritime » semble paradoxale dans un premier temps puisque l'étymologie du nom territoire renvoie à la terre, à ce qui est terrestre. Une étude succincte des travaux de géographie portant sur les espaces maritimes démontre pourtant que ces deux mots peuvent être associés (introduction du chapitre). Dans les paragraphes 1.1 à 1.3, une discussion est menée autour des différentes définitions du territoire afin d'analyser celles qui sont applicables aux espaces maritimes et, ainsi, tenter de définir conceptuellement ce qu'est un territoire maritime.

Introduction : La mer, un objet géographique français abordé sous l'angle de la territorialisation

En France, la mer est restée pendant longtemps un domaine éloigné des préoccupations des géographes. Ce manque d'intérêt s'illustre pleinement dans les travaux des fondateurs de l'école française de géographie et notamment dans ceux de Paul Vidal de la Blache qui considérait la mer comme un espace a-géographique. Paul Vidal de la Blache enracine la France dans un mode de représentation purement continental. Ce faisant, il prive ses lecteurs de la dimension océanique de l'espace français. Les littoraux sont des fins de terres où viennent mourir les continents, en aucun cas ils n'apparaissent comme des interfaces réelles ou en devenir. Pendant longtemps leur étude a été délaissée par les géographes et les cartes littorales des géographes sont donc restées de vastes aplats de couleur bleue : « *sur les cartes, les espaces maritimes constituent bien souvent une simple toile de fond unicolore* » (Roux, 1997).

Depuis une trentaine d'années, les géographes replacent l'étude des espaces maritimes au centre de leur recherche, prolongeant les travaux de Camille Vallaux menés au début du XX^{ème} siècle et dont les :

« écrits se singularisent, sur cette question. Il a fait preuve d'une modernité surprenante, en s'appliquant à décrire avec un soin tout particulier les liens que les sociétés littorales établissent avec les mers, sans jamais faire la moindre concession à quelque déterminisme que ce soit. Se livrant à une véritable analyse systémique avant l'heure, il a pris en compte tous les paramètres physiques et humains qui permettaient d'expliquer la diversité des espaces marins à toutes les échelle » (Roux, 1997).

Pour Camille Vallaux, 1933, la mer est un espace à vivre, un « *œkoumène maritime* », « *Plus qu'une frontière, la mer est alors un lien* ».

Ces géographes passent progressivement d'une géographie littorale et maritime plutôt « sectorielle » à une géographie intégrée, considérant l'espace maritime comme un système à analyser dans son ensemble. On voit alors apparaître de nombreux travaux portant sur la gestion de l'espace maritime (Trouillet et al, 2008) (Miossec, 2001), sur la territorialisation de la mer (Trouillet, 2004), (Parrain, 2010) ou encore sur la géographie humaine de l'espace océanique (Marrou et Miossec, 1998), plaçant l'étude des hommes au sein de ces espaces.

En analysant les espaces maritimes sous l'angle de leur socialisation, de leur humanisation et de leur appropriation et en mettant en avant les processus de territorialisation de ces espaces, nous positionnons nos travaux dans la continuité de ceux de :

- Sonnic, 2005, qui aborde la territorialisation de ces espaces en étudiant les bassins de plaisance à travers le concept d'espace vécu (chapitre 1) et en analysant leur institutionnalisation.
- Trouillet, 2004, qui analyse les ensembles territoriaux en construction au sein de la mer côtière d'Iroise à Finistère en étudiant la dimension matérielle de ces ensembles – exploitation de la mer, plaisance, transport maritime, tourisme, occupation humaine des littoraux – ainsi que leur dimension décisionnelle et idéale – conflit d'usage, jeu d'acteurs, délimitation (parfois conflictuelle) et gestion des espaces maritimes.

- Parrain, 2010, qui, à travers la navigation à voile dans l'océan Atlantique, questionne le processus de territorialisation des espaces maritimes océaniques hauturiers en introduisant le concept de « merritoire » (paragraphe 1.1.1) et propose une réflexion relative au rôle joué par les paysages marins dans ce processus.
- Sayeux, 2010, qui a travaillé sur les territoires éphémères du surf, plaçant les représentations de l'espace au cœur du processus de territorialisation.

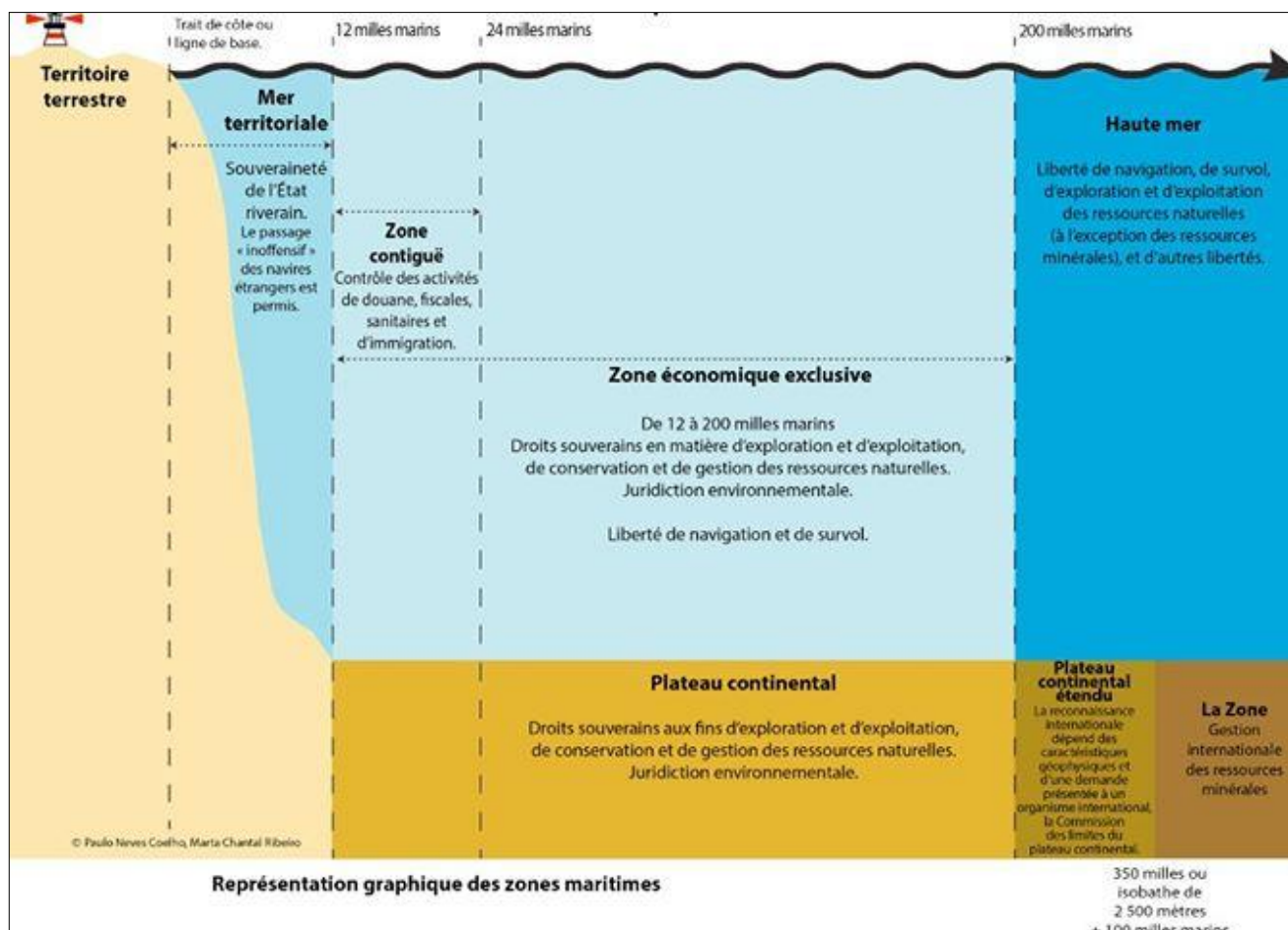
Dans la plupart des cas, le territoire ne saurait être synonyme d'espace dans la mesure où ce dernier désigne une étendue illimitée et un simple support des activités humaines qui ne sont, en aucun cas, appropriés par les populations qui y vivent. Le territoire, en revanche, implique nécessairement une appropriation par les populations qui y vivent. Après une analyse des différents types d'appropriation dont peuvent bénéficier les espaces, nous avons mis en évidence ceux qui peuvent s'appliquer aux espaces maritimes dans le but de déterminer s'ils sont, ou non, en cours de territorialisation. Une réflexion autour des acteurs associés à ce processus a également été menée.

1.1 L'appropriation politique

Selon nous, la notion d'appropriation territoriale est indissociable des rapports de force qui s'instaurent entre les différents acteurs territoriaux. Les conflits d'usage suscités par l'espace témoignent de son appropriation par les différents groupes sociaux. Cette posture est reprise par Frémont pour qui « *dire territoire c'est parler frontière, appropriation, rapport à d'autres groupes, pouvoir* » (Frémont, Hérin, Chevalier, Renard, 1984), par Raffestin, 1974 pour qui il ne saurait y avoir de territoire sans pouvoir et d'une manière générale par la géographie politique, courant géographique pour lequel les relations entre pouvoir et territoire sont au cœur des programmes de recherche. Les paragraphes 1.1.1 et 1.1.2 démontrent que cette approche des territoires est applicable aux espaces maritimes : espaces exploités, délimités par des frontières et qui génèrent de nombreux conflits parmi leurs usagers.

1.1.1 L'appropriation juridique : prémices de la socialisation des mers

Jusqu'à une date récente, les délimitations maritimes étaient rares. Cependant « depuis les années 1980 l'espace maritime fait l'objet d'une appropriation sans précédent par le droit » (Trouillet, 2006). Ce droit crée des délimitations de l'espace maritime qui n'est plus dès lors un espace de liberté mais un espace stratégique pour les États côtiers qui ont très vite reconnu la nécessité de protéger la zone côtière adjacente à leurs rivages et leurs routes maritimes (Beurrier, 2008). A partir du XX^{ème} siècle, l'accès aux ressources maritimes pousse les États à renforcer leur présence en mer. Ce sont les États-Unis qui initieront ce phénomène suite à la déclaration Truman du 28 Septembre 1945 dans laquelle ledit président considère que le plateau continental peut être regardé comme « l'extension de la masse terrestre de la nation riveraine et apparaît lui appartenir naturellement [...] et sont soumises à leur juridiction et à leur contrôle ». Cette déclaration ne tient compte que d'une dimension de la mer à savoir le sous-sol, et ignore la colonne d'eau le surplombant ainsi que la surface. Il faut attendre l'année 1952 et la déclaration de Santiago pour que soient créées des zones sous juridiction de 200 miles nautiques pour protéger les ressources halieutiques situées au large des côtes et d'en réserver leur exploitation au seul État côtier. C'est dans ce contexte que s'intensifie le droit maritime et qu'émerge une véritable course à la mer. Il faut trois conférences initiées par les Nations Unies en 1958, 1960 et 1973 pour que les États se mettent d'accord sur le découpage de la mer. En effet il leur a été très délicat de s'accorder sur ce découpage. Finalement le texte définitif de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (UNCLOS) est adopté le 30 avril 1982 à Montego Bay par 117 États signataires. Il faut attendre 1994 pour que cette convention entre en vigueur et 1996 pour que la France la ratifie. Véritable « constitution des océans » cette convention définit le cadre juridique de toutes les activités menées en mer. La Figure 3 présente les délimitations de la mer induites par la convention de Montego Bay.



Source : <https://www.premar-atlantique.gouv.fr/protoger/les-espaces-maritimes.html>

Figure 2 : La délimitation des espaces maritimes

Le droit maritime contribue à l'appropriation de l'espace maritime par les États en instaurant différentes zones. Au sein de ces zones il existe des usages différenciés et des degrés d'appropriation étatique plus ou moins marqués (leur analyse est menée au paragraphe 2.1.1).

Outre ce droit international de la mer, d'autres accords sont venus s'ajouter pour encadrer la gestion de l'espace marin tels que les programmes pour les mers régionales, à savoir les traités de Carthagène dans les Antilles ou le traité de Barcelone pour la Méditerranée. Il existe également d'autres traités sectoriels dont ceux relatifs à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention des abordages en mer, à la prévention des pollutions par les navires, à la recherche et au sauvetage en mer ...

Cette explosion des délimitations maritimes trouve en partie son explication dans deux facteurs : l'augmentation du nombre des acteurs sur la scène internationale et les nécessités économiques d'exploiter de nouvelles ressources.

Si la délimitation de l'espace maritime en zone de souveraineté étatique maritime prouve que l'espace marin bénéficie d'une certaine appropriation par les entités nationales, il convient cependant de souligner quelques particularités liées à cet espace. Le droit maritime international actuel reste partagé entre souveraineté et liberté. La souveraineté des États en mer est à nuancer d'un point de vue juridique. Peut-on dire que s'exerce sur ces zones maritimes une souveraineté étatique exclue de toute autre puissance ? Si cela est bien le cas en mer territoriale le cas de la zone contiguë est déjà plus complexe puisque l'État ne peut, au sein de cette zone, « *qu'exercer le contrôle nécessaire en vue de prévenir et de réprimer les infractions aux lois et aux règlements commises sur le territoire ou dans la mer territoriale et relatives à certaines matières expressément désignées* » (Labrecque, 1998). Quant à la Zone Economique Exclusive, il ne s'agit pas non plus de souveraineté mais seulement de juridiction exclusive concernant un nombre limité de matières (Labrecque, 1998). Ainsi l'espace maritime jouit de quelques singularités.

Les questions relatives à la liberté et la souveraineté des océans remontent au XVII^{ème} siècle et sont soulevées par les Néerlandais et les Britanniques dans un contexte de guerre entre Néerlandais, Portugais et Espagnols pour le contrôle des océans. Ces questions font émerger deux principes contradictoires : le *mare liberum* et le *mare clausum*. Le juriste néerlandais Hugo de Groot ou Grotius réagit à la domination portugaise sur les océans en prônant la liberté des mers dans sa publication de 1609 intitulée *mare liberum* : « *aucune partie de la mer ne peut être comprise dans le territoire d'un peuple* ». Pour Grotius l'immensité de la mer rend toute possession océanique impossible : « *l'élément des mers est commun à tous, trop immense pour être possédé par personne, et disposé d'ailleurs merveilleusement pour l'usage de tous, qu'on le considère soit du point de vue de la navigation, soit de celui de la pêche* ». Cependant l'auteur fait déjà une distinction entre le rivage, où la construction de clôture est possible, et l'océan où cette dernière est impossible.

Cette vision s'oppose à celle du britannique John Selden qui reconnaît dans son ouvrage *Mare Clausum* : « *the domination, or ownership of the sea* ». Pour justifier ses propos, il fait référence aux thalassocraties antiques qui exerçaient une domination des mers rendue possible

par le développement de flottes et de réseaux commerciaux. Cette domination des océans est importante pour les britanniques car, comme l'affirme Sir Raleigh : « *celui qui commande la mer commande le commerce, et celui qui commande le commerce du monde commande la richesse du monde et par là même le monde lui-même* ». Cette vision de domination des mers fait appel au principe de « *Sea Power* », introduit au XIX^{ème} siècle par l'Américain Mahan lorsqu'il analyse la puissance britannique. Ce n'est pas tant le contrôle de l'océan qui compte mais le contrôle des routes maritimes. Celui-ci doit s'effectuer à partir de points névralgiques situés sur des routes obligées. « *Certes la puissance navale britannique faisait sentir son influence sur toute l'étendue des océans, mais c'est surtout dans les mers étroites, aux points névralgiques que se produisaient les éléments décisifs* » (Butel, 1997). La puissance britannique s'appuie alors sur la capacité à mobiliser une flotte particulièrement mobile à des points stratégiques comme l'atteste la bataille de Trafalgar.

Dans la tradition du *mare clausum*, le droit maritime international actuel reconnaît des zones de souverainetés étatiques en mer. Mais ces zones ne peuvent pas s'opposer à la libre circulation des navires commerciaux héritée du *Mare Liberum*. Les frontières maritimes apparaissent donc comme poreuses, mouvantes et, de ce fait, traduisent en partie les particularités des espaces transfrontaliers maritimes par rapport aux espaces transfrontaliers terrestres.

Les espaces maritimes se définissent comme les espaces de la mobilité où le mouvement est omniprésent. Malgré leurs similitudes « *les territoires terrestres et maritimes ne peuvent pas être définis de la même manière du fait, d'une part, de leur nature topologique et, d'autre part, des particularités pratiques et des pratiquants* » (Parrain, 2012). En effet les territoires maritimes sont des territoires mobiles où s'exercent des mobilités permanentes et de ce fait voient apparaître une « *spatialité particulière basée sur le mouvement* » (Parrain, 2012). La haute mer apparaît comme « *une forme territoriale construite à partir de l'hypermobilité* ». Pour souligner cette particularité, Parrain préfère parler de « *merritoire* » plutôt que de territoire. Le « *merritoire* » est à rapprocher des territoires itinérants des nomades où les routes de navigation peuvent être appréhendées comme des « *territoires errants* » (Bonnemaison, 1996). Cette approche est développée par Bonnemaison, 1996, pour expliquer la territorialisation dans l'archipel des Vanuatu où « *chaque groupe local reproduit à terre la société originelle qui s'est formée par le voyage en mer et son vrai territoire, plus encore que son lieu d'ancrage actuel, se confond avec la route suivie par la pirogue* ».

Selon nous les espaces maritimes s'apparentent à « l'espace mobile », concept développé par Retailé in Anthéaume, Giraut, 2005, pour analyser le Sahel :

« Le Sahel [...] est lui aussi un assemblage de lieux qui ne font territoire que dans la circulation, laquelle donne existence éphémère aux pistes et au point de rencontre. Assemblage fragile, précieux, totalement étranger aux notions territoriales de limite, de périmètre et de surface [...] Cet espace mobile n'existe que par ses liens, y compris les plus lointains » (Vanier évoquant les travaux de Retailé in Anthéaume, Giraut, 2005).

Cette définition comporte de grandes analogies avec celle des territoires transfrontaliers, et notamment des territoires transfrontaliers maritimes qui, selon nous, n'ont pas forcément d'existence institutionnelle, ont parfois des limites floues et n'existent que par l'articulation et les échanges qui s'effectuent entre les espaces frontaliers qui les constituent (chapitre 2). En effet les échanges et les pratiques ne se limitent pas aux limites administratives de la commune, du département, de la région ou même de l'État. Cette inadéquation entre les limites administratives et les pratiques pose la question des territorialités transfrontalières (chapitre 2).

Mais « *le droit maritime n'est [...] que le reflet, la partie visible, la traduction concrète d'une socialisation des mers récemment enclenchée* » (Trouillet, 2004) qui se manifeste par une appropriation, une exploitation et une gestion de l'espace maritime. Ces dernières s'opèrent au niveau étatique mais nous les trouvons à d'autres échelles : locale, nationale ou encore européenne.

1.1.2 La mer un espace exploité source de nombreux conflits

Si la mer est un espace économiquement exploité, c'est grâce à l'acquisition de connaissances de l'espace marin, même si une grande partie des océans demeure encore inconnue aujourd'hui.

La mer n'est plus ce « territoire du vide » (Corbin, 1990). En effet, depuis plusieurs décennies, les activités économiques liées à la mer - telles que la pêche, l'aquaculture, la

conchyliculture, l'ostréiculture, le transport maritime, l'extraction *offshore*, les parcs éoliens *offshore*, l'extraction de granulats, la plaisance... – se multiplient. La littoralisation des sociétés est aujourd'hui renforcée par une « maritimisation des pratiques » c'est-à-dire par le développement croissant d'activités dépendant de l'usage des ressources marines y compris des ressources spatiales (les activités maritimes sont de plus en plus consommatrices d'espace). Les activités littorales s'étendent vers la mer côtière. En plus des activités « traditionnelles », telles que la pêche ou la navigation, se développent d'autres pratiques telles que l'extraction de granulats, la navigation de plaisance, ou encore les énergies marines renouvelables. Ainsi, selon Francis Vallet, président du cluster maritime français, 300 000 personnes vivaient en 2006 en France métropolitaine du secteur maritime et généraient 500 milliards d'euros de valeur de production. L'espace maritime n'est pas ce « désert liquide » exempt de toute occupation humaine.

Cependant toutes ces activités ne possèdent pas le même « pouvoir territorialisant ». Tous les acteurs économiques ne se sont pas approprié l'espace maritime de la même manière. Certaines activités sont plus « territorialisantes » que d'autres. Ce sont celles où l'espace marin est assimilé à un espace vécu (paragraphe 1.3) et pas seulement à un espace pratiqué. C'est notamment le cas de la pêche où « *chaque pêcheur possède ses propres aires de pêche qu'il peut dessiner sur une carte grâce à ses rapports personnels avec la mer. Ces repères indiquent une certaine forme de familiarité avec l'espace marin* » (De Cacqueray, 2011, Parrain, 2010) puisqu'ils permettent une appropriation de l'espace maritime par le marin qui est capable de se le représenter. C'est également le cas pour les sports de glisse et particulièrement les territoires du surf qui sont jalonnés de nombreux lieux symboliques témoins de leur appropriation.

La prise en compte de la protection de l'environnement marin se développe en parallèle de ces activités. Comme pour tout territoire, l'un des enjeux du développement de l'espace marin réside dans la délicate conciliation entre le développement socio-économique et la préservation de l'environnement.

Si la mer est exploitée, est-elle pour autant occupée, voire habitée ? En effet la plupart des activités maritimes traditionnelles n'occupent pas l'espace de manière pérenne dans la mesure où ce sont des activités mobiles, sans infrastructure fixe. Cependant le développement de nouvelles activités économiques en mer telles que les fermes aquacoles *offshore*,

l'exploitation des hydrocarbures *offshore*, le développement de parc éolien ou l'exploitation des ressources des fonds marins tendent de plus en plus à faire de l'espace maritime un espace occupé où se développent des infrastructures fixes et pérennes et des réseaux d'échange « *au même titre que l'étendue terrestre* » (Leberre, Maillardet 1998). Certaines de ces structures accueillent des hommes qui vivent pour quelque temps en mer. Les plates-formes pétrolières sont reconnues par Le Berre et Maillardet comme des « *lieux de vie, de production et d'échange* » et, de ce fait, les auteurs reconnaissent que « *l'occupation territoriale du domaine maritime s'effectue selon les mêmes principes que sur le continent.* » et l'on peut dire « *que c'est toute une vie qui s'organise en mer* » (Leberre, Maillardet, 1998). Ces auteurs précisent « *que les densités de population présentes (en mer du Nord) à un moment donné sont plus élevées que celles du nord de l'Écosse ou de la Norvège intérieure* ».

Dès le XIX^{ème} siècle Jules Verne parle de « maison sur l'eau » et de la nécessité de construire des maisons sur la mer à cause de la taille limitée de la Terre : « *qui sait si la Terre ne sera pas trop petite un jour pour ses habitants [...] et ne faudra-t-il pas bâtir sur la mer alors que les continents seront encombrés* » (Verne, 1895). Comblant le décalage entre rêve et réalité, des chercheurs ont testé, au cours des années 1970-1980, de « *véritables maisons sous la mer autorisant des séjours de quelques semaines* » (De Cacqueray, 2011). En 1963 deux maisons sont entièrement immergées dans la mer Rouge à des profondeurs de 9 mètres 50 et de 25 mètres. Cette expérience est suivie de l'immersion du précontinent III⁶ à une profondeur de 100 mètres pendant 20 jours. Ces expériences démontrent que la vie sous la mer est possible. D'ailleurs un complexe hôtelier, le Poseidon Undersea Resort aux îles Fidji, est érigé à 40 mètres de profondeur. Il existe aussi un complexe immergé à Dubaï : l'Unterwater Hotel. L'architecte Jacques Rougerie réalise et rend opérationnel, depuis 1975, de nombreux habitats sous-marins où les occupants peuvent rester jusqu'à un an en autonomie sous la mer.

⁶ Le précontinent III est la troisième expérience de ce type menée par le commandant Cousteau et son équipe en 1965. Lors de cette expérience, six hommes passent 20 jours dans une sphère métallique de 6 mètres de diamètre au large du Cap Ferret. Cette structure est composée de « chambres », d'une « pièce de vie », d'un laboratoire, et dispose d'eau potable.

Si ces projets demeurent minoritaires, la poldérisation concrétise beaucoup plus fréquemment le projet de Jules Verne : 22000 kilomètres carrés de terres gagnées sur la mer en 2014 dans le monde⁷. Ainsi la mer n'échappe pas au « peuplement » (Vigarié, 1995).

On observe donc une augmentation de la demande d'espace en mer faisant que « *progressivement, en certains lieux, l'occupation de la mer tend à devenir permanente, souvent exclusive et les empreintes matérielles tendent à se banaliser* » (Trouillet, 2004).

Certaines activités émergentes nécessitent un espace fixe qu'elles occupent de manière permanente. De ce fait l'organisation et la cohabitation des activités maritimes deviennent de plus en plus complexes et débouchent de plus en plus fréquemment sur des conflits d'usage. Ces conflits sont d'autant plus fréquents qu'il existe une inadéquation entre la demande totale d'espace maritime et la réalité :

« Les besoins cumulés des différentes activités en mer, en termes d'espace (besoins soumis aux contraintes techniques de développement de chaque activité et basés sur la législation en vigueur), dépassent les potentialités réelles de cet espace maritime si toute ces activités se déroulent simultanément et sans synergies spatiales. Dans le cas de la mer de Belgique⁸ la demande totale est 2.6 fois plus importante que les disponibilités réelles⁹ ». (De Cacqueray, 2011).

Ainsi l'espace maritime devient lui-même une ressource au cœur des conflits d'usage et d'enjeux majeurs. Or l'existence même de ces conflits atteste de cette socialisation de l'espace maritime et de sa territorialisation. Les conflits sont, en effet, à rapprocher de l'appropriation de l'espace et donc de l'émergence du processus de territorialisation de l'espace maritime puisque « *l'espace social est l'espace des enjeux et des conflits* » (Fremont, 1984 in Frémont, Héryn, Chevalier, Renard, 1984).

⁷ Source : hypergéo, 2014

⁸ On entend par mer de Belgique, la partie belge de la Mer du Nord représentant 0,5% de la surface totale de la Mer du Nord, d'une largeur maximum de 65 kilomètres et d'une longueur de 87 kilomètres au large des côtes belges (Maes, 2005)

⁹ Ces chiffres sont ceux donnés par le programme de recherche GAUFRE, mené par l'université de Gant (Maes, 2005)

L'augmentation de la demande face au manque d'espace disponible provoque effectivement des concurrences entre activités qui débouchent parfois sur des conflits d'usages à terre comme sur mer. L'espace maritime est :

« devenu le réceptacle ou la matrice de multiples activités humaines : leurs besoins d'espaces, complémentaire ou concurrent, engendre des externalités positives ou négatives, des comportements de commensalisme ou de compétition, des solidarités ou des conflits, qu'il faut selon les cas, surmonter ou cultiver, par le biais d'une gestion raisonnée pour laquelle le long terme doit progressivement s'imposer face aux urgences du court terme » (Trouillet et al, 2008).

Il est nécessaire de trouver des synergies entre les différentes activités maritimes afin d'arriver à une cohabitation et à une organisation durables. Ce constat interroge sur la gestion de l'espace. Selon nous, un territoire ne saurait se restreindre à un simple découpage administratif figé dans le temps. Au contraire, il est en évolution constante en fonction des besoins et des attentes de la société. Le territoire peut s'apparenter à un projet co-construit par différents acteurs qui le gèrent plus ou moins conjointement.

1.2 L'appropriation de l'espace suppose sa gestion et son aménagement

Le territoire ne saurait être étudié sans les acteurs qui le construisent au quotidien. Il s'apparente ainsi à « une portion de la surface terrestre que se réserve une collectivité humaine qui l'aménage en fonction de ses besoins » (Le Berre, in Bailly, Ferras, Pumain, 1995). Cet aménagement suppose une certaine gestion de l'espace qui passe notamment par le développement de pratiques de coopération entre les acteurs. Le territoire peut être assimilé à un projet.

C'est le projet qui jouera le rôle d'intermédiaire dans la lecture d'un territoire et lui donnera une visibilité : « l'étape du projet est une étape nécessaire et obligatoire, bien qu'implicite à la genèse territoriale puisque le projet est à la base de tout développement et donc de tout

aménagement construit, établi, planifié » (Balbastre, 2010). Le territoire est alors un projet défini par une relation inséparable entre forme et contenu. Cette dimension renvoie au lien complexe existant entre la matérialité et l'immatérialité territoriale (paragraphe 1.1.3). Ainsi « *le territoire se donne à travers un projet le moyen d'ébaucher des initiatives qui définissent et consolident son développement, ainsi que les références communes pour œuvrer dans la même direction* » (Grefte, 2002, in Hinfrey, 2010).

Le «territoire de projet» apparaît comme le territoire de l'action. Ce sont les territoires qui prennent contour autour de projets thématiques. C'est en adhérant au projet que les acteurs intégreront au fur et à mesure la nouvelle échelle territoriale. La structuration du territoire viendra comme une nécessité pour répondre aux nouvelles exigences du travail en commun. A l'inverse du « projet de territoire », le « territoire de projet » se construit à partir de réalités concrètes qui constituent des thématiques rassemblantes autour du projet. En d'autres termes, constituer un « territoire de projet » « *c'est avoir des idées et des propositions sur des actions à accomplir, définir des objectifs justifiés par une finalité et enfin procéder à la mise en œuvre et à l'opérationnalisation du projet* » (Hinfrey, 2010). Ainsi, il « *ne se pense pas seulement en termes de projet spatial mais bien plus en termes d'objectifs territoriaux à atteindre et d'options stratégiques à atteindre pour les réaliser* » (Wiesmann et al, 2002 in Hinfrey, 2010). Il nécessite donc de fixer des objectifs hiérarchisés, c'est-à-dire des priorités stratégiques, ainsi que les moyens financiers et humains et les échéances temporelles nécessaires pour les atteindre.

Cette approche est tout à fait applicable aux bassins maritimes¹⁰ définis par l'Union Européenne dans le cadre de sa Politique Maritime Intégrée (PMI) (voir paragraphe 1.2.1). Ils « *correspondent à des territoires de projet et non à un découpage politico-administratif car l'existence de la frontière interdit toute définition d'une circonscription administrative qui se superposerait aux territoires nationaux. Il se construit à partir d'activités de coopération et dans le cadre de mise en œuvre de programmes d'action* » (Hinfrey, 2010).

En effet les bassins maritimes ont été définis dans le cadre européen afin de mettre en œuvre la PSM (Politique Spatiale Maritime) et s'apparentent à de véritables territoires de projet puisqu'ils visent la mise en œuvre d'une véritable vision spatiale d'ensemble afin d'y : « *déterminer des actions prioritaires pour l'avenir. [...] une approche visionnaire [...] qui permet des réajustements en continu* » (De cacqueray, 2011). L'objectif de ce découpage

¹⁰ Voir annexe 1

spatial étant « *d'arriver à une vision partagée des enjeux du développement spatial de la zone : il s'agit de créer une nouvelle culture régionale de gouvernance en favorisant le partage des visions futures de la société locale* » (De cacqueray, 2011). De plus, l'élaboration de cette vision spatiale commune est « *un processus collectif, concerté et participatif* » (Motte, 2005), faisant des bassins maritimes de véritables territoires de projet.

1.2.1 La GIZC : prémices de la gestion des espaces maritimes

La gestion des espaces maritimes implique leur planification afin de légiférer sur les différents usages que les hommes en font. Elle trouve ses prémices dans la Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC), née à la fin des années 1960 suite au rapport « *our nation and the sea* » réalisé par les États-Unis. Ce rapport préconise l'adoption d'une politique commune pour la gestion des zones côtières. Cicin-Sain et Knecht, 1998, donnent une définition de la GIZC qui pourrait tout à fait s'appliquer aux espaces terrestres : « *La GIZC est un processus dynamique qui réunit gouvernement et société civile, science et décideur, intérêts publics et privés, en vue de la préparation et l'exécution d'un plan de protection et de développement des systèmes et ressources côtières* ».

Ainsi nous retrouvons la nécessaire coordination d'acteurs divers (institutionnels, associations, habitants, scientifiques, experts, acteurs économiques) autour d'un projet commun, nécessitant la mise en place d'outils institutionnels et normatifs en vue d'assurer le développement d'un espace particulier. La GIZC s'apparente à la mise en place d'une gouvernance maritime. Elle vise à légiférer sur les activités maritimes de manière concertée et cohérente, dans le sens où elle associe de nombreux acteurs ayant des intérêts divergents et des échelles d'action différentes, mais qui sont confrontés à des problèmes similaires. L'existence de ces difficultés partagées incite les acteurs à « *construire une réalité commune, lui donner un sens, se fixer des objectifs, adopter des solutions puis les mettre en œuvre collectivement* » (Theys, 2003).

La GIZC instaure d'autres similitudes avec les politiques d'aménagement des espaces terrestres : la volonté d'instaurer un « développement durable » des espaces maritimes instaurant des objectifs comparables. Il s'agit ainsi de promouvoir le développement des

sociétés actuelles sans compromettre celui des générations futures, en conciliant le développement économique, la protection de l'environnement et l'équité sociale. Ces objectifs communs nécessitent l'utilisation d'outils d'aménagements semblables pour y parvenir : les Agendas 21¹¹.

Les méthodologies mises en œuvre dans le cadre des gestions territoriales terrestres et maritimes se ressemblent beaucoup puisqu'elles se basent sur un zonage de l'espace où s'appliquent différentes règles en fonction de son usage. Si les fonctions attribuées à l'espace varient en fonction de sa nature, il existe aussi de grandes similitudes entre les réserves naturelles et les Aires Marines protégées (AMP)¹² dans le sens où ces deux zones : *« apparaissent comme un espace géographique clairement défini, reconnu, consacré et géré, par tout moyen efficace, juridique ou autre, afin d'assurer à long terme la conservation de la nature ainsi que les valeurs culturelles qui lui sont associées »* (Laffoley, 2008).

Il y a différentes catégories d'aires protégées qui ne sont pas des unités uniformes et dont la gestion varie beaucoup d'un type à l'autre. Au sein de ces Aires Marines Protégées, il existe un système de zonage pour des espaces plus ou moins strictement protégés, des espaces réservés à certaines activités ou des zones limitées à certains usages durant certaines périodes. En effet, depuis quelques années, la protection est passée au sein des AMP de la protection stricte, de la mise sous cloche où toute activité est bannie, à une protection basée sur le consensus où toutes les activités sont prises en compte. Certaines AMP ont pour objectif affiché de trouver un équilibre entre la conservation du milieu naturel et le soutien au développement socio-économique. C'est le cas des Parcs Naturels Marins. La création d'un espace naturel protégé ne signifie un retrait des hommes, mais plutôt une transformation des usages de la nature (Depraz, 2008). Que ce soit à l'échelle des territoires terrestres ou maritimes, ces zonages de l'espace¹³ apparaissent comme des constructions portées par de nombreux acteurs, tenant compte des spécificités spatiales à certains endroits.

¹¹ Les Agendas 21 locaux sont nés d'une recommandation de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement qui s'est tenue en 1992 à Rio. Ils s'apparentent à un projet territorial de développement durable qui prend la forme d'un programme d'actions (programme d'actions pour le 21ème siècle). Ils sont déclinés à différentes échelles : globales (celui élaboré lors de la conférence de Rio), nationales ou locales (commune, intercommunalité, pays, parc naturel, région ou département). Il n'y a pas de modèle unique d'agenda 21 mais tous ont un objectif commun : assurer un développement territorial durable.

¹² Les AMP sont à replacer dans le cadre de l'approche par écosystème qui a été définie par la convention sur la diversité biologique (CDB) adoptée lors du sommet de la Terre de Rio de Janeiro en 1992. A l'échelle locale cette approche par écosystème se base sur les AMP.

¹³ Voir le zonage de la Manche en annexe 7

En effet ces espaces ne sauraient être des espaces homogènes et lisses. Il existe de grandes zones océaniques possédant des particularités physiques - telles que le taux de salinité, la température, la richesse des ressources – qui peuvent être comparées aux régions naturelles terrestres (voir les travaux de Parrain, 2010).

Si la GIZC présente de nombreuses similitudes avec les politiques d'aménagement de l'espace terrestre, elle montre un inconvénient pour notre réflexion. Bien qu'elle doive prendre en compte les dimensions maritimes et terrestres de ces espaces, il est apparu que la GIZC est très centrée sur les espaces terrestres, ce qui ne permet pas de développer une gestion adaptée aux spécificités des espaces maritimes. C'est pour pallier ces lacunes que l'Union Européenne a élaboré une nouvelle politique de gestion de l'espace maritime : la PSM (Planification Spatiale Maritime ou Marine selon les traductions).

1.2.2 La PSM : nouvelle politique de gestion des espaces maritimes européens

Il n'existe pas de définition unique de la PSM. De plus cet acronyme n'est pas traduit de la même manière selon les différentes institutions qui l'utilisent. À l'échelle internationale l'Unesco parle de Marine Spatial Planning alors qu'à l'échelle européenne, l'Union européenne parle de Maritime Spatial Planning. Cette différence n'est pas anodine et traduit une divergence d'objectifs entre ces institutions. Si cette politique prévoit « *d'organiser, de manière intégrée et durable, les usages de l'espace maritime, et de réguler les conflits d'usages afin d'équilibrer les besoins sociaux, économiques et environnementaux* » (De Cacqueray, 2011), tous les secteurs cités précédemment ne sont pas mis au même plan selon les différentes institutions. L'emploi de l'adjectif « maritime » à l'échelle européenne traduit une préoccupation économique plus forte que l'emploi de l'adjectif « marine » qui, lui, traduit la prédominance de la prise en compte de l'aspect environnemental. Ainsi l'Union Européenne fait du développement économique de l'espace maritime une priorité alors que l'Unesco met ces aspects au second plan ; même si ces deux institutions sont d'accord sur l'objectif de base de la PSM qui est reconnue comme un outil destiné à mettre en place « *une organisation plus rationnelle des usages de l'espace marin et des interactions entre les usagers, pour équilibrer la demande de développement avec le besoin de protection des*

environnements marins pour atteindre des objectifs sociaux et économiques de façon ouverte et planifiée» (Unesco, 2006 dans le rapport « *vision for a sea change* »).

La PSM est entrée en vigueur en 2008 dans le cadre de la PMI (Politique Maritime Intégrée) européenne, développée suite au constat d'absence de politique maritime globale. Cette carence est formulée pour la première fois en 2006 dans le livre vert européen intitulé « *Vers une politique maritime de l'UE : une vision européenne des mers et des océans* ». Tous ses auteurs stipulent que la mer ne peut plus être gérée aux moyens de politiques sectorielles (pêche, sécurité maritime, préservation de l'environnement, transport maritime ...) indépendantes les unes des autres, formulant ainsi la nécessité d'instaurer une nouvelle gestion des espaces maritimes. La Commission Européenne en charge du livre vert estime alors qu'il est opportun de « *mettre en place un système d'aménagement de l'espace pour les activités maritimes pratiquées dans les eaux relevant de la juridiction des États membres* » (Commission Européenne, 2006). C'est dans ce contexte que la PMI et la PSM (outil au service de la PMI) sont approuvées par le Conseil de l'Europe le 14 décembre 2007. Leur principal objectif est d'encourager et de faciliter l'approfondissement de la dimension maritime de la politique d'aménagement du territoire.

Depuis l'entrée en vigueur de la PSM, les espaces maritimes disposent, à l'échelle européenne et aux échelons territoriaux inférieurs, d'une véritable politique d'aménagement spatial comportant des similitudes avec celle mise en œuvre dans les espaces terrestres. Elles sont soulignées par les anglo-saxons et notamment par Steinberg, 2001, qui utilise le terme « *ocean-space* » pour insister sur le parallèle qui existe entre les domaines maritimes et terrestres. Selon cet auteur, « *l'ocean-space* », à l'image du « *land-space* », est constitué par une multitude d'acteurs très variés du fait qu'ils répondent aux processus sociaux et aux modèles spatiaux et les reproduisent.

Voici les ressemblances que nous identifions :

- Mise en place de la gouvernance territoriale qui implique une cogestion des espaces maritimes par différents acteurs – institutions, associations, scientifiques, privés, publiques – unis autour d'un projet territorial commun. Cette gouvernance a notamment pour objectif de limiter les nombreux conflits d'usage qui existent au sein des espaces maritimes.

- Zonage de l'espace maritime dans lequel s'appliquent de nombreuses mesures réglementaires. La PSM apporte une vision globale des espaces maritimes, inexistante auparavant, en essayant de rendre cohérents les différents zonages. Elle les intègre à une stratégie globale de gestion se déclinant en plans. Ces plans d'aménagement permettent d'établir des priorités et de les hiérarchiser dans le temps, rejoignant les pratiques mises en œuvre dans le cadre de l'aménagement des espaces terrestres.
- Objectifs similaires. Selon Kaiser, 1995, « *la planification terrestre a pour but d'équilibrer les demandes sociales, économiques et environnementales tout en développant une vision à long terme* ». Il existe donc une analogie entre l'espace terrestre et l'espace maritime qui nécessitent tous deux une gestion particulière basée sur la distribution spatiale et temporelle des activités humaines pour atteindre des objectifs écologiques, économiques et sociaux. Ces planifications se veulent toutes deux stratégiques, c'est-à-dire qu'elles « *permettent de déployer des stratégies pour atteindre un objectif particulier* » (Jourden, Marchand, 2009). Ainsi ces deux politiques « *visent à mettre de l'ordre dans un développement spatial désorganisé* » (De Cacqueray, 2011) lié à la multiplication des activités et à l'accroissement de la demande d'espace.

Outre ces similitudes, l'étude de la PSM est intéressante dans notre raisonnement puisqu'elle comprend une dimension transfrontalière non négligeable. La Commission Européenne apporte son soutien technique et financier à des projets de PSM dans différents États européens dans l'objectif de développer des expériences concrètes de planification spatiale maritime transfrontalière. Un appel à projet a été lancé entre juillet et septembre 2009 dans la zone Atlantique nord est/Mer Du Nord/Manche. Si ces projets demeurent rares et que la PSM reste essentiellement mise en œuvre dans le cadre national (Queffelec, 2010¹⁴), il existe tout de même quelques cas de mises en œuvre transfrontalières : l'élaboration du Plan De La Mer De Wadden développé en 2010 suite à une coopération trilatérale entre le Danemark, les Pays-Bas et l'Allemagne, la mise en œuvre d'une stratégie maritime intégrée transmanche entre la France et l'Angleterre élaborée dans le cadre du projet CAMIS, ou encore un projet de PSM transfrontalière entre la Belgique et les Pays-Bas. La France et à la Belgique ont également tenté de coopérer dans ce domaine, mais selon le projet TransmaSP

¹⁴ Propos tenus lors du 2nd forum Manche-Mer du Nord : gestion transfrontalière du détroit du Pas de Calais, 3-4 Novembre 2010

(*transboundary maritime spatial planning*)¹⁵, les résultats restent timides. Ainsi il existe des projets de coopération transfrontalière au sein des espaces maritimes.

Les acteurs institutionnels contribuent donc à la territorialisation de la mer en instaurant des politiques d'aménagement et en coopérant à l'échelle des bassins maritimes, rejoignant la définition que donne Le Berre, 1992 (in Bailly, Ferras, Pumain, 1992), des territoires (voir introduction du paragraphe 1.2) Mais qu'en est-il des acteurs qui n'ont pas le pouvoir décisionnel ? Cette interrogation renvoie à une nouvelle définition du territoire.

1.3 L'appropriation idéale et matérielle de l'espace peut-elle s'appliquer aux espaces maritimes ?

1.3.1 Le territoire naît de l'imbrication entre matérialité et immatérialité

Le territoire naît également de l'appropriation matérielle et idéale qu'en font, plus ou moins instinctivement, les sociétés dans leur vie quotidienne. En effet les hommes pratiquent l'espace que ce soit pour travailler, pour se divertir ou pour subvenir à leurs besoins. L'aire géographique dans laquelle s'ancrent ces déplacements constitue le bassin de vie des sociétés ; elle est à rapprocher du concept **d'espace de vie** qui renvoie à la matérialité de l'espace et qui, selon Di Méo (2003), « *se confond pour chaque individu avec l'aire de ses pratiques spatiales. Il correspond à l'espace fréquenté et parcouru par chacun avec un minimum de régularité. [...] Il rend compte d'une expérience concrète du territoire* ».

Cette matérialité de l'espace se dessine au travers de l'étude des infrastructures territoriales¹⁶ et de l'espace social, qui correspond, selon Di méo (1998), « *à l'imbrication des lieux et des*

¹⁵ Ce projet scientifique piloté par l'université de Gant vise notamment à analyser l'impact de la frontière franco-belge sur la mise en œuvre de la PSM en cherchant comment conserver une gestion des usages de la mer dans un contexte transfrontalier ainsi que les intérêts et les contraintes de la PSM dans un cadre transfrontalier. (cf: <http://www.transmasp.ugent.be/transmaspfr.html>)

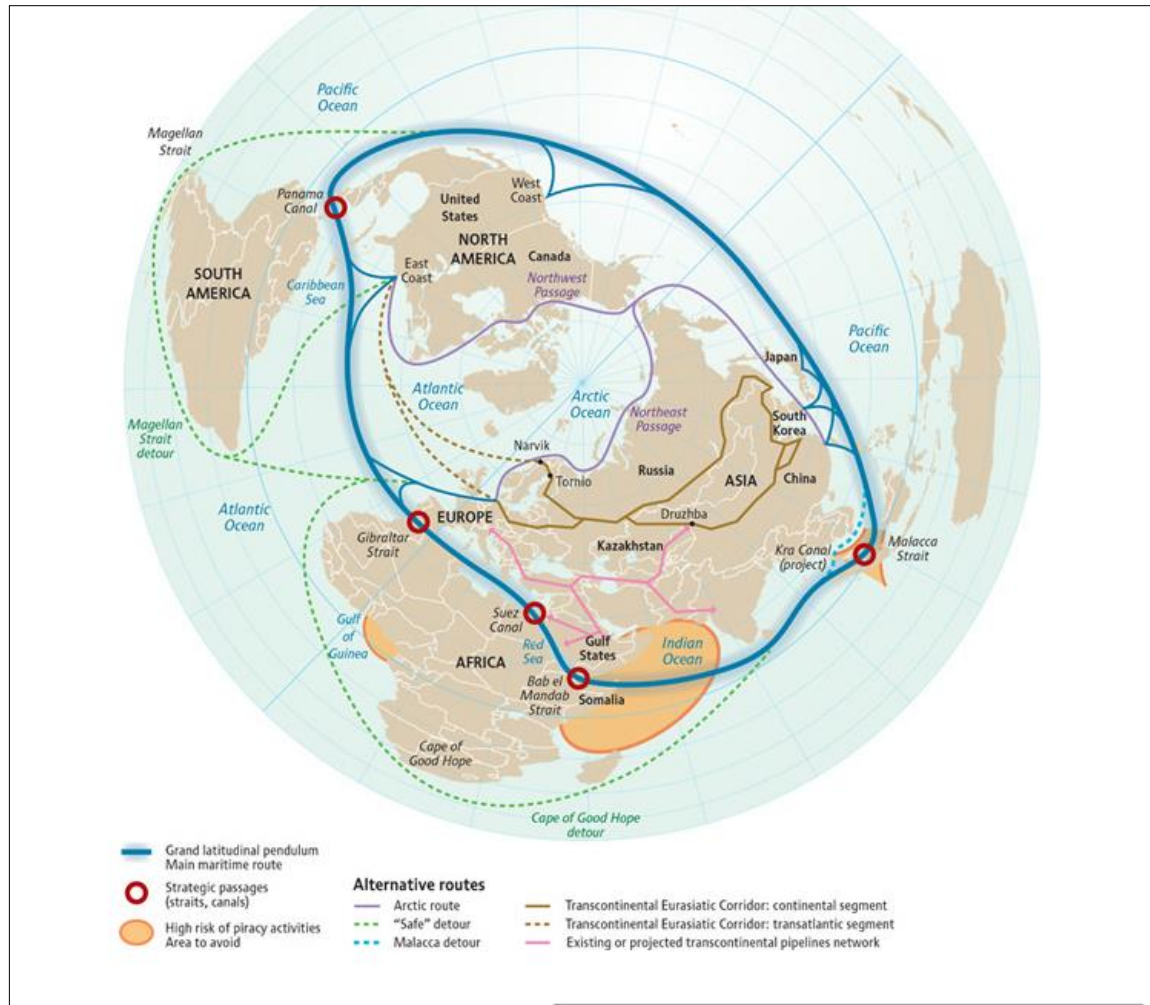
rappports sociaux ». En effet, les liens sociaux, affectifs et familiaux entre les individus contribuent à faire émerger des pratiques territoriales, constituantes importantes des territoires.

Les espaces maritimes sont pratiqués par les hommes dès l'Antiquité : c'est par leur maîtrise des espaces océaniques que les empires grecs puis romains deviennent de grandes puissances, de grandes thalassocraties.

La pratique des océans s'intensifie à partir du XV^{ème} siècle avec les grandes découvertes, puis au XVII^{ème} siècle avec le développement du commerce maritime mondial. La mer s'apparente alors à un « espace-support » pour ces incessants flux, renforcés par la reconnaissance du principe de libre circulation (paragraphe 1.1). Ces dernières années, le transport maritime de marchandise a connu un essor considérable, une véritable révolution. Il est passé de 1 milliard de tonnes en 1959 à 9 milliards de tonnes en 2014 (Miossec, 2014) grâce à des navires toujours plus nombreux et de plus en plus grands, et des routes maritimes de plus en plus nombreuses comme l'atteste la figure 4.

Outre l'évolution du commerce maritime, l'évolution de la pratique de la croisière et de la plaisance explique également fréquentation accrue des océans.

¹⁶ Les infrastructures permettent la mise en place des flux et rendent possible la « *praxis territoriale* », autrement dit « *la pratique, l'action, la réflexivité et son intellectualisation par le sujet* » (Buléon, Di méo, 2005), qui permet à l'homme de se représenter son territoire. « *La pratique spatiale d'une société secrète son espace ; elle le pose et le suppose dans une interaction dialectique : elle le produit lentement et surement en le dominant et en se l'appropriant* » (Lefebvre, 1974).



Source : Miossec, 2014 in visionscarto.net de Septembre 2014

Figure 3 : Les routes maritimes mondiales

Le marché de la croisière, d'abord réservé au XX^{ème} siècle à une clientèle aisée et américaine, se popularise de plus en plus et touche une cible de plus en plus étendue : Europe, Amérique du sud, Asie. Ainsi il est passé de 4 168 000 passagers dans le monde à 11 180 000 en 2005 (CLIA, 2006 in Grenier, 2008). Toutes les mers du monde sont touchées par cette activité. Les navires de plus en plus grands, plus de 3000 passagers pour les plus imposants en 2008, et de mieux en mieux équipés permettent de se divertir : bar, restaurant, discothèque, piscine, golf, bowling, casino, salle de spectacle ..., de s'instruire : bibliothèque, de se soigner : clinique, ou de dépenser dans de très nombreuses boutiques – faisant de ces navires une véritable « destination maritime mobile » (Grenier, 2008).

Les pratiques des espaces maritimes peuvent avoir un ancrage territorial plus marqué. C'est le cas des traversées des ferries, qui s'apparentent à de véritables « coutures territoriales » pour les espaces riverains. Par exemple en Manche, nous observons entre 90 et 120 rotations quotidiennes de ferries entre le continent, les îles britanniques et les îles anglo-normandes permettant à plus de 17 millions de passagers¹⁷ de rejoindre l'autre rive de cette mer. Dans le détroit de Gibraltar traversent plus de 5 millions de passagers grâce aux liaisons maritimes qui ont pour objectif de « faire territoire » au niveau de ce détroit (Marei in Escach, 2015). Le détroit du Bosphore, détroit qui coupe la ville d'Istanbul, métropole de 15 millions d'habitants, est un cas particulier puisqu'Istanbul est la seule métropole mondiale construite sur deux continents. Cette configuration spatiale fait du Bosphore une véritable artère urbaine où s'effectue un véritable « *trafic urbain maritime* » (Marei in Escach, 2015) symbolisé par les *vapur* – « *qui transporteraient en moyenne un million de personnes sur plus de 2 000 trajets par jour* » (Marei in Escach, 2015) - auquel s'ajoutent les traversées des ferry-boats ou encore celles des yachts et des pêcheurs.

Ainsi les espaces maritimes sont pratiqués. Cette pratique pose la question des infrastructures. Les lignes de ferry sont un élément vital des espaces transfrontaliers maritimes puisqu'elles assurent le passage, les échanges entre les rives de ces espaces. Il existe également, à l'instar des territoires terrestres, des infrastructures fixes permettant la pratique des espaces séparés par un espace maritime comme le tunnel sous la Manche entre la France et l'Angleterre, le pont de l'Øresund, ou encore le Shinkansen reliant les îles japonaises.

Il existe bien des similitudes entre les espaces maritimes et les espaces terrestres concernant l'étude de leur matérialité : dans les deux cas, l'analyse de leurs pratiques ainsi que leur structuration est possible. Qu'en est-il concernant la dimension immatérielle de l'espace ?

Les pratiques, si elles sont réalisées fréquemment¹⁸, permettent de nouer des relations intimes avec l'espace à travers un processus cognitif qui permet aux individus de lui donner un sens en lui associant des valeurs, des sentiments. Si les pratiques font parfois naître des

¹⁷ Les chiffres sont ceux donnés par l'atlas transmanche.

¹⁸ Un territoire se construit dans le temps long. Il a besoin, pour exister, que se mettent en place des routines et des pratiques quotidiennes. En effet, sans ces usages répétés, aucune forme concrète de territoire ne verrait le jour. Mais se pose alors le problème de la fréquence de ces pratiques. Pour que l'on parle de territoire, faut-il que ces pratiques soient quotidiennes, hebdomadaires, mensuelles ? Des pratiques annuelles sont-elles suffisantes pour qu'émergent des territoires ?

représentations, ces dernières sont également associées au processus de mobilité. Leur analyse renvoie à l'immatérialité des territoires. Elle suppose l'étude des superstructures politiques et institutionnelles. Cette dimension idéale est forgée par le vécu, par l'expérience personnelle, par la mémoire et la pratique que chacun a du territoire, par la culture d'un groupe de personnes ou par son appartenance sociale. En effet, selon Di Méo, 1998, la position sociale de l'homme ainsi que sa culture s'imposent à lui et déterminent une partie de ses pratiques spatiales, qui, en tant « *que pratique sociale est une pratique culturelle, engageant des idéologies, des valeurs, des représentations qui surdéterminent les choix et influencent, au bout du compte, la dynamique du lieu* » (Cailly in Vanier (dir), 2009).

L'idéal est de ce fait collectivement forgé et partagé, et reflète un système de valeurs communes aux membres d'un groupe. Cet idéal collectif est renforcé par les institutions telles que l'école ou les médias qui contribuent à le forger et à le diffuser permettant ainsi son assimilation par les individus ; des pratiques collectives en découlent. Cela suscite un débat dans ce champ géographique. Faut-il, lorsque l'on étudie les pratiques territoriales des individus et leurs représentations territoriales, analyser en priorité les pratiques collectives comme ont tendance à le faire certains géographes sociaux tels que Di Méo ou au contraire s'intéresser davantage à l'expérience personnelle de chacun et à son vécu ? Cette question posée dès 1992 n'a, selon Ripoll et Veschambre (2005) (in Séchet, Veschambre, 2005), « *toujours pas été résolue dans le champ de la géographie sociale* ». Toutefois le territoire reste une « *subtile alchimie entre individuel et collectif* » (Di Méo, 1998). Dans notre travail de recherche nous privilégions l'étude des pratiques et des représentations collectives puisque, selon nous, le territoire désigne une « *création collective* » (Bouju in Jean et Calenge, 2002)

C'est dans cette « *articulation du matériel et de l'idéal* » que l'on peut envisager les modalités d'appropriation de l'espace dans toute leur complexité (Ripoll, Veschambre in Séchet, Veschambre, 2005).

C'est sous l'angle de cette dialectique de la matérialité et de l'immatérialité de l'espace que nous interrogeons les territoires, rapprochant notre travail de la géographie sociale et culturelle et notamment des travaux de Di Méo (1991, 1996, 1998, 2005), ainsi que des travaux réalisés par Frémont dans les années 1970, concernant **l'espace vécu**¹⁹. Cet espace,

¹⁹ Le concept d'espace vécu a été forgé dans les années 1970 par Armand Frémont dans La région, espace vécu. L'espace vécu renvoie aux dimensions matérielles et idéelles du territoire. Il désigne l'espace de vie auquel on aurait ajouté les représentations que les hommes se font du territoire. Di Méo, 2003 précise que « *l'espace vécu reconstruit l'espace concret des habitudes et le dépasse au gré des images, des idées, des souvenirs, des rêves de chacun* ».

selon son concepteur, renvoie à « *un espace construit par une multitude de liens affectifs, spirituels et symboliques entre les hommes et les lieux* ».

Si nous nous inspirons de ce concept, nous en modifions quelque peu l'approche. Contrairement à Frémont, nous privilégions une analyse plus collectiviste, en étudiant principalement les représentations collectives (plutôt que les représentations individuelles) puisque nous souhaitons savoir si des représentations collectives, partagées par les Français et les Anglais, existent au sein de notre espace d'étude.

Plutôt que d'étudier l'idéal dans notre travail, nous préférons analyser l'idéologie. Celle-ci s'incarne en effet dans les dispositifs matériels, les actes, les pensées, comme dans les instances structurelles de toute formation spatiale, contrairement à l'idéal, qui lui, garde la forme purement abstraite d'une collection de fonctions mentales. De surcroît, les travaux menés par Berdoulay et Gilbert dans les années 1980, prouvent que l'idéologie est un facteur explicatif de la relation qui s'établit entre l'homme, la société et l'espace (Berdoulay, 1988, Gilbert, 1985, 1986). Selon Di Méo « *elle comporte une visée stratégique qui guide l'action des groupes sociaux dans leur processus de territorialisation* » (Buléon, Di Méo, 2005). Enfin, les idéologies ne sont pas forcément officielles. Nous pouvons ainsi comparer l'idéologie officielle, celle véhiculée par les acteurs politiques et/ou les médias, avec l'idéologie territoriale des résidents de l'espace. Cela rejoint les propos de Gilbert, 1985, qui insiste sur le caractère polyvalent de l'idéologie spatiale et sur la nécessité de dépasser une analyse strictement réservée aux idéologies officielles.

L'idéologie permet la production de symboles par « *l'attachement d'idées à des objets ayant une nature différente* » (Axente, 2012). Les symboles peuvent être appréhendés comme des « *marqueurs spatiaux* » (Debarbieux, 2006) qui visent à individualiser le groupe et son territoire aux yeux des autres en marquant la rupture spatiale existante entre « l'ici » et « l'ailleurs ». Le paysage peut être appréhendé comme un marqueur spatial et fait partie intégrante de l'analyse du territoire et de la territorialité.

« *Ainsi, dans le creuset de territorialités jouant avec plusieurs échelles de territoires, les éléments paysagers correspondent à de véritables médiations symboliques. Ils arriment les individus à leurs espaces vécus. Ils forment bien ce lien sensible, émotionnel, affectif, tendu*

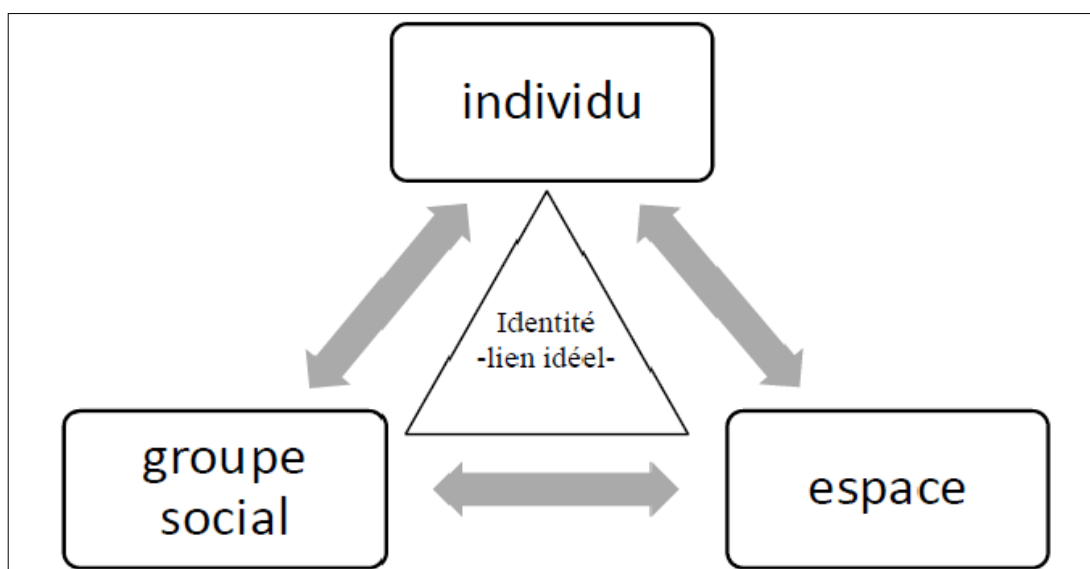
entre le sujet, l'acteur, les groupes sociaux et les territoires : un lien que tisse la territorialité de chacun » (Di Méo et Buléon, 2005).

Ce recours à l'idéal et à l'idéologie renvoie également à l'altérité, à la manière dont nous nous représentons les autres. « *La territorialité c'est aussi l'affirmation d'un nous par opposition aux autres* » (Di Meo, 1998), et par la même, elle nous confronte à notre identité. Ainsi nous pensons comme Moine, (in Arnould, Baudelle, 2008), que les trois référentiels fondamentaux du territoire sont l'appropriation (matérielle et immatérielle), l'inclusion d'un groupe dans un espace donné et l'identité. Elle constitue le « *moteur idéologique le plus puissant* » qui a pour fonction de rendre normal, logique, nécessaire, inévitable le sentiment d'appartenir à un groupe, ou dans notre cas à un territoire particulier (Di Méo, 2008).

Le territoire se constitue, alors, en un fort champ symbolique, semé de signes qui permettent aux populations de se reconnaître et, en même temps, de s'identifier au groupe qui l'habite. Sa pratique permet à ces groupes de se donner une représentation de leur propre identité. Ainsi celui-ci contribue à forger ou à consolider l'identité d'un groupe et permet, selon Mole, de faire comprendre que « l'ici » n'est pas « l'ailleurs » et de consolider l'unité du groupe spatialisé. L'identité suppose donc l'existence de frontières plus ou moins palpables qui délimitent ce qui est dedans de ce qui est dehors en s'appuyant sur certaines formes visibles de l'espace (Halbwachs, 1925).

L'identité territoriale se construit et s'alimente par le vécu de chaque individu ainsi que par sa pratique spatiale.

Ainsi il ne faut jamais perdre de vue qu'idéal et matériel sont obligatoirement imbriqués et « *Intégrer l'imaginaire en géographie sociale c'est notamment s'interroger sur les constructions conjointes des représentations, images et discours sur l'espace comme support des pratiques* » (Acte du colloque ESO, 1999).



Source : M. Axente, 2012

Figure 4: Schéma des constituants de l'identité

L'idéal est une condition nécessaire mais non suffisante à la formation des réalités matérielles du territoire. Si la mémoire et les idéologies territoriales se déconnectent des préoccupations socio-économiques ou politiques contemporaines, alors le territoire disparaît. Il est nécessaire d'étudier les interactions qui existent entre les dimensions matérielles et immatérielles des territoires. Ces interactions peuvent être analysées au travers des représentations territoriales.

1.3.2 La mise en évidence de ces imbrications implique l'analyse des représentations territoriales

Selon Godelier, cité par Di Méo, 2003, « *les représentations résultent d'un processus cognitif qui permet de rendre présent à l'esprit, à la mémoire, des réalités intérieures ou extérieures à l'homme* ». Ces réalités peuvent être intellectuelles, concrètes ou imaginaires. Debarbieux (in Bailly, 2005) introduit une restriction, en distinguant les représentations des images. Selon lui, les représentations « *désignent le processus par lequel sont produites des formes, concrètes ou bien idéelles, dotées d'une existence propre, mais qui réfèrent toujours à un autre objet ou à un autre phénomène relevant d'un autre ordre de réalité* ». Au contraire, « *l'image est une*

forme particulière de représentation. Elle désigne les représentations qui se réfèrent au même ordre de réalité ».

Ces représentations peuvent être individuelles. Elles trouvent alors leur origine dans le vécu de chacun, dans l'affect qui le lie au territoire, mais également dans la réalité, dans la pratique que les hommes ont du territoire. L'homme vivant en société est imprégné par une culture dominante ; les représentations peuvent également être collectives. Ce sont les représentations sociales, influencées par la régulation sociale et les normes.

Individuelles ou collectives, les représentations territoriales s'enracinent dans la réalité matérielle tout autant qu'immatérielle. Elles constituent une forme de sélection et de réinterprétation du réel qui contribue à l'émergence des territoires. Bernard Debarbieux (in Bailly, 2005) conforte ce point de vue en soulignant que *« le processus de représentation est constitutif de la relation, à la fois sensible et pratique, que les hommes établissent avec le monde qui les environne »*. Il ajoute que *« les individus et les groupes d'individus subordonnent leur pratique de l'espace à la production de représentations permettant de l'appréhender, de lui conférer une signification collective et le cas échéant de le transformer »*. Moscovici, 1991 va encore plus loin en indiquant que *« les représentations ont une force compulsive qui n'a d'égale aucune force matérielle »*.

Les représentations trouvent en partie leur origine dans les pratiques du territoire mais les influencent également. Elles sont l'objet d'étude de la géographie comportementale qui *« essaie d'expliquer les comportements spatiaux des individus par la perception et la mémorisation visuelle qu'ils ont de leur environnement grâce à l'étude des cartes mentales »* (Debarbieux, in Bailly, 2005). Les cartes mentales sont reprises par la géographie dite de la perception qui en élargit la définition et qui voit en elles *« un construit qui rassemble les processus cognitifs qui permettent à une personne d'acquérir, coder, stocker, se remémorer et manipuler une information relative à la nature de son environnement spatial »* (Bailly, 2005). Lorsque l'on travaille sur les territoires, cet outil est indispensable, puisqu'il permet de travailler sur les représentations qu'en ont les hommes (chapitre 5). Or, pour exister, un territoire doit être mémorisé et représenté. Selon Kant, 1781, un territoire ne saurait exister *« en dehors des perceptions et des représentations humaines »*.

Utiliser les représentations en géographie, c'est montrer qu'au-delà des apparences existent des liens subtils et complexes qui unissent les hommes à leur territoire. En effet, *« l'essentiel est invisible pour les yeux »* (Saint Exupéry, 1943). Cette géographie renvoie à l'expérience

existentielle de chacun – et peut de ce fait être qualifiée d’existentialiste – et illustre, comment, en chaque lieu, s’articulent réel et imaginaire.

Les représentations peuvent aller au-delà de la simple image mentale d’un territoire. Elles peuvent relever d’une intentionnalité sociale et politique et être instrumentalisées ; elles se matérialisent alors dans des emblèmes et des symboles. Ces représentations symboliques jouent un grand rôle dans la construction et la durabilité des territoires. Dès 1952, Gottmann démontre que la construction de territoire politique s’accompagne toujours de la production d’une « iconographie » c’est-à-dire d’un système de symboles et de représentations qui permettent de fixer l’homme à l’espace qu’il occupe en créant des liens qui l’unissent au territoire. Ainsi pour que la construction territoriale puisse être effective, il faut que les autorités politiques, soucieuses d’instaurer un territoire, fassent émerger des représentations symboliques fortes. C’est notamment le cas en Alsace – région rattachée tantôt à la France, tantôt à l’Allemagne au cours de l’histoire – où les Alsaciens ont développé une identité propre basée sur des symboles forts : la Cigogne, les costumes folkloriques et « *d’elsasser Sproch* » - afin de s’individualiser par rapport aux Français ou aux Allemands, selon la période historique (Vogler, 1994, 1998).

Les espaces maritimes, comme les espaces terrestres, sont des espaces représentés²⁰ : « *la mer n’est pas un simple espace-support liquide. Elle s’insère dans un système de représentations au sein des sociétés. Les mythes et les légendes qui leur sont associés leur confèrent un sens et expliquent en partie les pratiques qui lui sont associées* » (Parain, 2010). Dans l’Antiquité et au Moyen-âge, la mer, espace mythique, est appréhendée comme un obstacle, un espace de non retour, voire une quête : Ulysse doit tromper d’innombrables dangers pour espérer retrouver sa femme et son fils. La mer apparaît comme source de malheur.

A ces époques, la mer représente aussi les limites du monde connu, symbolisées dans l’antiquité par les colonnes d’Hercule au-delà desquelles se trouve un océan inconnu, terrifiant, peuplé de monstres marins représentés sur les cartes de l’époque. Parmi ces terrifiantes créatures figure le Léviathan qui se tapit dans l’océan, antichambre des Enfers.²¹

²⁰ Voir annexe 3

²¹ La carte traditionnelle du Moyen-âge est la carte du « T dans l’O » où l’ « O » de la carte représente l’anneau océanique réputé infranchissable : gelé au Nord, brûlant au Sud, rendu impraticable par les courants, les hauts-fonds, les montagnes d’aimants retenant les navires.

Cette référence aux Enfers renvoie à la mort. En effet la mer possède à ces époques une autre symbolique : les espaces maritimes symbolisent le passage entre le monde des morts et celui des vivants, tel le Styx où Charon fait passer sur sa barque les âmes des défunts. Ce lien mer/mort est repris au XVII^{ème} siècle par le mythe des navires fantômes, tels le hollandais volant, qui hantent les océans.

Outre les peurs suscitées par les créatures marines et les bateaux fantômes qu'ils risquent de rencontrer en mer, les hommes sont également confrontés à la force des éléments : les Maelstroms²², la peur des submersions marines qui subsiste au travers du mythe des villes englouties, telle la ville d'Ys au large de Douarnenez ou l'Atlantide. Ces inquiétudes sont représentées dans des œuvres picturales comme la série d'esquisses sur le thème de *la vague* réalisée par Kabushika Hokusai (1830-1832) qui symbolise la fragilité des embarcations humaines face à la force des éléments marins.

Si ces mythes et ces légendes demeurent dans les pensées des gens de mer, les représentations actuelles sont beaucoup plus rationnelles. La raison en est, bien entendu, la meilleure connaissance des océans depuis l'essor de l'océanographie au XIX^{ème} siècle, initiée avec les expéditions océanographiques du *Lightening* en 1868, du *Porcupine* en 1869 et du *Challenger* entre 1872 et 1876. C'est également durant cette période que se développe le romantisme, courant artistique exaltant les sentiments et la beauté de la nature, notamment celle des paysages marins. Les œuvres de Baudelaire illustrent bien nos propos en évoquant tantôt l'amour, tantôt la haine qu'inspire la mer. Dans *l'Homme et la mer*, l'auteur immortalise l'amour et la peur que l'homme éprouve face à la mer :

« Homme libre toujours tu chériras la mer !

[...]

Et cependant voilà des siècles innombrables

Que vous vous combattez sans pitié ni remord,

Tellement vous aimez le carnage et la mort.»

²² Le Maelstrom est « un courant tourbillonnaire marin provoqué par le jeu des houles et des marées entre deux îles des Lofoten. Phénomène exagéré par les marins, il est devenu synonyme de tourbillons emportant tout sur son passage et responsable de la disparition de nombreux navires ».

Mais l'auteur évoque également la haine que peut véhiculer l'océan. Dans *obsessions*, il écrit les vers suivants :

« Je te hais Océan ! Tes bonds, tes tumultes,
Mon esprit le retrouve en lui ; ce rire amer
De l'homme vaincu, plein de sanglots et d'insultes
Je l'entends dans le rire énorme de la mer. »

Ainsi l'océan n'est pas un espace vide de toute représentation. Au contraire il véhicule de nombreux sentiments et ne laisse pas insensibles les hommes qui se reconnaissent en lui.

Cette imbrication entre mythe et réalité, constitutive des représentations des gens de mers, est à rapprocher de la notion de « maritimité » développée par Peron et Rieucou, 1996. Elle représente : « *la diversité et la richesse des représentations maritimes qui conditionnent partiellement les actions des hommes par rapport à ce milieu [...]. Parler de maritimité c'est inviter à réfléchir sur les constructions sociales et culturelles qui ont été édifiées par les groupes humains pour organiser leur relation à la mer, pour s'en protéger, pour la socialiser, pour la baliser, pour l'aimer* » (chapitre 3).

Cependant avec le développement du tourisme balnéaire et littoral, du tourisme ilien de masse, les représentations de l'espace maritime impactent l'ensemble de la population (et non plus uniquement ceux qui vivent de la mer). Elles s'en trouvent donc modifiées : l'espace de travail dangereux qu'est la mer devient un espace récréatif, un espace de loisir associé aux cocotiers, au bien-être et aux vacances, « *Là, où, tout n'est qu'ordre et beauté/Luxe calme et volupté [...]. Là où les vaisseaux sont d'humeur vagabonde* » (Baudelaire, 1840). C'est dans le courant du XX^{ème} siècle, avec le développement du tourisme de masse, que les pratiques se modifient, changeant également, en partie, les représentations associées à la mer. Après la seconde Guerre Mondiale se démocratise l'usage récréatif des plages symbolisé par les plages de sable fin où se développe le modèle des « 3 S : Sea, Sand and Sun auxquels en a été ajouté un quatrième dans les années 1960 : Sex » (Rieucou, 2009).

Ainsi pour ceux qui pratiquent ce type de tourisme, la mer est associée aux loisirs, au farniente et au bien-être, bien loin des peurs et des tourmentes qu'elle a pu représenter par le passé.

Les pratiques de l'océan varient en fonction des mythes et des légendes qui lui sont associés qui eux-mêmes évoluent en fonction de la connaissance que les sociétés ont de cet espace, qui elle-même découle, en partie, des pratiques de l'océan. Pratique et représentation des espaces maritimes sont en constante interaction et entretiennent des relations complexes, processus similaires à ceux qui existent au sein des espaces terrestres.

1.3.3 Vers le concept de territorialité

Les territoires naissent de l'imbrication entre la matérialité et l'immatérialité spatiale permettant aux hommes de s'identifier et de s'individualiser par rapport aux autres grâce à l'identité territoriale.

Mais à notre époque, caractérisée par la mobilité et une société dite des loisirs, les individus appartiennent à plusieurs groupes et pratiquent plusieurs espaces : ceux où ils habitent, où ils travaillent, où ils se sociabilisent, où ils partent plus ou moins fréquemment en vacances. Ils ont donc une « multi-appartenance » (Asher, 2001) spatiale et sociale remettant en cause « *l'ancrage au lieu par la multiplication des lieux de référence qui entraîne une multiplication des territoires d'appartenances. À chaque individu correspond un ensemble de lieux qui constituent « son patrimoine identitaire géographique » (Guérin-Pace, 2006 in Axente, 2012) et qui regroupe les lieux de naissance, de résidence, de travail, de loisir, de la famille..., les lieux passés et présents mais aussi des lieux imaginaires* » (Axente, 2012).

L'assemblage de ces territoires ne donne pas forcément une entité territoriale continue, mais leur somme constitue la territorialité des individus. La territorialité renvoie au rapport à la fois personnel et social que l'individu entretient avec l'espace géographique. Pour Raffestin la territorialité « *reflète la multidimensionnalité du vécu territorial par les membres d'une collectivité, par les sociétés en général* ». La territorialité « *se réfère principalement à l'espace vécu de l'individu territorialisé* » (Balbastre, 2010).

De manière concrète, l'individu se base sur ses acquis, ses représentations, ses rêves s'approprie son espace pour en faire un territoire individualisé, sentimental, pour bâtir sa propre territorialité. Debarbieux et Vanier, 2002, n'hésitent pas à parler de « butinage territorial » de la part de l'individu et de ses pratiques : « *il parcourt des lieux non contigus (domicile, travail, loisir, famille), y puise ses ressources diverses (matérielles et idéelles) et*

sculpte ainsi sa propre territorialité». L'individu construit sa territorialité en fréquentant des lieux, en les pratiquant et, par la force du processus de répétition, ces lieux s'ancrent dans l'esprit, pour devenir représentation. Ainsi territorialiser revient pour les individus et les sociétés à affirmer des lieux et à les connecter.

Cette définition de la territorialité s'applique aisément à la territorialisation des espaces maritimes qui peuvent être intégrés aux espaces de loisirs ou de travail des usagers mais pas forcément à leur espace de résidence. De plus les espaces transfrontaliers maritimes n'ont pas d'existence institutionnelle propre et ne trouvent leur existence que dans les pratiques qu'y s'y opèrent. Ils ont un contour relativement flou, déterminant le profil fluctuant et mouvant des espaces maritimes propre à la territorialité.

Cependant cette définition pose la question des lieux. À priori, dans un espace décrit comme lisse et uniforme, évoquer la notion de lieu semble étrange. Mais les travaux de Parrain, 2010, invitent à nuancer l'absence de paysage maritime ; En effet selon cette chercheuse, des géographes tels que Reclus, Vallaux, Vanney ou Louchet mentionnent l'existence de régions maritimes naturelles. Chaque océan présenterait des « *caractéristiques morphologiques spécifiques [...]. Les océans sont définis par leur topographie sous-marine et de surface* » (Parrain, 2010). Ces régions naturelles maritimes peuvent être délimitées par rapport à la température de l'eau, sa salinité, sa couleur, aux vents ou aux courants dominants, par la hauteur des vagues ou encore par rapport aux espèces qui les pratiquent. Nous pouvons citer l'existence de régions océaniques antarctique ou subantarctique qui sont basées sur des considérations hydrographiques. Certains géographes tels que Vanney, 2002, viennent même à parler de régionalisation maritime rendue possible par la présence de signes et de repères : « *navigateurs et pêcheurs ont recueilli des indices visibles et probants, leur permettant de tracer des lignes de démarcation, premier jalon d'une régionalisation océanique. Pour ce faire ils se basaient sur le comportement particulier de la mer [...] une ambiance climatique [...] l'étrangeté des êtres vivants, [...], les flux dominants, [...] ou bien un type de fond chalumable* » (Vanney, 2002). Les cartes des biomes océaniques²³ mis en évidence par les écologues représentent la flore dans une région climatique donnée et peuvent de ce fait être comparés aux zones de la biogéographie. Les travaux de Longhurst ont permis d'identifier plusieurs biomes dans l'océan Atlantique en étudiant les logiques spatiales des écosystèmes

²³ Voir annexe 4

marins. Il souligne la difficulté à proposer des « *partitions stables dans un océan variable* » (Longhurst, 2007), difficulté qui ne veut pas dire impossibilité.

Ainsi il existe des éléments de démarcation au sein de l'espace maritime qui peuvent s'apparenter à des lieux particuliers, dans la mesure où des images et des histoires sont rattachées à ces lieux qui prennent alors une dimension idéelle, voire même symbolique. Ainsi il existe des lieux symboliques en mer, signe de la territorialisation de ces espaces, pour ceux qui savent les voir.

La question des lieux maritimes peut être illustrée par le processus de territorialisation de la mer engagé dans les sports de glisse et particulièrement dans le surf. Dans « *territoire vague* », Anne-Sophie Sayeux, 2010, démontre que le territoire des surfeurs est matérialisé par de hauts lieux symboliques, les spots mythiques, les « belles vagues » qui sont intimement liées à leurs histoires, leurs cultures, leurs identités. Ces hauts lieux donnent lieu à une cartographie de l'intime démontrant la territorialisation de la mer. Ces spots mythiques sont des « hauts lieux » dans la mesure où ils sont inscrits dans la mémoire collective des surfeurs : ils sont chargés de sens et ont une très forte portée symbolique. De plus ils contribuent à faire émerger une histoire commune au sein de leur communauté. « *La mémoire dont ils participent reste encore vivante, constitutive du présent, voire d'une mythologie collective qui sert de repère socio-spatial* » (Sayeux, 2010). « *C'est à partir de ces hauts lieux que peuvent se définir une identité tant sur le plan individuel que sur le plan collectif* » (Augé, 1992).

La dimension symbolique des lieux du surf est très forte et témoigne de leur existence au sein des espaces maritimes. De même les navigateurs et les pêcheurs, de part leur pratique régulière, créent des lieux chargés de symboles qui structurent les espaces maritimes et contribuent, en partie, à leur territorialisation.

La territorialité à la fois fluctuante et diverse nécessite la prudence de l'observateur puisque « *toute territorialité ne recouvre pas forcément un territoire borné ou esquissé mais plusieurs* » (Balbastre, 2010). La territorialité permet d'inclure la dimension évolutive et non définitive des territoires. Cet angle d'approche est également repris par la territorialisation qui renvoie aux processus à l'œuvre dans toute construction territoriale qu'ils soient politiques, sociaux, culturels, idéels ou fonctionnels.

Le terme territorialisation est alors appréhendé :

« en tant qu'ensemble de processus engagés par les systèmes d'acteurs et/ou agents, par les organisations sociales et politiques, par les dispositifs et procédures ad hoc, par les rapports de force et les mises en tension, par les déterminants économiques et structurels, par des configurations génériques existantes et/ou des configurations particulières émergentes, permettant de faire exister le territoire, se maintenir et parfois devenir opératoire. [...]. La territorialisation c'est donc l'ensemble des actions, des techniques et des dispositifs d'action et d'information qui façonnent la nature ou le sens d'un environnement matériel pour le conformer à un projet territorial. » (Vanier (dir), 2009).

Lorsque l'on étudie la territorialisation d'un espace, il convient de mettre en avant le mouvement de construction du territoire en considérant les facteurs et les processus de différentes natures les générant et en mettant l'accent sur les dynamiques naissantes des réflexions territorialisées plutôt que sur les actions d'aménagement complètement concrétisées. Cet angle d'approche s'applique tout à fait aux espaces maritimes, espaces en cours de territorialisation.

Ainsi la mer peut être appréhendée comme un espace en cours de territorialisation où s'imbriquent la matérialité et l'immatérialité de ces espaces.

Conclusion du chapitre 1

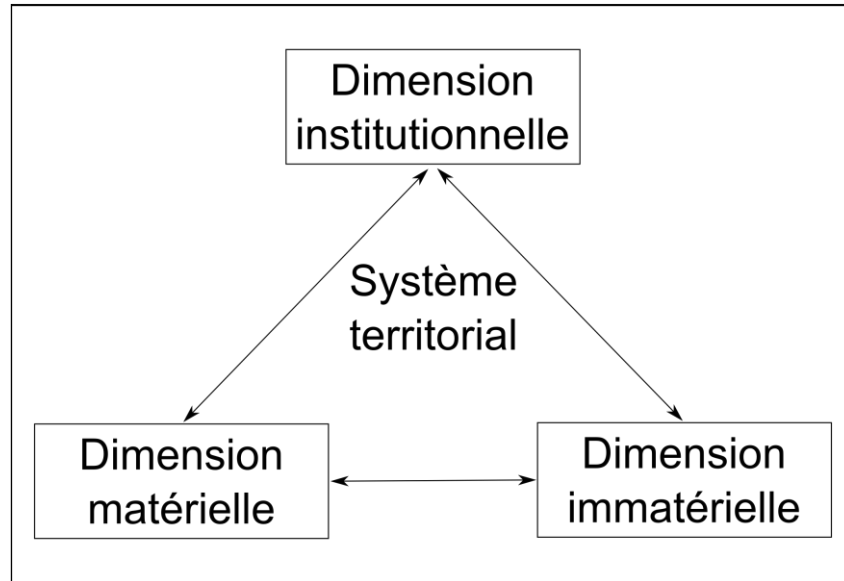
Il existe des analogies entre les territoires terrestres et maritimes qui peuvent tous deux être analysés sous l'angle de l'appropriation politique. Cette dernière renvoie aux jeux de pouvoir entre les acteurs et à l'appropriation à travers leur coopération qui fait de l'espace un véritable projet en évolution constante. Leur territorialisation renvoie également à l'appropriation résultant des pratiques et des représentations qu'en font les sociétés.

Maritime ou terrestre, le territoire doit être analysé sous trois angles dont la séparation est importante d'un point de vue didactique. Mais dans la réalité ces dimensions sont fortement imbriquées, en interaction constante et constituent un tout unique et insécable. Il est important d'étudier les interactions, les rétroactions qui s'opèrent entre les différentes dimensions territoriales pour comprendre les processus en jeu. Le territoire constitue un système complexe dont les parties sont dépendantes les unes des autres.

La matérialité du territoire correspond à sa structuration, aux flux qui le parcourent ainsi qu'à sa dimension socio-économique. Cet angle d'approche, correspondant à la composante fonctionnelle du système territorial de Moine, 2006, est tout à fait applicable aux espaces maritimes, espaces largement pratiqués et exploités par les populations. De plus ces espaces sont structurés par de nombreux liens tels que les liaisons ferry, les liaisons aériennes ou encore par des liens fixes tels que le tunnel sous la Manche. L'étude de la matérialité de l'espace est développée dans notre travail à travers une analyse des moyens de transport et des structures, qui existent entre les rives de la Manche ainsi que par une étude approfondie des traversées de la Manche.

L'immatérielle du territoire fait référence au sens, aux valeurs, aux mythes et légendes qui y sont associés et lui permettent d'exister. Elle correspond à la composante idéale du système territorial de Moine, 2006, et est transposable aux espaces maritimes, espaces associés à la « maritimité ». Afin d'intégrer cette approche, une étude est menée auprès des résidents de l'espace d'étude afin d'analyser leurs représentations de l'espace et de déterminer les facteurs qui les influencent.

L'institutionnalisation est une dimension importante des territoires puisqu'elle permet de les pérenniser. À première vue cette dimension est plus éloignée des espaces maritimes transfrontaliers que celles citées précédemment puisque les espaces transfrontaliers maritimes n'ont pas d'existence institutionnelle propre. Par contre ces espaces sont propices à la mise en place de pratiques de coopération entre les acteurs institutionnels en poste dans ces territoires. De plus les bassins maritimes s'apparentent à des espaces de projets trouvant leur existence dans la volonté des acteurs institutionnels tels que l'Union Européenne. Ainsi il est légitime d'aborder les espaces maritimes sous l'angle de leur institutionnalisation. Dans notre travail cette dimension est étudiée sous l'angle des acteurs, de la coopération qui se met en place sur un espace particulier pour faire émerger un territoire de projet. Elle rejoint la composante institutionnelle du système territorial de Moine, 2006.



Source D. Blanchard

Figure 5 : Schéma du système territorial

Malgré leurs similitudes, les territoires terrestres et maritimes ne peuvent pas être définis de la même manière : les espaces maritimes sont définis par une territorialisation matérialisée par le mouvement. Les échanges et les pratiques ne se limitent pas aux limites administratives de l'État. Cette inadéquation entre les limites administratives et les pratiques pose la question des territorialités transfrontalières.

Chapitre 2 : Les territoires transfrontaliers maritimes

La réflexion menée au premier chapitre démontre que les espaces maritimes peuvent être abordés sous l'angle de la territorialisation en raison des nombreuses pratiques qui s'y opèrent, des représentations qu'ils suscitent et de leur gestion. De plus, leur nature particulière est propice à la mise en place de pratiques de coopération entre les États riverains des bassins maritimes. Ces pratiques visent à rapprocher les peuples au-delà des frontières, élément important pour l'émergence de territoires transfrontaliers. Ce chapitre est consacré à la mise en œuvre d'une réflexion théorique à propos de ces derniers abordant, dans la sous-partie 2.1, une discussion autour des différences et des similitudes entre les frontières maritimes et terrestres en géographie. Les territoires transfrontaliers maritimes sont conceptualisés dans la sous-partie 2.2. Enfin la sous-partie 2.3 revient sur leurs spécificités et les questions qu'ils suscitent.

2.1 Les frontières maritimes : un objet géographique longtemps délaissé par les géographes présentant des similitudes avec les frontières terrestres

Les frontières maritimes, contrairement aux frontières terrestres²⁴, sont étudiées par les géographes. En effet, pendant de nombreuses années ces derniers, dans la tradition Vidalienne, se sont désintéressés de l'analyse de l'espace marin. Le travail de Lucile Medina-Nicolas²⁵ qui répertorie l'étude des frontières à travers la production doctorale française entre 1970 et 2002 illustre pleinement ce constat. Si l'étude des frontières est omniprésente au sein des thèses de géographie, l'étude des frontières maritimes en est exclue. Ces dernières sont essentiellement l'objet du droit public considérant la frontière comme une ligne et l'étudiant

²⁴ Dès l'émergence de la géographie comme discipline scientifique autonome, les géographes étudient les frontières. Mais, suite aux dérives de la geopolitik allemande, cet objet d'étude fut, d'une manière générale, délaissé par les géographes français. Ce n'est qu'au milieu des années 1970 que la géopolitique fut de nouveau considérée comme discipline à part entière et que les frontières suscitèrent un regain d'intérêt parmi les géographes, notamment dans le cadre de la construction européenne.

²⁵ Voir annexe 5

sous l'angle technique et géopolitique. Cependant il n'est question que de la production doctorale qui ne dresse qu'une vague esquisse de l'ensemble de la production scientifique relative aux frontières maritimes. En effet certains géographes se sont intéressés à l'analyse des frontières maritimes tels que Guichonnet et Raffestin, dans leur ouvrage de 1974, qui considèrent que les frontières maritimes et les frontières terrestres ont des fonctions similaires. Joël le Bail a également publié un article relatif aux frontières maritimes dans l'ouvrage dirigé par Jean Pierre Renard, 1997, intitulé le *Géographe et les Frontières*. Plus récemment des chercheurs tels que Brice Trouillet, Camille Parrain ou Mathilde de Cacqueray ont étudié la territorialisation de la mer et, de ce fait, se sont penchés sur l'étude des frontières maritimes. Christian Fleury a également étudié cette thématique dans sa thèse de doctorat soutenue en 2010, en cherchant à développer une « géographie sociale des frontières maritimes ». C'est à travers cet angle d'approche que nous les analysons. Notre travail a d'abord établi une analyse comparée des fonctions frontalières maritimes et terrestres puis a étudié leur territorialisation.

2.1.1 Analyse des fonctions frontalières

Notre travail analyse l'affirmation de Guichonnet et Raffestin : « *les frontières maritimes ont les mêmes fonctions que les frontières terrestres* ». Pour ce faire, les différentes fonctions frontalières sont étudiées, puis confrontées aux frontières maritimes pour analyser celles qui peuvent s'y appliquer dans la mesure où l'existence d'un territoire transfrontalier, maritime ou non, est en partie liée à ces fonctions.

La frontière est d'abord assimilée à la limite étatique : elle s'apparente alors à « *la limite d'un territoire d'un État et de sa compétence territoriale* » (Brunet, 1992 in Brunet, Ferras, Thiery, 1992). En effet, Michel Foucher (1994), citant Sautter, déclare que « *les frontières nous renvoient à la nature même de l'État moderne qui a besoin des frontières pour exister* ». Elle introduit une discontinuité dans l'espace : c'est la limite entre deux États distincts qui ont leur propre organisation de l'espace, mentalité, culture, gouvernement, etc. Cette définition nous renvoie à un certains nombres de fonctions frontalières.

La fonction légale : la frontière délimite une portion territoriale à l'intérieur de laquelle s'applique un droit unique et valable pour tous.

La fonction fiscale : chaque État est libre d'imposer ses propres taxes, ses propres taux d'imposition, son propre taux de change²⁶. Cette fonction peut créer des différentiels économiques de part et d'autre de la frontière : les cigarettes étant moins coûteuses en Espagne, de nombreux Français passent la frontière pour s'y approvisionner. L'euro étant dévalué par rapport à la livre sterling, de nombreux Anglais profitent de ce différentiel pour acheter des propriétés en Europe, et notamment en France²⁷. Ces différentiels expliquent également que de nombreux Français viennent travailler en Suisse puisque les travailleurs frontaliers résidant en France et travaillant en Suisse profitent d'avantages fiscaux non négligeables. Cette fonction se traduit également par la taxation de certaines marchandises provenant de l'étranger.

La fonction de contrôle : la frontière permet de surveiller les hommes et les marchandises qui la franchissent : elle apparaît alors comme un instrument d'exclusion et d'interdiction. Elle joue donc un rôle de barrière ou de filtre. De barrière si elle est fermée à tout homme ou marchandise, de filtre si elle permet de sélectionner les hommes qui ont le droit de la traverser. Cette fonction n'est pas figée dans le temps et peut évoluer en fonction du contexte politique²⁸ : *« de statut de barrière qui restreint toute diffusion et entraîne une sorte de juxtaposition de deux espaces distincts, elle peut devenir un filtre, une ligne de contact, passant de statut de « coupure » à celui de « couture », selon l'expression très connue de Claude Raffestin »* (Leloup, Moyart, Pecqueur, 2005). Inversement, des barrières peuvent être créées, là où, auparavant, il y avait des liens.

Le premier cas de figure peut être illustré par l'exemple de l'évolution des frontières en Europe. Selon Michel Foucher et Jean Pierre Renard, c'est avec la naissance de l'État moderne en Europe, à partir de la fin du Moyen Age, *« que se développe le concept de frontière, de ligne cadre, de limite d'expansion d'un pouvoir central ou encore de ligne d'affrontement entre deux constructions politiques concurrentes »* (Renard, 1997). Selon Pradeau, 1994, la frontière moderne naît suite au traité de Rijswijk qui instaure, en 1697, le Rhin comme frontière entre le royaume de France et l'empire des Hasbourg. Louis XIV assigne une fonction militaire²⁹ à cette frontière en sommant Vauban de construire des places

²⁶ Hors l'Union Européenne

²⁷ Il convient de s'interroger sur les conséquences qu'aura le *Brexit* sur ces pratiques

²⁸ Voir le contexte actuel de fermeture des frontières en raison de l'afflux de migrants en Europe

²⁹ Selon Foucher, 1987, 1994, la frontière est par nature militaire puisque *« le terme français frontière apparaît au début du 14ème siècle comme l'adjectif féminin du substantif front »*.

fortes sur les rives du Rhin, afin de protéger le territoire national des autres États. La fonction militaire de la frontière peut également être illustrée par la réactivation de la ligne Maginot durant la seconde guerre mondiale. Ces exemples soulignent les fonctions militaires et de contrôle des frontières. Mais ces fonctions ne sont pas figées dans le temps et peuvent évoluer en fonction du contexte politique. En effet, suite à la seconde guerre mondiale qui déchira l'Europe, les dirigeants politiques essayèrent de défonctionnaliser la frontière, autrement dit d'atténuer ses différentes fonctions, dont celle de contrôle, pour limiter les ruptures qu'elle entraîne. Ils instaurèrent alors, progressivement, un espace de libre circulation des hommes, des marchandises, des capitaux et des idées entre les frontières des pays européens - l'espace Schengen -, renforcé par la mise en place d'une monnaie unique, l'euro ; ainsi qu'un espace de coopération politique et économique : la CEE, devenue l'UE. Cependant, cela ne veut pas dire que les frontières disparaissent pour autant. Les gouvernements politiques restent souverains et les frontières extérieures de l'Union Européenne ne cessent d'être renforcées : les frontières entre Ceuta et Melilla, enclaves espagnoles localisées au Maroc, ont été renforcées suite à la construction de véritables murs.

Lorsque nous évoquons le second cas de figure, nous pensons notamment à la frontière entre la Corée du Nord et la Corée du Sud³⁰. Fixée au 38^{ème} parallèle, elle trouve son origine dans le contexte de la guerre froide, conflit idéologique opposant le capitalisme et le communisme. Cette frontière, matérialisée avant la guerre par quelques panneaux, est devenue une véritable barrière quasiment infranchissable ; la frontière s'étend sur une zone de 4 kilomètres de part et d'autre, laissée en friche et minée par plus d'un million de mines. Cette zone de démarcation militaire, dénommée DMZ (*Demilitarized Zone*), est délimitée par des lignes de barbelés, des miradors, des tranchées « *traçant un paysage géomilitaire symétrique* » (Foucher, 1994), de part et d'autre de la ligne-frontière. Il y patrouille près de 700 000 soldats nord-coréens et quelque 410 000 soldats sud-coréens. Ce dispositif a quasiment gelé l'ensemble des échanges entre ces deux pays. L'unique point de contact, très contrôlé, est localisé à Panmunjam. Ainsi la frontière apparaît comme le glacis militaire qui a pour fonction de protéger l'État-nation des autres États. La frontière s'apparente à une zone de rupture et de démarcation entre deux États « *entraînant, entre autres, des ruptures idéelles, institutionnelles et fonctionnelles* » (Hinfray, 2010). La rupture idéelle est, dans le cas présenté, illustrée par l'opposition entre le capitalisme et le communisme. La rupture institutionnelle se traduit, quant à elle, par

³⁰ Ce n'est qu'un cas de figure parmi d'autres. Il existe bien d'autres situations similaires à la surface de globe mais pour ne pas alourdir la démonstration nous avons choisi de n'en évoquer qu'un.

l'opposition entre un régime totalitaire et un régime démocratique qui n'entretiennent quasiment aucune relation, en dépit de leur proximité géographique ; la rupture fonctionnelle est matérialisée par la quasi-absence de flux et d'infrastructures traversant la frontière.

La fonction de contrôle des frontières maritimes se divise en deux types de contrôle : ceux qui s'opèrent en pleine mer³¹ et ceux qui sont relatifs à un risque initié à partir d'un littoral étranger³². Ces fonctions ne s'appliquent pas de la même manière selon la zone de l'espace marin³³ considérée et, de ce fait, les fonctions frontalières ne s'appliquent pas uniformément au sein de l'espace maritime. C'est au sein de la mer territoriale, où l'État exerce sa pleine souveraineté, que les frontières sont les plus fonctionnelles. Au sein de cette zone les lois nationales s'appliquent ainsi que le système de taxation en vigueur dans le pays : depuis 1999 les boutiques « *duty-free* » sont interdites sur les traversées transmanche. Cependant la fonction de contrôle est à relativiser même au sein de la mer territoriale. En effet les navires de commerce disposent d'un droit de passage inoffensif (chapitre 1). Les États ne peuvent donc pas leur interdire l'accès à leurs eaux territoriales. Néanmoins ce droit de passage inoffensif ne s'applique pas pour les flux s'effectuant entre les États riverains de la mer frontalière. C'est alors dans les ports que s'effectue le contrôle des personnes et des marchandises. Outre ces contrôles portuaires, les États exercent le contrôle de l'immigration clandestine et des flux illégaux au sein de leurs eaux continentales. La zone des 24 miles ou zone contiguë, correspondant à la zone tampon entre la mer continentale et la Zone Economique Exclusive, permet à l'État de prévenir les infractions liées à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou migratoires et de réprimer les infractions. Georges Labrecque, 2004, affirme qu'au sein de cette zone, « *l'État, loin de se voir reconnaître une souveraineté, ne peut exercer que le contrôle nécessaire en vue de prévenir et de réprimer les infractions aux lois et aux règlements commises sur le territoire ou dans la mer territoriale* ». Au sein de la Zone Economique Exclusive, l'État ne se voit pas reconnaître une souveraineté totale mais une « *juridiction exclusive* » concernant un nombre limité de matières, notamment la pêche. Le juge Prosper Weil, 1989, distingue le rôle que jouent

³¹ Tels que les contrôles des pollutions et celui des pillages des ressources marines

³² Tels que la contrebande de marchandises légales (fraude fiscale) ou illégales, l'immigration clandestine et les actes terroristes.

³³ La cartographie des différentes délimitations des espaces marins est consultable au chapitre 1 dans le paragraphe intitulé « la mer : un espace délimité »

l'occupation et l'exercice effectif des souverainetés dans la délimitation terrestre et la délimitation maritime. Il souligne ainsi la différence majeure existant entre les frontières maritimes et terrestres : «*contrairement à la frontière terrestre qui sépare les souverainetés dans la totalité de leurs aspects, la frontière maritime (à l'exception de celle de la mer territoriale) ne sépare que des droits souverains de caractère fonctionnel, et donc limité* ». Ainsi certaines frontières sont omni-fonctionnelles, d'autre multi-fonctionnelles et encore d'autres uni-fonctionnelles. Au contraire des frontières étatiques, il est possible de réaliser une typologie des frontières maritimes basées sur leur degré de fonctionnalité.

Le tableau 1, réalisé par Bernard Dujardin, vice président de l'Institut Français de la Mer, synthétise nos propos.

Zone maritime	Souveraineté de l'État sur les :	
	ressources	navires
territoire (*)	totale	totale
mer territoriale	totale	totale sauf sur navires étrangers (**)
ZEE	totale	réduite à la protection des ressources
haute mer	partagée	réduite à la police du pavillon national
ZEE étrangères	nulle	réduite à la police du pavillon national (***)
mers territoriales étrangères	nulle	réduite à la police du pavillon national (****)
territoires étrangers (*)	nulle	nulle

* et eaux intérieures
 ** en passage inoffensif
 *** sous réserve de respecter les ressources
 **** sous réserve de respecter le passage inoffensif

Source : Institut Français de la Mer

Tableau 1: La souveraineté étatique en mer

Ces nuances de fonctionnalité peuvent, d'une certaine manière, être rapprochées des processus de défonctionalisation des frontières terrestres retrouvées dans certaines parties du monde. C'est, par exemple, le cas des États membres de la zone Schengen ou encore ceux de la zone euro qui renoncent à une partie de leur souveraineté nationale. Ainsi les différences entre frontières maritimes et frontières terrestres, basées sur le degré de souveraineté étatique s'exerçant sur l'espace délimité par la frontière, peuvent parfois s'estomper. Ces

défonctionnalisations frontalières sont propices à l'émergence de territoires transfrontaliers, espace géographique constitué par les échanges, les liens (paragraphes 2.2 et 2.3).

Il est à noter que l'espace maritime est un espace multidimensionnel. Il est composé de cinq plans à savoir : le sol, le tréfond, la colonne d'eau, la surface liquide et l'espace aérien. De ce fait, les fonctions de la frontière ne s'appliquent ni de la même manière, ni sur les mêmes zones, en fonction de la dimension de l'espace marin considérée. De plus certaines ressources sont mobiles ; c'est notamment le cas de la ressource halieutique. Ainsi les zones contrôlées peuvent être mouvantes et évoluer dans le temps en fonction des saisons. Nous retrouvons ici une autre différence entre les frontières maritimes et les frontières terrestres, mise en évidence par le juge Prosper Weil : « *la délimitation terrestre repose fondamentalement sur l'idée qu'il ne saurait y avoir de chevauchement de souveraineté sur un même espace, tandis que la délimitation maritime postule la concurrence sur un même espace* ». De ce fait l'espace maritime est un espace très complexe à contrôler au cœur de nombreux conflits géopolitiques (chapitre 1).

Même s'il existe des particularités propres à l'espace maritime, nous venons de démontrer que les fonctions légales, fiscales et de contrôle s'exercent en partie sur l'espace maritime. Mais les fonctions de la frontière sont également invisibles. Elles appartiennent aussi au domaine des représentations et de l'imaginaire :

La fonction symbolique : la frontière marque, dès son franchissement, la cohérence politico-administrative de la communauté qu'elle enveloppe et est imprégnée de symboles nationaux tels que les drapeaux et les panneaux de signalisations. Outre ces symboles très factuels, il est également question de l'idéologie qu'elle véhicule : « *la frontière entre l'URSS et les pays capitalistes n'était pas seulement la limite d'exercice de leur souveraineté, mais aussi la ligne de contact entre deux systèmes économiques et entre deux systèmes culturels et politiques, à savoir l'idéologie bourgeoise et l'idéologie socialiste* » (Kozesnikov, 1948, cité par Foucher, 1987). De même le pan de la muraille de Chine construit sous le règne de la dynastie Ming (entre 1320 et 1595), que l'on qualifie de grande muraille intérieure, matérialise la frontière symbolique entre le monde des nomades et celui des sédentaires (selon Foucher, 1987).

La fonction imaginaire : les frontières s'inscrivent dans les représentations que s'en font les gens. Beaucoup de migrants quittent leur pays d'origine et sont prêts à risquer leur vie pour franchir les frontières européennes car, dans leur imaginaire, cet acte leur permet d'accéder à un monde qu'ils croient meilleur et où la vie serait plus facile. Ils sont à la recherche d'un idéal de vie qu'ils pensent trouver en traversant les frontières. Ce sont en partie les représentations qu'ils se font de leur vie future, au-delà de cette frontière, qui conditionnent leur acte.³⁴

Il réside ici une différence majeure entre frontière maritime et frontière terrestre. En effet les frontières s'inscrivent dans l'immatérialité et dans le registre symbolique. Or pour matérialiser cette idéologie territoriale, il convient de multiplier les lieux l'incarnant tels que les postes frontières. Lucchini et Voelckel, 1996 confirment cette différence en affirmant que *« tout ce qui touche aux frontières terrestres est imprégné d'une puissante charge émotionnelle et de représentations symboliques dont les frontières maritimes n'offrent aucun équivalent »* [...] puisque *« le territoire maritime, dépourvu de population permanente forme un système ouvert, aux frontières invisibles (seulement indiquée sur les cartes marines) et perméable »*. Ces auteurs ajoutent que la frontière maritime est *« dépourvue de résonance affective »*. Ces propos sont également ceux tenus par Foucher, 1994, ou Bardonnnet, 1989. Ce dernier stipule que *« les frontières terrestres recèlent, dans l'imaginaire des peuples comme dans leur inconscient collectif, une dimension affective, pour tout dire sacrée, et par conséquent un potentiel passionnel considérable que n'avait jamais comporté, au moins jusqu'à présent la frontière maritime »*. Ces propos sont relativisés par George Labreque, 2006, pour qui cette différenciation n'est pas si évidente. Il illustre ses propos en prenant comme exemple les frontières entre le Chili et l'Argentine, ou encore l'occupation militaire israélienne sur les eaux palestiniennes³⁵. Cette charge symbolique des frontières maritimes est fortement véhiculée par les médias, notamment dans le contexte actuel de multiplication des contrôles frontaliers sur les mers pour enrayer l'afflux de migrants. Ce fait renforce la fonction imaginaire et symbolique des frontières maritimes.

³⁴ Cette remarque vaut principalement pour les migrants économiques. Il est évident que le contexte est différent pour les migrants fuyant la guerre dans leur pays.

³⁵ Le récent arbitrage du tribunal de la Haye en mer de Chine entre la Chine et les Philippines et le rétablissement du service militaire en Suède pour protéger la frontière maritime entre la Russie et la Suède viennent confirmer ce point de vue.

La référence à la symbolique de la frontière maritime renvoie également à la question des paysages maritimes (chapitre 1). Ceux-ci existent au sein des espaces maritimes, même s'ils sont difficilement perceptibles pour les néophytes. Les frontières maritimes trouvent dans ces paysages une certaine forme de matérialisation. De plus, il convient de ne pas oublier que toute côte est une frontière.

Les discontinuités induites par la frontière, ses fonctions, notamment imaginaires et symboliques, s'ancrent durablement dans l'espace : même lorsque la frontière est abolie les anciennes disparités et les représentations induites par l'ancienne frontière continuent d'exister. C'est notamment le cas dans le Berlin réunifié. Le mur de Berlin et les zones défensives juxtaposées ont, pendant près de 30 ans, rendu étanches les deux secteurs de Berlin, dans les pratiques et les représentations des Berlinoises. Malgré la chute du Mur et la réunification allemande, la séparation induite par la frontière est toujours palpable, notamment à travers les pratiques spatiales des Berlinoises :

« L'empreinte spatiale du Mur continue à structurer l'exploitation de la nouvelle configuration spatiale à l'Ouest par les habitants de la partie Est, et réciproquement, en insufflant un gradient dans la connaissance et la fréquentation de l'espace. Berlin allie aujourd'hui des arrondissements à la fois très proches du point de vue des distances et très distants en termes de pratiques de la ville. » (Dury, in Amilhat-Szary, Fourny (dir), 2006).

Mais la frontière ne s'apparente pas qu'à une rupture et une barrière entre États : elle est également une zone de contact (paragraphe 2.2.), une synapse³⁶ entre deux entités territoriales distinctes. De par sa présence, la frontière induit des différentiels qui sont exploités par les populations. De tout temps, en dépit de la rupture qu'elle induit, des activités économiques se sont développées grâce à elle comme les activités militaires, douanières, ou encore la contrebande.

La réalité est souvent beaucoup plus complexe. La frontière n'est, dans la plupart des cas, ni totalement ouverte, ni totalement fermée. Son degré d'ouverture varie en fonction du lieu géographique et/ou de la période temporelle. Un certain nombre d'auteurs, tels que Raffestin, Guichonnet, 1974 ou encore Pradeau, 1994, ont réalisé des typologies des frontières

³⁶ La Synapse est un concept géographique, inspiré par le vocabulaire médical et développé par Brunet, qui désigne « tout lieu de communication géographique, d'échanges, de transbordements et de transferts » (Brunet, Ferras, Théry, 1992).

en fonction de leur degré d'ouverture. Ce dernier indique qu'une frontière peut être ouverte pour certaines choses et fermée pour d'autres. Il peut parfois exister une forte dissymétrie de part et d'autre de la frontière. C'est le cas entre le Mexique et les États-Unis où la frontière est ouverte des États-Unis vers le Mexique et fermée du Mexique vers les États-Unis ; dans ce dernier sens elle est matérialisée par un mur contrôlé par les forces de l'ordre pour éviter l'émigration clandestine³⁷. Cette situation s'explique en partie par les différentiels induits par la frontière. Les politiques migratoires des États-Unis et du Mexique ne sont pas les mêmes car la frontière délimite deux portions territoriales où s'appliquent deux droits distincts. De plus la portée symbolique de la frontière diffère pour les Américains et les Mexicains, symbolisant pour ces derniers le « rêve américain », promesse supposée d'une vie plus agréable. La frontière est ouverte pour les Américains et notamment pour les entrepreneurs américains qui sont incités, grâce à une fiscalité très attractive (zone franche), à localiser leurs entreprises de l'autre côté de la frontière, au Mexique. Outre ce différentiel fiscal frontalier, les entrepreneurs américains exploitent également le différentiel frontalier législatif concernant le droit du travail : les salaires sont beaucoup plus bas au Mexique et les salariés beaucoup plus flexibles et non syndiqués. Ainsi les Maquiladoras illustrent à la fois la dissymétrie des frontières et le dynamisme économique des zones frontières suscités par des différentiels fiscaux et législatifs.

Ainsi il existe des similitudes entre les fonctions des frontières maritimes et terrestres. Cependant les frontières maritimes possèdent des particularités qui leurs sont propres en raison de leur nature particulière³⁸. Les similitudes entre frontières terrestres et maritimes concernent également la nécessité de les analyser toutes les deux dans leur dimension zonale.

³⁷ Mur que D.Trump a souhaité renforcer suite à sa récente investiture

³⁸ Ces spécificités ont été analysées par Georges Labrecque, 2004, dans : Les frontières maritimes internationales, géopolitique de la délimitation en mer ou encore par Lucchini et Voelcker, 1996, dans le droit de la mer tome 2 Volume 1, délimitation

2.1.2 Les frontières maritimes et terrestres : deux espaces en voie de territorialisation

Michel Foucher, 1987, citant Gottmann, 1980, indique que le « *principal débat qui traverse l'ensemble de la littérature consacrée aux frontières a consisté à savoir si la frontière est une ligne ou une zone* ».

Avant le 14^{ème} siècle la frontière n'existe pas en tant que telle en Europe. En effet les futurs États-Nations sont alors divisés en seigneuries. Les limites entre ces entités territoriales sont floues et ne peuvent pas être assimilées à des frontières. Il faut attendre la fin du Moyen Age et la constitution des États modernes pour qu'apparaissent les frontières, limites linéaires entre deux États. Le processus de linéarisation des frontières est le résultat d'un long processus historique étroitement associé à l'essor de la cartographie. Jean Pierre Renard affirme que « *les frontières n'eussent sans doute jamais atteint la simplicité et la linéarité actuellement reconnues* » sans la cartographie. Mais il faut attendre les années 1750, en France, pour qu'une réelle volonté politique et intellectuelle rende linéaires les frontières. Selon Michel Foucher, la carte réalisée par J.D. Cassini entre 1748 et 1815, à la demande de l'État, révolutionne la représentation des territoires dans la mesure où elle permet de les voir dans leur globalité ; les frontières étatiques y figurant comme des lignes par généralisation.

La frontière peut donc être définie comme la ligne qui sépare deux États, c'est le « *boundary* » anglo-saxon qui désigne, selon Pradeau, 1994, la frontière au sens strict du terme. L'étude de cette « *ligne-frontière* » est l'objet de la géopolitique, de la politique ou encore du droit. Mais la frontière désigne aussi le « *frontier* » anglo-saxon, c'est-à-dire la marche-frontière, la région-frontière, la « *frange pionnière* » (Guichonnet et Raffestin, 1974) qui est un espace frontalier plus ou moins profond et plus ou moins contrôlé par les puissances étatiques dont il dépend. La frange pionnière est « *unifiante, elle a pour conséquence d'intégrer des unités culturelles distinctes, elle tend à réaliser une conjonction* » (Guichonnet, Raffestin, 1974). L'étude de la zone frontière nécessite de privilégier une approche régionale.³⁹ Selon Moodie, 1945, « *la ligne-frontière est un concept politique et*

³⁹ Selon Michel Foucher les géographes se seraient intéressés à l'étude des zones frontières depuis les travaux de Losh en 1919 qui a étudié le « *phénomène frontalier comme base de constructions régionales originales* » (Foucher, 1987). Dans ses travaux Losh a analysé « *la troncation du champ de l'influence des banques d'El Paso, par la frontière américano-mexicaine, étudiant ainsi la frontière comme la base d'une construction régionale originale* » (Foucher, 1987) : la frontière bloque l'extension d'un champ par troncation.

juridique alors que seule la zone frontière est un concept géographique » (Foucher, 1987). Les géographes doivent, selon lui, se contenter d'étudier une configuration régionale mixte, double et tronquée. Selon Gottemann ce positionnement géographique doit être pondéré. En effet, pour pouvoir être réalisé, il faut que la frontière soit ouverte et qu'il y ait des échanges de part et d'autre de cette frontière. Or, d'après cet auteur, les créations de constructions régionales fondées sur l'augmentation des flux à travers la frontière restent une exception hors de l'Union Européenne et de l'Amérique.

En étudiant la création d'un territoire transfrontalier dans le cadre de la construction européenne, s'intéresser à la ligne-frontière aurait peu de sens. En effet nous cherchons à étudier les relations et les échanges qui s'opèrent de part et d'autre de cette ligne, plutôt que les conflits qu'elle suscite. Ainsi nous étudions la « zone frontière » nous détachant ainsi de l'analyse géopolitique des frontières pour nous rapprocher de la géographie culturelle et de l'aménagement du territoire. En d'autres termes nous répondons au plaidoyer de Claude Raffestin, 1973, et projetons de réaliser une étude de « *géographie sociale des frontières* »⁴⁰. Il reste à démontrer que cet angle d'approche est applicable aux frontières maritimes.

2.1.3 La frontière maritime : zone ou ligne ?

Analysons les termes employés pour parler de la zone frontière (paragraphe 2.1.2). L'un d'eux, la frange pionnière, définie par Raffestin comme un outil pertinent pour l'analyse des frontières, est repris par Brice Trouillet. Selon lui la mer territoriale peut être considérée comme une « frange pionnière », puisque « *partout où des sociétés ont cherché à élargir*

⁴⁰ Cet angle d'approche est d'actualité comme nous le prouvent les nombreux colloques, relatifs à ce thème, qui se tinrent ces dernières années et les nombreux programmes de recherche dédiés à cette thématique. Concernant les colloques, nous pouvons notamment citer : le colloque « frontières et aménagement » qui s'est tenu à Metz en 2008, le colloque intitulé « Après les frontières, avec la frontière : nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe » qui s'est tenu à Grenoble en Juin 2004, ou encore le colloque « Frontières-Frontières » qui s'est tenu à Bordeaux au début des années 2003. Cette liste ne se veut en aucun cas exhaustive. En ce qui concerne les programmes de recherche relatifs à cette thématique nous pouvons, par exemple, citer le programme européen EPSON, dont l'un des axes de recherche est la coopération transfrontalière, ou encore le programme de recherche PACTE du CNRS.

l'œkoumène, à mordre sur l'inconnu géographique, la notion (de frange pionnière) s'est révélée parfaitement adaptée à la description et à l'analyse », (Guichonnet, Raffestin, 1974). Or l'utilisation de ce concept renvoie à la dimension zonale de la frontière où la mer territoriale apparaît comme un espace frontalier plus ou moins profond et plus ou moins contrôlé par les puissances étatiques dont il dépend. L'espace maritime étant par essence l'espace du mouvement et de la mobilité (chapitre 1), l'étude de la zone frontalière semble plus pertinente que l'étude de la ligne frontière, fixe et immuable. De plus l'espace maritime nécessite d'avoir une gestion intégrée qui ne peut s'arrêter à la frontière dans la mesure où les ressources halieutiques et les activités de navigation et de nautisme ont un caractère mouvant. Enfin les États frontaliers sont soumis à des problématiques communes nécessitant l'instauration de processus de coopérations qui se mettent en place au sein de cette zone frontière.

Étudier la ligne frontière n'aurait que peu de sens puisque nous ne nous intéressons ni à l'approche technique de la délimitation maritime⁴¹ ni à son aspect géostratégique⁴². Nous plaçant dans la lignée du travail réalisé par Christian Fleury lors de sa thèse de doctorat, nous réalisons une étude de « géographie sociale des frontières maritimes », en étudiant les interactions existant au sein de la zone frontière. Ces interactions sont analysées sous l'angle des flux, des coopérations entre acteurs et des représentations. Nous gardons le même angle d'approche que Bernard Dujardin en considérant que la frontière maritime « *n'est pas une ligne, mais l'espace maritime qui sépare deux états. Ce dernier n'est pas assimilable à un no man's land qui sépare deux postes frontières* ».

Ainsi les frontières maritimes peuvent être étudiées dans leur dimension zonale même si sur certains points, tels que l'étude de l'architecture, de l'organisation spatiale de la zone, l'analyse de la zone frontière maritime ne peut être aussi approfondie que celle de frontière terrestre. L'absence de peuplement permanent explique en partie ces différences.

⁴¹ C'est-à-dire aux moyens utilisés par les États pour tracer la frontière maritime.

⁴² C'est-à-dire aux conflits, aux frictions, aux tensions qui sont apparus entre les États au moment de fixer cette frontière.

Parler d'interaction et de coopération renvoie au concept de territoire transfrontalier. Nous définissons les territoires transfrontaliers dans le paragraphe 2.2.1, puis les territoires transfrontaliers maritimes au paragraphe 2.2.2, enfin nous analysons les questions suscitées par sa définition au paragraphe 2.3.

2.2 Les territoires transfrontaliers maritimes

Selon Grégory Hamez, l'étude des territoires transfrontaliers est encore très récente en géographie et il reste encore beaucoup de travail à effectuer pour les conceptualiser (même si certains colloques se sont penchés sur ce thème d'étude. Nous pouvons notamment citer le colloque « Après les frontières, avec la frontière : nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe » ou encore le colloque « frontière et aménagement »). Dans les actes de ce dernier, J.P Renard développe une tentative de conceptualisation des territoires transfrontaliers que nous reprenons en partie dans notre étude. Quant aux territoires transfrontaliers maritimes, ils n'ont fait l'objet que de très peu de travaux conceptuels. Nous pouvons citer Anne Poussard ou Olivier Balbastre qui ont travaillé sur l'Arc Atlantique dans une approche transfrontalière.

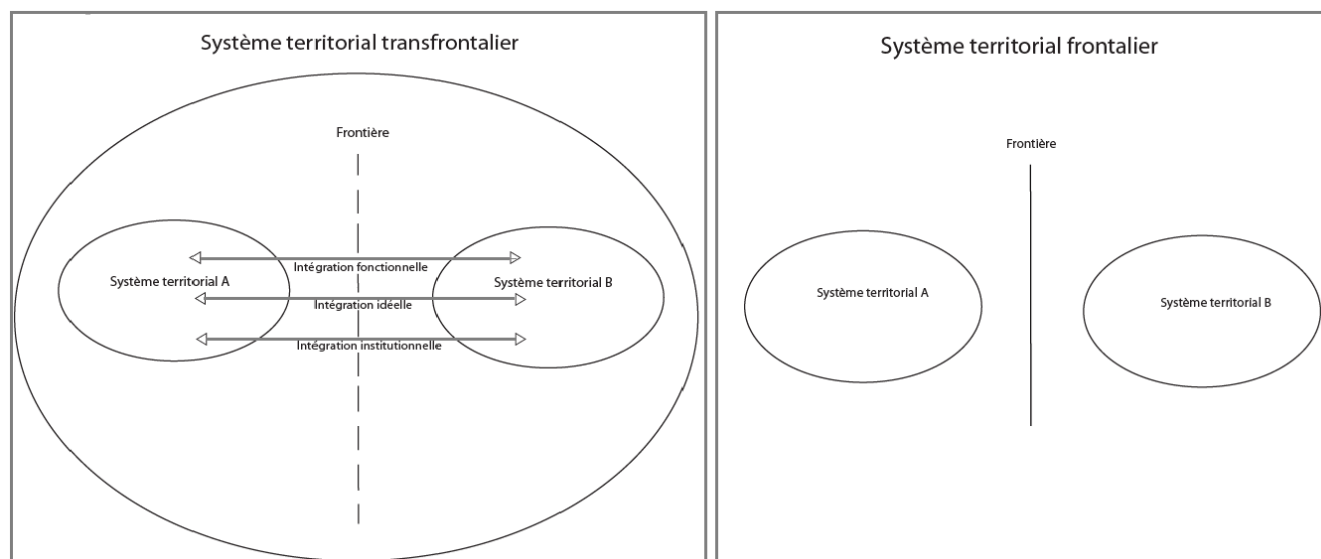
2.2.1 Qu'est ce qu'un territoire transfrontalier ?

Selon J.P Renard, il ne faut pas confondre frontalier et transfrontalier. En effet le premier terme renvoie à l'idée de mise en front, de vis-à-vis, de juxtaposition de part et d'autre d'une ligne de séparation⁴³, alors que le second renvoie à l'idée de la frontière ouverte, de la « frontière filtre », permettant d'encourager la mobilité, le passage et la mise en relation. Le transfrontalier, toujours selon cet auteur, fait référence aux liens, aux flux et aux acteurs traversant la frontière. Noémie Hinfray, dans sa thèse de doctorat, reprend cette idée en affirmant que le « trans » « signifie le passage, renvoie à la notion de lien et de continuité, traduit un mouvement qui s'exerce de part et d'autre de la frontière ». Ainsi un territoire transfrontalier implique d'une part qu'un territoire soit traversé par une frontière, et d'autre

⁴³ Ainsi dans la notion de frontalier, la frontière apparaît comme une barrière, origine de discontinuité territoriale

part, que cette frontière soit ouverte tout en maintenant un différentiel – exploité par ses habitants – et générateur de flux.

Le « trans » induit la construction d'une entité territoriale englobant les deux côtés de la frontière. Le territoire transfrontalier suppose qu'un système territorial intégré se mette en place de part et d'autre de la frontière. Ce système territorial se forme « grâce aux interactions croissantes qui s'opèrent de part et d'autre de la frontière » (Hinfray, 2010). Ces intégrations peuvent être d'ordre fonctionnel, institutionnel ou idéal. Ainsi « les territoires transfrontaliers sont pensés en terme d'interactions, de liens et d'articulations entre les territoires » (De Ruffray, 2008). La notion de « transfrontalier », d'un point de vue politique, renvoie à la volonté politique de créer de la continuité et de la proximité territoriale là où, précisément, les discontinuités étatiques avaient inscrit de la discontinuité et de la distanciation culturelle, administrative, institutionnelle et politique. Cela fait référence au projet territorial. En effet « le territoire transfrontalier correspond à un territoire de projet et non à un découpage politico-administratif car l'existence de la frontière interdit toute définition d'une circonscription administrative qui se superposerait aux territoires nationaux » (Hinfray, 2010). De ce fait le territoire transfrontalier, comme tout projet, se construit à partir d'activités de coopération et dans le cadre de mise en œuvre de programmes d'action. Cette territorialisation de projet « implique un système d'acteurs pluriels, imbriqués et interdépendants » (Hinfray, 2010) qui interviennent dans la construction de ce territoire et « relève de leur capacité de coordination, d'articulation et de coopération ».

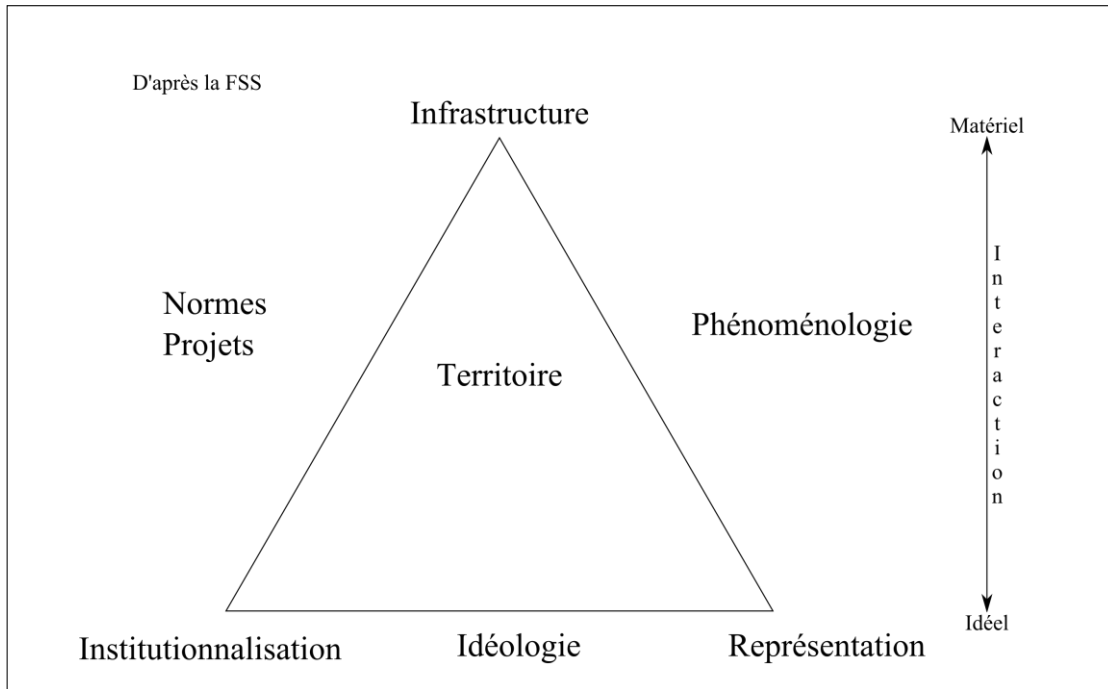


Source : D. Blanchard, 2016

Figure 6 : Différences entre territoire frontalier et transfrontalier

Ainsi le territoire transfrontalier serait un territoire traversé par une frontière. Mais « la frontière considérée comme une simple ligne de partage entre deux pays est destinée à y disparaître en tant que telle pour devenir un espace structuré et à structurer, doté d'une épaisseur et d'un contenu » (Carrière et Thibault, 2000). La frontière deviendrait alors « un élément de centralité capable de lier les territoires » (Hinfray, 2010). De coupure, elle deviendrait couture. Cet espace serait structuré par de nombreux flux et les acteurs coopéreraient pour concrétiser des projets de coopération transfrontalière. Enfin il serait représenté par ses habitants qui se forgeront une véritable identité territoriale (chapitre 1). Ainsi le transfrontalier apparaît comme une « relation de voisinage » entre deux pays frontaliers distincts au sein de laquelle il convient d'étudier « la structuration de l'espace en étudiant son organisation progressive en un tout cohérent, ordonné, intégré et fonctionnel » (Hinfray, 2010). Van Houtum, 2000, définit un certain nombre d'entrées pour l'analyse des territoires transfrontaliers. Nous en approfondissons quatre : les flux, les individus et plus particulièrement leur représentation de l'espace, l'institutionnalisation abordée sous l'angle de la coopération entre acteurs et enfin sa structuration. Ainsi nous étudions les interactions qui existent entre les trois entrées principales que nous retenons pour l'analyse des territoires transfrontaliers. Ce choix est inspiré par les travaux d'Alexandre Moine, 2006, chercheur pour qui le système spatial est constitué de trois composantes à savoir : l'espace ou la composante fonctionnelle, les acteurs ou la composante institutionnelle et les représentations ou la

composante idéale⁴⁴. Comme tous les territoires qui sont basés sur le triptyque idéal, matériel, institutionnel, les territoires transfrontaliers sont composés de l'espace transfrontalier, des acteurs transfrontaliers et des représentations transfrontalières. L'ensemble de ces éléments en interactions constituent le territoire transfrontalier.



Source : D. Blanchard, 2016

Figure 7 : Concept des territoires transfrontaliers

2.2.2 Cette définition est-elle applicable aux territoires transfrontaliers maritimes ?

L'étude de l'institutionnalisation transfrontalière est à rapprocher de la coopération transfrontalière, coopération qui permet d'élaborer des politiques publiques et des projets transfrontaliers. Un tel territoire serait alors un territoire délimité, borné, sur lequel la coopération transfrontalière serait effective à différents échelons territoriaux. En effet les territoires transfrontaliers impliquent de nombreux échelons territoriaux. Il est indispensable

⁴⁴ Voir annexe 2

de les coordonner et de mettre en place une gouvernance territoriale les impliquant. Ainsi l'étude des territoires transfrontaliers doit, d'un point de vue méthodologique, comprendre, entre autres, l'étude de la coopération qui se met en place sur son périmètre (chapitres 3 et 6).

Ce point est tout à fait compatible avec l'étude des territoires transfrontaliers maritimes. En effet depuis peu il existe, à l'échelle européenne, des projets de coopération transfrontalière maritime tels que le projet INTERREG IV B France (Manche) Angleterre. Celui-ci vise, d'après la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT), « à transformer cet obstacle (la mer) en territoire commun ou du moins en espace d'échange sur des problématiques communes », permettant de passer « d'espaces maritimes de confins à des espaces maritimes partagés ». La coopération transfrontalière maritime consiste à appréhender les « zones marines frontalières comme des espaces interdépendants, parties prenantes d'un bassin de vie ou de développement commun existant ou potentiel. L'objectif de la coopération est bien de déclencher l'engagement de projets communs » (MOT). La gestion de l'espace maritime nécessite une vision partagée et globale de l'espace marin. Cependant cette approche ne va pas de soi car, « historiquement, l'émergence des États-nations a pu remettre en cause des liens de coopération historique entre zones côtières frontalières » (MOT). Cette coopération porte sur des thématiques spécifiques. Nous réfléchissons plus longuement à sa conceptualisation dans le chapitre 6.

La coopération transfrontalière doit être matérialisée par des réalisations concrètes afin que s'incarne le territoire transfrontalier pour les habitants qui y vivent. En effet le territoire, pour exister, doit être représenté par les populations qui y vivent. L'aménagement du jardin des deux rives à Strasbourg et à Kehl permet cette matérialisation. Au-delà de son aspect très concret, cet aménagement comporte une valeur symbolique et politique forte. Ainsi l'aménagement transfrontalier a pour vocation de créer « de la couture territoriale » afin de façonner les territoires transfrontaliers et de les matérialiser. En effet, comme le dit Di Méo, territorialiser l'espace revient à y multiplier les lieux. Des projets de ce type sont peu fréquents dans le domaine de la coopération transfrontalière maritime (chapitre 6) mais il existe quelques infrastructures transfrontalières maritimes comme le pont de l'Øresund construit dans le cadre de la coopération entre la Suède et le Danemark.

Outre ces coopérations, le territoire transfrontalier doit également être parcouru par des flux réguliers de part et d'autre de la frontière. Dans le cas des territoires transfrontaliers maritimes la régularité des flux pose problème. En effet cette régularité renvoie à la notion de proximité géographique et d'accessibilité. Or dans un territoire transfrontalier maritime, la notion de proximité doit être questionnée puisque la mer instaure de la distance entre les États riverains. Cette distance est à la fois géographique (nombre de kilomètres entre les États membres), temporelle (temps et fréquence des traversées) (chapitre 3) et idéale, puisque la mer induit la notion d'étranger et d'exotique allant à l'encontre de l'idée d'un territoire transfrontalier pratiqué.

D'un autre côté, la mer est un espace d'échange et de mobilité. L'espace maritime peut être considéré comme un « méritoire », un territoire mobile (chapitre 1) ce qui est favorable à l'émergence d'un territoire transfrontalier.

L'émergence d'un territoire transfrontalier implique également l'intégration idéale de part et d'autre de la frontière. Il est important que les habitants de cet espace aient le sentiment d'appartenir à un espace commun, soumis à des problématiques communes et dont la culture serait proche. En effet un territoire pour exister doit être présent dans les représentations que s'en font ses habitants. La mer est-elle un frein ou un catalyseur pour cette intégration ? La mer instaurant de la distance entre les pays riverains, il est légitime de penser que c'est un frein pour l'émergence de représentations communes. Cependant la mer comprend de lourdes charges symboliques, induit un développement économique particulier et implique une importante « maritimité ». Elle peut donc constituer une base favorisant l'émergence de représentations communes. Il convient également d'étudier les représentations véhiculées par les médias et les institutions politiques ainsi que leurs retombées sur les résidents de l'espace (chapitre 5 et 6).

Ainsi la méthodologie d'analyse est adaptée aux territoires transfrontaliers maritimes mais il convient de l'adapter à leurs spécificités. Le paragraphe 2.3 réfléchit donc aux questions soulevées par la définition des territoires transfrontaliers maritimes.

2.3 Les interrogations suscitées par les territoires transfrontaliers maritimes

2.3.1 La question de l'intégration territoriale

Le territoire transfrontalier tend à réduire les discontinuités territoriales de part et d'autre de la frontière, notamment par le biais de la coopération transfrontalière. Cette tentative d'homogénéisation amène à la question de l'intégration territoriale qui, selon nous, renvoie à un processus qui tend à faire émerger un nouveau territoire, suite à la reconfiguration de deux entités territoriales distinctes, résultant des articulations et des interactions qui se créent entre ces territoires. Cette intégration peut être politique, économique, sociale, culturelle ou identitaire.

L'intégration politique et institutionnelle s'inscrit la plupart du temps, pour les espaces maritimes européens, dans le cadre de la construction européenne, qui, depuis l'année 2007, souhaite approfondir sa politique maritime (chapitre 1). Ainsi les fonds INTERREG, fonds européens dédiés à la coopération entre échelons territoriaux, s'appliquent sur les espaces frontaliers maritimes comme l'illustre le projet INTERREG IV B France (Manche) Angleterre qui vise à développer les rapports de voisinage entre la France et l'Angleterre et entre les échelons territoriaux locaux situés à proximité de la frontière. Mais tous les projets de coopération n'ont pas le même niveau d'intégration territoriale transfrontalière. Les projets dits de coopération transfrontalière, dont l'objectif est de « *renforcer et de développer les rapports de voisinage entre les collectivités ou autorités territoriales relevant de deux ou plusieurs parties contractantes* »⁴⁵, sont les plus aboutis dans ce domaine, incitant, le plus souvent, des « *actions de développement local, d'aménagement du territoire ou encore de gestion de service publique* » (Giusti in Compte, Levrat (dir), 2006). L'aménagement du tramway transfrontalier entre Strasbourg et Kehl dans le cadre de l'eurodistrict Strasbourg Ortenau fait partie des actions aboutissant à une forte intégration territoriale : dans le cadre de

⁴⁵ Article 2 de la convention cadre sur la coopération transfrontalière

ce projet, une structure opérationnelle transfrontalière, le GECT (Groupement Européen de Coopération Transfrontalière)⁴⁶ a été créé pour piloter la mise en œuvre et la gestion du projet en incluant l'ensemble des partenaires français et allemands. Parallèlement à ces actions, d'autres sont beaucoup moins intégrantes : c'est notamment le cas des actions visant à échanger un savoir-faire, une connaissance, telles que le programme transfrontalier de gestions des incendies entre la Corse et la Sardaigne. Ces derniers types de projets doivent tout de même être pris en considération puisqu'ils permettent d'instaurer un échange entre les acteurs territoriaux qui font connaissance et apprennent à travailler ensemble, pour éventuellement développer, par la suite, des actions plus intégrantes.

Le niveau d'intégration des projets transfrontaliers se mesure également par leurs thématiques. Certaines, telles que le tourisme et la protection de l'environnement, jugées plus secondaires et peu conflictuelles, sont moins intégrantes que d'autres jugées plus stratégiques, telles que la gestion des secours ou des services de santé publique comme c'est le cas dans le cadre de l'eurodistrict, ou encore la coopération entre les polices nationales comme on l'observe dans le Pas-de-Calais.

Ces différents niveaux d'intégration posent la question de ceux à retenir pour l'étude des territoires transfrontaliers. Une intégration politique totale, qui verrait émerger un gouvernement transfrontalier, remettrait en question l'existence même du territoire transfrontalier qui se définit par le maintien de deux pays, et donc de deux gouvernements distincts. Il en va de même pour l'absence totale d'intégration : si chacun ignore ce qui se passe de l'autre côté de la frontière, il semble inconcevable de parler de territoire transfrontalier. Dans le contexte politique européen actuel, une intégration totale semble impossible puisque la coopération doit s'établir dans la limite des compétences des collectivités territoriales impliquées dans le projet de coopération, ne remettant nullement en question la souveraineté étatique.

Ce dernier principe remet en question la coopération transfrontalière maritime française puisque, selon Giusti, in Compte, Levrat, 2006, « *les espaces maritimes relèvent traditionnellement de la compétence de l'État. De ce fait, toutes les décisions lui étant relatives émanent des organes étatiques, de manière unilatérale ou en coopération avec les États voisins* ». Ainsi il nous semble intéressant de mobiliser la question de la gouvernance

⁴⁶ Voir annexe 6

maritime transfrontalière, permettant d'associer l'ensemble des acteurs territoriaux concernés (chapitre 6).

L'intégration sociale concerne notamment le travail, les lieux de résidence, le commerce de part et d'autre de la frontière avec notamment une harmonisation des salaires, de la sécurité sociale et de la fiscalité. Cependant si elles semblent nécessaires pour qu'émerge un territoire transfrontalier, elles posent néanmoins problème. En effet une partie des flux frontaliers est induite par le différentiel de coût instauré par la frontière. Si on supprime ce différentiel, peut-être que ces flux diminueront, et, de ce fait, ces harmonisations sociales et fiscales porteraient atteinte à l'émergence du territoire transfrontalier.

Pour que l'espace devienne territoire, il est nécessaire que ses habitants lui associent du sens (chapitre 1). Mais dans le cadre des territoires transfrontaliers maritimes, quelles intégrations idéelles retenir ? Selon nous, une représentation, bien que partagée par l'ensemble de ses résidents, qui assimilerait les habitants frontaliers à des étrangers constitue le niveau 0 de l'intégration idéale. Dans le cadre des territoires transfrontaliers, la maritimité peut être une condition nécessaire mais non suffisante de l'intégration idéale, car elle est partagée par l'ensemble des peuples vivant à proximité de la mer (Peron, Rieucan, 1996). Mais selon nous la mer peut être un catalyseur pour l'émergence d'une identité commune de part et d'autre de la frontière en ce sens qu'elle peut constituer une première étape dans le questionnement de l'altérité. Si ces « autres » qui habitent de l'autre côté de la frontière partagent avec moi une même mer, éventuellement un même mode de vie, de même valeurs liées à cet élément, il est possible qu'ils ne soient pas si différents de moi. Cependant il est nécessaire que l'intégration ne soit pas totale, dans le cadre d'un territoire transfrontalier.

Une intégration idéale plus aboutie doit intégrer « un gradient culturel » de part et d'autre de la frontière, c'est-à-dire qu'il émergerait une culture hybride, mélange des deux cultures étatiques, qui serait revendiquée par l'ensemble de la population telle que l'identité alsacienne, à la frontière allemande (chapitre 1). Cette culture singulière résulte, selon nous, des échanges s'opérant de part et d'autre de la frontière, d'une histoire partagée de longue date, d'une volonté politique et institutionnelle de la diffuser. Mais cette intégration plus aboutie, où il n'y aurait plus de « nous » et de « eux » mais un « nous » unis dans la revendication d'une même identité n'est pas non plus constitutive des territoires transfrontaliers maritimes.

Ainsi, la question fondamentale posée par les territoires transfrontaliers est le degré d'intégration territoriale à atteindre. En ce sens nous rejoignons la réflexion de Renard, 1997, pour qui le territoire transfrontalier « *ne saurait être synonyme d'uniformisation, voire d'intégration territoriale parfaite* ».

Si les espaces maritimes peuvent être vecteurs de rapprochement idéal, voire institutionnel, le niveau d'intégration territoriale des territoires transfrontaliers maritimes restent, néanmoins, moins développé que celui des territoires transfrontaliers terrestres (même s'il varie grandement en fonction des particularités locales de chaque zone frontalière), en raison de la différence de nature de la frontière. La frontière, matérialisée par une mer, instaure une distance physique non négligeable, qui impacte au moins les flux, qui ne peuvent être aussi fréquents et réguliers que dans le cadre d'une frontière terrestre, telle que la frontière franco-allemande par exemple, en raison du coût de la traversée, de son temps et du travail de « planification » qu'elle suppose (connaissance de l'offre, des horaires, des destinations, des coûts...). Giusti (in Compte et Levrat, 2006) précise que cet éloignement impacte aussi la coopération institutionnelle puisque les acteurs impliqués dans de tels projets se déplacent moins fréquemment que les autres, ce qui complique leur mise en œuvre. De plus les thématiques des coopérations transfrontalières maritimes sont, le plus souvent, moins intégrantes que celles mises en œuvre dans le cadre des territoires transfrontaliers terrestres. En effet il est plus compliqué dans le cadre de ces espaces de mener de grands projets transfrontaliers structurants tels que la passerelle réalisée entre Strasbourg et Kehl, ou encore le développement d'infrastructure de transport transfrontalier ou la mise en place de projet concerté d'aménagement du territoire. Il convient, selon nous, de distinguer les pratiques qui relèvent de la mer, et celles qui relèvent de la présence de la frontière : observerait-on de tels processus dans le cadre d'un espace marin non frontalier ?

2.3.2 : Les différences entre territoires transfrontaliers maritimes et territoires intercôtiers

Nous pensons, à l'instar de Fleury, 2010, que ce n'est pas le cas puisque la frontière a pour effet d'amplifier la distance induite par la mer. En effet, dans le cadre d'un territoire « intercôtier »⁴⁷ les niveaux d'intégration institutionnelle, politique et structurelle sont beaucoup plus forts que dans le cadre des espaces maritimes transfrontaliers.

Un espace « intercôtier » est plus intégré politiquement qu'un territoire transfrontalier maritime dans la mesure où toute politique prise relève de la politique nationale du pays et non pas de sa politique étrangère. Ainsi la mise en place des projets politiques s'avère moins difficile que dans le cadre d'un territoire transfrontalier maritime où la législation est beaucoup plus complexe puisque le pouvoir législatif est propre à chaque pays. De plus les compétences allouées à chaque collectivité territoriale en termes de politique transfrontalière ou de compétence sur le domaine maritime varient d'un pays à l'autre, ce qui complexifie la mise en œuvre d'une telle politique. Par exemple en France, les compétences sur le domaine maritime et en termes de politique transfrontalière relèvent de l'État, ce qui implique que ce dernier doit être présent et averti lors de l'élaboration et de la mise en œuvre d'une telle politique, ce qui alourdit considérablement le processus.

Ces politiques sont aussi, la plupart du temps, moins intégrantes que celles relevant d'un espace « intercôtier ». Elles portent principalement sur des thématiques peu sensibles comme le tourisme ou la protection de l'environnement (chapitre 6), alors que les politiques nationales ont une visée stratégique beaucoup plus affirmée. C'est le cas, par exemple, dans l'archipel philippin où certaines politiques mises en œuvre, depuis le début des années 2000, visent à améliorer l'intermodalité des circulations maritimes et terrestres et donc l'unité du pays (Boquet in Escach, 2015). C'est dans ce cadre que la présidente philippine a lancé en 2003, le « *streng republic nautical highway system* » afin d'améliorer l'accessibilité entre Manille et Mindanao pour renforcer l'identité du pays. Outre ces autoroutes maritimes inter-

⁴⁷ On entend par « intercôtier » un territoire uninational qui serait séparé par une mer ou un détroit – mais dont les côtes appartiennent à un même État, comme par exemple le Japon

îles, l'État intervient également sur la politique tarifaire des transports : les passagers des autocars urbains ne paient aucun frais de port, ni de frais de traversée. De plus, cette politique est intégrée au schéma national d'aménagement qui n'existe pas dans le cadre de territoire transfrontalier maritime. Ainsi dans un espace constitué de 7107 îles, confronté aux problématiques d'éclatement territorial et de discontinuité spatiale, il y a une véritable volonté politique d'unifier le territoire en le structurant. Cette vision stratégique des transports est absente des politiques transfrontalières maritimes où les transports sont gérés par des opérateurs privés dont l'objectif est de réaliser du profit et non pas d'organiser un système intermodal terre-mer visant à effacer les rugosités spatiales entraînées par la mer (chapitre 3).

Outre le transport maritime, les différences entre ces deux types d'espace concernent aussi les liens fixes : les États « intercôtiers » sont beaucoup plus nombreux à investir dans des liens fixes et à les exploiter dans un souci d'intégration territoriale. C'est notamment le cas du Japon où les nombreuses infrastructures permettent aux piétons, cyclistes, automobilistes de circuler entre les îles principales de l'archipel, tout comme le Shinkansen, train à grande vitesse japonais, reliant Kyushu à Hokkaido via Honshu. D'ailleurs l'un des plus grands tunnels submarins mondiaux a été creusé sous le détroit de Tsugaru. D'une distance d'environ 54 kilomètres, il permet de relier les îles de Honshu et de Hokkaido et est emprunté par le train à grande vitesse depuis 2015. Certains de ces liens fixes sont également utilisés pour faire circuler le métro de Tokyo. Les îles de l'archipel sont également reliées par de nombreux ponts, dont le plus long mesure plus de 13 kilomètres. Ces grandes infrastructures impactent également les représentations des gens, symbolisant la couture territoriale existant entre les îles japonaises et l'unité du pays. Il existe donc une possibilité technique de réaliser des telles infrastructures, lorsque la volonté politique est présente. Ces grandes infrastructures, nombreuses dans le cadre des espaces « intercôtiers » (Japon, Philippines, Istanbul, par exemple), le sont beaucoup moins dans le cadre des espaces transfrontaliers maritimes (Pont de l'Øresund, tunnel sous la Manche). De plus dans le cadre de l'espace transmanche cette infrastructure n'a pas pour objectif de développer l'intégration territoriale de cet espace, mais un objectif avant tout économique : relier les grandes métropoles européennes que sont Paris, Londres et Amsterdam (chapitre 3).

Les différences entre ces territoires proviennent également de la continuité spatiale de part et d'autre du bras de mer. Par exemple, Istanbul, ville partagée entre l'Europe et l'Asie, s'est développée de part et d'autre du bras de mer et est, de ce fait, une métropole transcontinentale, à cheval sur les rives du Bosphore. La présence du bras de mer n'a ni empêché ni tronqué la croissance urbaine de la ville comme c'est le cas pour les villes localisées sur les côtes des espaces transfrontaliers maritimes comme Le Havre par exemple ou encore Calais ou Douvres. Ce développement, de part et d'autre du détroit du Bosphore, est en partie permis par l'existence de nombreuses infrastructures ; il existe trois ponts sur le détroit : le pont du Bosphore, le pont Falith Sultan Mehmet et le pont Yavuz Sultan Selin, inauguré en 2014. Outre ces ponts, il y a aussi un métro urbain desservant les deux rives du détroit en empruntant le tunnel sous-marin Marmaray, dont les travaux ont débuté en 2012. Il existe également de nombreuses liaisons maritimes assurant la liaison entre les rives du détroit : ce sont les traditionnels *vapur*, qui transportent près d'un million de personnes sur plus de 2000 trajets par jour (Mareï in Escach, 2015), auxquels s'ajoutent les traversées assurées par les ferry-boats.

Ainsi dans le cadre d'un territoire « intercôtier, l'éloignement géographique et la rugosité de l'espace instaurée par la présence de la mer tend à être atténuée suite à une volonté politique. La situation stambouliote reste exceptionnelle. Elle peut aussi s'expliquer par une distance maritime moindre⁴⁸ que de celle trouvée dans le cadre d'un territoire transfrontalier maritime (les distances varient entre 33 et 200 kilomètres dans le cas de l'espace transmanche (chapitre 3)) ou alors par l'histoire particulière de la ville d'Istanbul, ancienne Constantinople et ancienne Byzance, qui a toujours symbolisé l'union entre l'Orient et l'Occident.

Cette référence à l'identité rappelle que les différences entre territoire transfrontalier maritime et territoire « intercôtier » concernent, outre leur intégration politique et fonctionnelle, leur intégration idéelle et immatérielle. En effet, une de leurs différences majeures repose sur l'identité, les symboles, les valeurs, l'altérité. Les riverains des territoires « intercôtiers » partagent une identité, une culture, une langue, une monnaie, ce qui permet de faciliter les flux de part et d'autre des rives. Il n'existe pas au sein des espaces « intercôtiers » cette distance affective, cette notion d'exotisme, cette confrontation à l'altérité qui peut freiner les

⁴⁸ La largeur du détroit varie entre 660 mètres et 3300 mètres, faisant que ce cas de figure est plus à rapprocher de la situation entre la France et l'Allemagne, de part et d'autre du Rhin

flux transfrontaliers maritimes. En effet, l'intégration idéale au sein des territoires transfrontaliers maritimes ne saurait être totale.

Ainsi un territoire transfrontalier maritime présente de grandes différences avec les États « intercoûtières », et ce d'autant plus qu'ils n'ont ni existence politico-administrative ni périmètre défini.

2.3.3 : Les questions suscitées par le périmètre des territoires transfrontaliers maritimes

La mise en œuvre de la coopération transfrontalière maritime est également impactée par la multiplicité des acteurs impliqués dans une telle pratique. En effet les territoires transfrontaliers sont des espaces multiscales, qui résultent du télescopage des différentes échelles territoriales : infranationales, nationales, régionales, locales. Cette remarque renvoie, selon nous, à une autre interrogation suscitée par la conceptualisation de tout territoire transfrontalier, et plus encore pour les maritimes, celle de son périmètre de part et d'autre de la frontière. La question du périmètre est une question importante : à l'échelle européenne l'espace transfrontalier n'a pas de définition statistique ou fonctionnelle en soi, puisqu'il n'y a pas de seuil démographique à atteindre ou de fonctions particulières à assurer pour constituer un espace transfrontalier. L'existence de la frontière est le seul critère de définition de l'espace transfrontalier selon le Conseil de l'Europe. La région transfrontalière peut être définie comme « *l'espace, plus ou moins bien délimité, de collectivités ou de groupes ainsi que celui des relations qui s'établissent entre eux et que peut perturber ou bloquer l'existence de la frontière* » (Ricq, 2005). Cela signifie que l'espace transfrontalier n'est pas défini *a priori*, laissant aux acteurs la charge d'en donner le contenu (Fourny- Kober, 2003) et d'en définir le périmètre le plus pertinent.

Un territoire transfrontalier doit être structuré autour d'une frontière et doit avoir une épaisseur. Mais quel périmètre de part et d'autre de la frontière doit-on retenir ? Certains auteurs évoquent une trentaine de kilomètres pour un territoire transfrontalier terrestre et 200 kilomètres pour un territoire transfrontalier maritime. Ces 200 kilomètres ne sont-ils pas en contradiction avec la notion de proximité que doit engendrer un territoire transfrontalier ? Au

sein de ce périmètre, des routines quotidiennes transfrontalières, des représentations communes peuvent-elles voir le jour ?

Conclusion du chapitre 2

Notre réflexion méthodologique met en évidence certains faits attestant de la pertinence du concept de territoire transfrontalier maritime :

- La similitude entre les fonctions frontalières maritimes et terrestres : fonction administrative, législative, imaginaire, de contrôle. Pour cette dernière les frontières maritimes possèdent quelques particularités, comme le droit de passage inoffensif, propices à la constitution des territoires transfrontaliers maritimes dans la mesure où elles favorisent la mobilité et les échanges.
- La territorialisation de la frontière maritime et sa possible analyse dans sa dimension zonale puisque les zones frontalières maritimes sont le théâtre d'échanges, d'articulations et d'interactions de part et d'autre de la frontière. Or ces faits témoignent de processus d'intégrations spatiales constitutifs des territoires transfrontaliers.

Les territoires transfrontaliers maritimes peuvent tout à fait être appréhendés comme des concepts géographiques à part entière. Cependant il convient de les distinguer des territoires transfrontaliers terrestres et des territoires « intercôtiers » dans la mesure où la nature maritime de la frontière modifie la dialectique frontalière (distance physique, financière et temporelle) et que la nature frontalière de l'espace maritime amplifie la distance instaurée par la mer (langue, monnaie, culture, administration, législation). La distance, qui est au cœur de la réflexion menée autour des territoires transfrontaliers, motive le choix de notre espace d'étude (chapitre 3).

Du fait de leurs spécificités, les territoires transfrontaliers maritimes suscitent certaines interrogations comme leur niveau d'intégration ou encore leur délimitation de part et d'autre de la frontière.

La première fait réfléchir à la « dimension éphémère » de ces territoires puisque leur existence tend à atténuer « l'effet frontière » en estompant les discontinuités induites par la frontière et en intégrant les espaces frontaliers en un territoire transfrontalier (intégration fonctionnelle, matérielle, institutionnelle et idéale). Or l'existence des différentiels frontaliers est constitutif des territoires transfrontaliers.

La seconde interroge sur la question de la proximité dans la constitution de ces derniers. A partir de quelle distance considère-t-on que nous ne sommes plus « proches » de la frontière et comment cette « distance » influence-t-elle les pratiques, les représentations et l'institutionnalisation de l'espace ?

L'outil méthodologique créé et employé pour leur analyse tient compte de leur spécificité (chapitre 3).

Chapitre 3 : Analyse d'un territoire transfrontalier maritime

La Manche (*English Channel* en Anglais, *Mor Breizh* en Breton et *Mor Bretannek* en Cornique) est une mer épicontinentale faisant le lien entre l'océan Atlantique et la mer du Nord. Débutant par la ligne imaginaire reliant la pointe de Casen aux îles Scilly dans sa partie occidentale, elle se termine, dans sa partie orientale, par la ligne imaginaire reliant Calais à Douvres. Elle borde les rives sud du Royaume-Uni et nord de la France, deux États de l'Union Européenne séparés, de ce fait, par une frontière maritime. Même si les deux États sont membres de l'Union Européenne, la frontière demeure bien présente au sein de cet espace dans la mesure où le Royaume-Uni ne fait partie ni de la zone euro, ni de l'espace Schengen ; la monnaie et la langue sont différentes, les flux entre les deux pays contrôlés et le sens de circulation n'est pas la même (ce détail est loin d'être anodin dans les pratiques (chapitre 4) et dans les représentations (chapitre 5) de cet espace. De plus la distance instaurée par la frontière s'imbrique à celle instaurée par la mer (chapitre 2)⁴⁹.

La Manche est surtout connue pour les flux intenses qui la traversent d'est en ouest - chaque jour ce sont près de 500 navires⁵⁰ de commerce qui la parcourent, soit un nouveau bateau entrant en Manche toute les trois minutes ; ce ballet incessant fait de la Manche la mer la plus occupée du monde. A ces navires marchands s'ajoutent les 2 300 unités de pêche et quelques uns des 350 000 navires de plaisance immatriculés dans la zone ainsi que les zones d'extraction de granulats et d'éolien *offshore*. Ce rapide descriptif atteste que la Manche est un espace occupé⁵¹, condition nécessaire à sa territorialisation (chapitre 1) – l'existence de flux transversaux (voir chapitre 4), de programmes de coopération transfrontalière (voir chapitre 6) témoignent d'une certaine intégration spatiale de part et d'autre de la frontière nécessaire à l'existence d'un territoire transfrontalier maritime (chapitre 2). Constitue-t-il pour autant un territoire transfrontalier maritime, tel que nous l'avons défini dans le chapitre 2 ?

⁴⁹ Cette situation est celle qui était en vigueur lors du choix de notre territoire d'étude. La situation actuelle est différente suite au vote du *Brexit* puisque le Royaume-Uni ne fait plus parti de l'Union Européenne. Si ce changement instaure une discontinuité, il ne remet pas, pour autant, notre travail en question : les relations entre la France et le Royaume-Uni sont antérieures à la construction européenne (paragraphe 3.1) et il existe des territoires transfrontaliers hors Union Européenne.

⁵⁰ Les chiffres suivant sont ceux donnés par l'atlas transmanche

⁵¹ Voir annexe 7

L'objectif de ce troisième chapitre est de démontrer que l'espace transmanche est un espace pertinent à étudier sous le prisme des territoires transfrontaliers maritimes.

Pour y parvenir un recours à l'histoire est nécessaire dans la mesure où le temps est un élément clé de la constitution des territoires. La réflexion débute donc par une analyse historique des liens et des échanges entretenus par les riverains des côtes nord et sud de la Manche (paragraphe 3.1.1)⁵² et de la proximité affective qu'ils suscitent. Cette dernière est également interrogée à travers leur culture (paragraphe 3.1.2 et 3.1.3).

Notre analyse se poursuit par l'analyse de la configuration spatiale de la Manche (paragraphe 3.2.1). Celle-ci se prête bien à notre étude puisque les distances euclidienne, temporelle, financière et affective entre ses rives varient grandement. Cette permet de tester les hypothèses de recherches et d'interroger l'influence de la proximité dans la constitution des territoires transfrontaliers maritimes. En effet, la proximité à la frontière est un élément constitutif des territoires transfrontaliers (chapitre 2). De plus, ces variations permettent de réfléchir à la circonscription de l'espace transmanche dans sa partie terrestre (autrement dit, à quelle distance de la côte, peut-on considérer que l'on est dans un espace transfrontalier maritime ?) ; en effet à l'échelle européenne ces territoires n'ont pas d'existence politico administrative et existent uniquement grâce aux échanges qui s'opèrent de part et d'autre de la frontière (chapitre 2).

La Manche présente aussi l'intérêt d'être desservie par de nombreuses et fréquentes liaisons maritimes et aériennes (notamment dans le Pas-de-Calais) auxquelles s'ajoute le tunnel sous la Manche qui constitue un lien fixe entre les rives nord et sud du détroit. Les liens fixes sont rares dans le cadre des espaces transfrontaliers maritimes et leur existence est intéressante puisqu'elle témoigne d'un besoin et atteste ainsi de l'existence d'échanges de part et d'autre de la frontière. Les liaisons actuelles sont présentées au paragraphe 3.2.2. Nous présentons ensuite les ports de plaisance, infrastructures importantes à analyser dans le cadre de notre travail puisqu'elles permettent de développer l'activité de plaisance au sein de notre espace d'étude. Or, selon de nombreux scientifiques tels que E.Sonnich ou M.Harbreteau, la plaisance,

⁵² Ce recours à l'histoire permet aussi de démontrer que les relations entre le Royaume-Uni et la France existaient avant la création de l'Union Européenne et que le changement de situation entraînée par le *Brexit* ne remet pas en cause nos travaux.

par les pratiques qu'elle permet et les relations intimes qu'elle instaure entre le plaisancier et son espace de pratique, possède une forte action territorialisante. Ces ports permettent également de dégager des retombées économiques non négligeables pour cet espace et de développer des actions de coopération de part et d'autre de la frontière : dans le cadre du projet CAMIS, projet de coopération transfrontalière s'inscrivant dans le programme INTERREG IVA France-Manche-Angleterre, a été mené le projet Marina 2020 dont l'objectif est d'améliorer l'attractivité de ces structures tout en essayant de favoriser leur coopération (chapitre 6).

Enfin les approches méthodologiques retenues dans notre thèse sont présentées au paragraphe 3.3 : d'abord celle employée pour la délimitation de l'espace transmanche, puis celle en lien avec le protocole méthodologique créé pour l'analyse des territoires transfrontaliers. Celui-ci est inspiré des travaux de Di Méo en lien avec la Formation Socio-Spatiale qu'il propose dans l'ouvrage : *l'espace social, lecture géographique des sociétés*, Di Méo, Buléon, 2005. Nous expliquons ensuite pourquoi cette formation se révèle pertinente pour notre analyse, pour autant qu'elle soit adaptée aux spécificités de notre territoire d'étude. A partir des travaux de Di Méo nous élaborons une grille d'analyse globale sur laquelle nous nous appuyons pour l'analyse de notre espace d'étude (chapitres 4,5 et 6).

3.1. L'espace transmanche : un territoire transfrontalier maritime marqué par des relations et des échanges anciens en lien avec une culture spécifique

3.1.1 Un bassin structuré par des relations maritimes anciennes

Les liens maritimes entre la France et l'Angleterre sont anciens : dès le Moyen Age des routes maritimes régulières, essentiellement empruntées par les marchands et les nobles normands, bretons, calaisiens ou anglais, se dessinent comme par exemple la route Saint-Malo/Weymouth utilisée pour le commerce de la pierre, la route Caen/Porchester empruntée pour celui de la laine ou encore les routes au départ de Barfleur, Honfleur et Harfleur en direction des ports de Southampton, Porchester et Gosham employées par les rois.



Source : Atlas transmanche

Carte 1 : Les routes maritimes au Moyen Age

Les premières lignes régulières de passagers entre la France et l'Angleterre se développent dans le courant du XIXème siècle : la première traversée transmanche de passagers ouvre dans le détroit du Pas-de-Calais en 1814. L'année suivante une dizaine de navires français et anglais assurent le passage entre Calais et Douvres. La traversée est alors assurée par des

paquebots, des « *paquets boats* » permettant le passage d'une trentaine de passagers et durent alors entre 2h45 et 3h15.

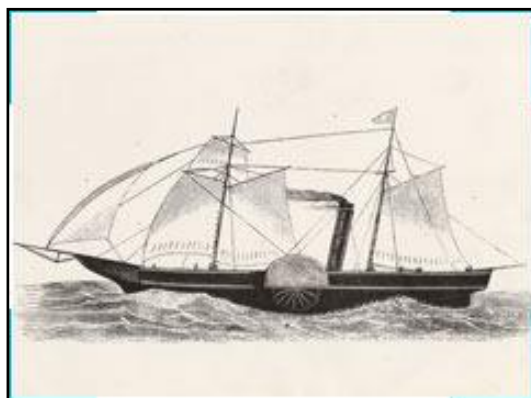
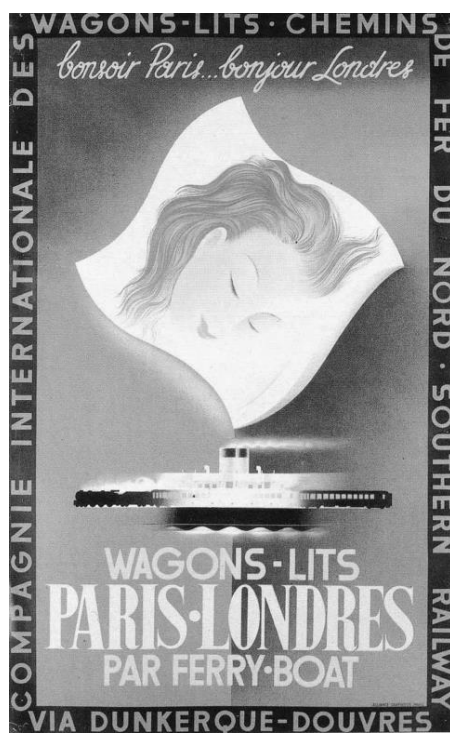


Figure 8 : Le Rob Roy, premier navire assurant une liaison régulière dans le détroit entre 1818 et 1830, Port de Calais

Les Liaisons Dieppe/New Haven et le Havre/Portsmouth ouvrent en 1825. La première, localisée à proximité de la station balnéaire de Brighton, station très prisée à la Belle Époque, connaît un essor beaucoup plus rapide que la seconde (201 943 passagers en 1903, contre 292 618 sur la ligne Calais/Douvres, 209 503 entre Boulogne et Folkestone, et seulement 39 682 voyageurs entre le Havre et Southampton (Chiffres fournis par Philippe Rouyer, 2015). Ce succès s'explique grâce à l'accessibilité ferroviaire de Dieppe et de New Haven. En effet, à cette époque, les liaisons maritimes servent essentiellement à assurer la continuité ferroviaire entre les capitales française et anglaise : les compagnies maritimes et ferroviaires sont étroitement associées. Dans le cadre de cette liaison maritime, une association entre la compagnie ferroviaire française des Chemins de fer de l'Ouest, la compagnie ferroviaire anglaise, la *London to Brighton and South West Railways Company*, et un armateur, la *General Steam Navigation Company*, permet dès 1863 un service régulier entre les gares parisiennes et londoniennes avec une correspondance régulière entre transport maritime et transport ferroviaire, les gares étant localisées sur les quais portuaires. En 1907 un projet de « train ferry » est né sur cette liaison : l'objectif étant de permettre aux passagers de rejoindre Paris Saint-Lazare à Londres Victoria sans quitter leur voiture de chemin de fer. Ce projet n'a jamais abouti à Dieppe mais s'est développée sur la liaison Dunkerque/Douvres en 1936, sous

le nom de « *Night Ferry* » (figure 10). Ce dernier est, selon Starostina, 2012, le projet intermodal français le plus insolite de l'entre-deux-guerres puisqu'il permet à des passagers français et britanniques d'effectuer leur déplacement en train dans des conditions agréables : le soir ils prennent place dans le train à Londres et le lendemain matin ils se réveillent à Paris, le train ayant emprunté un *ferry-boat* pour traverser la Manche, avant de poursuivre leur voyage sur le continent européen. D'une longévité remarquable, le *Night Ferry* n'a cessé de circuler qu'en 1980. Son image, relayée par les revues illustrées publiées en France et en Angleterre, mettait l'accent sur le niveau de confort hors pair du voyage à son bord ; en empruntant le *Night Ferry* les voyageurs pouvaient dormir paisiblement sur tout le parcours. Les affiches renvoyaient aussi une image forte de la collaboration entre acteurs français et britanniques.



Source : Garrett, « *Bonsoir Paris, Bonjour Londres. Wagons-Lits Paris-Londres par ferry-boats* », affiche pour la Compagnie du Nord / Southern Railways, Alliance Graphique imprimeur, 1936.

Figure 9 : Publicité pour le « *Night Ferry* »,

Outre l'apport technique que représente le « *Night Ferry* », celui-ci a également permis de rapprocher affectivement les Français et les Anglais dans la mesure où « *pour les ambassadeurs britannique et français, la promotion du train-ferry a facilité celle de l'amitié*

entre leurs deux nations et ils ont fait de cette initiative technologique un symbole de partenariat. Pour les médias, le train-ferry Douvres/Dunkerque est vite devenu la manifestation extérieure de l'amitié franco-britannique, certains allant jusqu'à le comparer à un tapis magique, le qualifiant de technologie miraculeuse permettant de voyager entre les deux pays» (Starostina, 2012).

A cette époque l'intermodalité maritime et ferroviaire est telle que les compagnies de chemin de fer commercialisent les billets et font la publicité des liaisons maritimes (Figures 11 et 12).

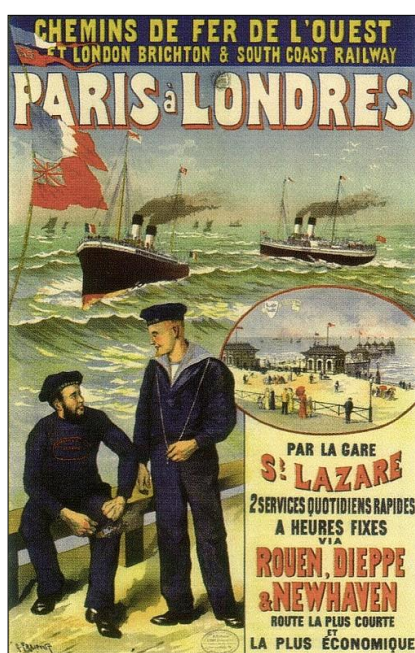


Figure 10 : Publicité des chemins de fer de l'ouest



Figure 11 : Tarif de la liaison Dieppe NewHaven

La publicité présentée en figure 11 est quelque peu erronée. Selon Philippe Rouyer la liaison la plus courte est la liaison Paris-Londres via Calais qui prend 8 heures, dont une heure de traversée maritime contre 8h40 pour celle-ci.

Cette intermodalité se retrouve dans l'ensemble des liaisons transmanche : association entre la *South Eastern and Chattam Railways Company* et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour la promotion du transport maritime entre Calais et Douvres. Il faut attendre l'arrivée du chemin de fer à Folkestone et la création de la ligne ferroviaire Londres/Folkestone via

Reigate et Tonbridge en 1843 pour voir se développer la liaison maritime Boulogne-sur-mer/Folkestone, liaison qui a fermé en 1993.

Cette intermodalité ancienne explique une pratique que l'on retrouvait fréquemment à Dieppe et à Calais : l'excursionnisme. À partir du milieu du XIX^{ème} siècle les compagnies ferroviaires proposent à leurs clients anglais en période estivale des billets aller-retour à prix avantageux pour les stations balnéaires françaises. On appelle alors ces Anglais qui ne restent que quelques heures sur place les « *no passport* ». Le nombre d'excursionnistes à Calais est passé de 7000 en 1897 à 130 000 en 1903. Ce nombre a décliné durant la crise économique des années 30, chutant à 35 000 excursionnistes. La seconde guerre mondiale voit cesser cette activité qui reprend son essor durant la seconde moitié du XX^{ème} siècle pour atteindre 20 millions d'excursionnistes à Calais pour l'année 1997 (selon le port de Calais). Ainsi le différentiel économique, non seulement celui suscité par le différentiel frontalier mais également celui instauré par le *duty free*, est exploité depuis de nombreuses années et témoigne de pratiques spécifiques aux territoires transfrontaliers.

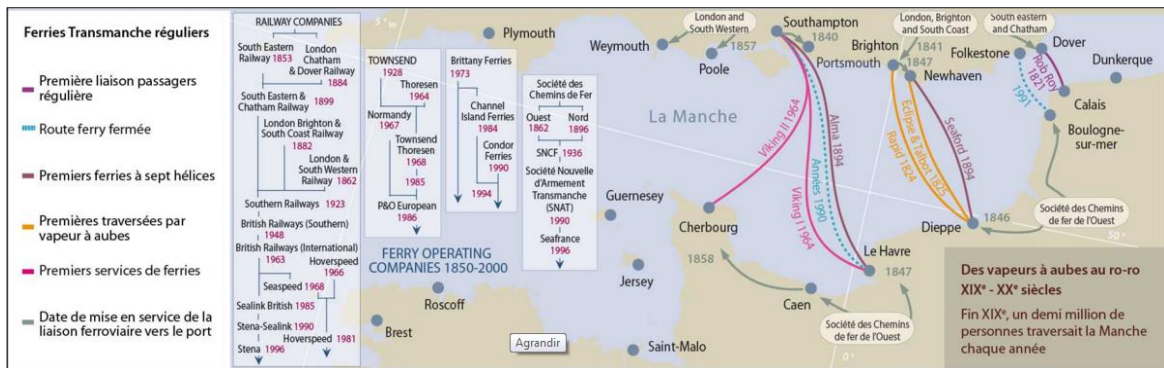
A la Belle Époque les traversées ne sont pas effectuées par les *car-ferries* qui ne font leur apparition qu'au lendemain de la seconde guerre mondiale mais par des paquebots qui transportent presque exclusivement des piétons et très peu de véhicules ; il faut attendre 1928 pour que la compagnie *Townsend Brother* propose une compagnie de transport automobile assisté dans le détroit. Leur premier navire, « l'artificier », peut transporter 15 voitures et 12 passagers en effectuant la traversée en 2h00 / 2h30. Le succès est tel qu'en 1930 un nouveau navire arrive « le Forde » ; ce dernier a une capacité de 168 personnes et 30 automobiles et le temps de traversée est réduit à 1h30. Durant l'année 1930 le « Forde » embarque 4600 voitures et 12 000 passagers. En 1931 la *Southern Railways* ouvre à son tour une ligne de navires à automobiles avec le navire « Autocarrier » qui est mis en service le 30 mars. Cependant, à défaut d'une rampe adaptée et de l'invention des navires « Ro Ro », le chargement des véhicules demeure long et risqué. Il faut attendre l'invention et la démocratisation des car-ferries pour améliorer considérablement l'offre automobile proposée. Aujourd'hui la traversée ne s'effectue plus que par ce type de navire (photo 1).



Source : « fr.dreamstime.com

Photo 1 : Chargement d'un navire Ro Ro

Le premier navire « Ro Ro » est construit par la compagnie *Townsend* qui œuvra considérablement pour développer cette activité. Elle lance ses premières lignes de *car-ferries* au départ de Cherbourg assurée par le « Viking » et au départ du Havre assurée par le « Viking II » en 1964. La carte 2, issue de l'atlas transmanche, synthétise nos propos.



Source : Atlas transmanche

Carte 2 : Les premières lignes régulières de passagers transmanche

Le XIXème siècle voit aussi l'apparition d'autres projets : la création d'un lien fixe entre la France et l'Angleterre. En 1802 le Français Albert Mathieu-Favier, ingénieur des Mines, conçoit le premier grand projet de lien fixe sur le principe d'un tunnel foré composé de 2

galeries superposées : l'une, pavée et éclairée par des becs à huile, était destinée aux malles-poste ; l'autre servirait à l'écoulement des eaux d'infiltration.

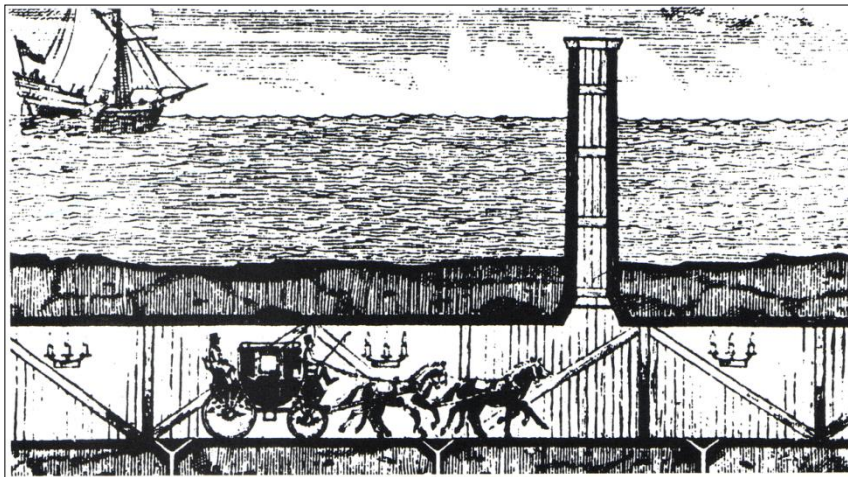


Figure 12 : Projet d'Albert Mathieu-Favier

Au total 138 projets de lien fixe entre les deux pays ont été proposés, tant par des Français que par des Anglais. Seules 2 tentatives ont été lancées avant d'être stoppées : l'une en 1881 et l'autre en 1975. C'est après 1830, avec l'avènement des trains à vapeur et la construction du réseau ferré britannique, que surgissent les premières idées d'un tunnel ferroviaire. Le français, Aimé Thomé de Gamond, ingénieur des Mines, passe près de 30 ans de sa vie à concevoir sept différents projets avant le milieu du XIX^{ème} siècle. La figure 13 présente l'un de ses plans. En 1855 la Reine Victoria et Napoléon III approuvent le projet du tunnel sous-marin conçu par Thomé de Gamond, qui sera présenté ensuite à l'Exposition Universelle de Paris de 1867. La première tentative de forage est lancée en 1880 lorsque la perforatrice « Beaumont & English » creuse des tunnels sous la mer des deux côtés de la Manche. En mars 1883, après avoir creusé près de 1800 mètres des deux côtés de la Manche, les Anglais interrompent le projet pour des raisons de sécurité et particulièrement à cause de leur peur d'être envahis. Nous retrouvons ici une des caractéristiques des insulaires dans leur représentation de la mer : celle-ci s'apparente à une barrière qui les protège de l'extérieur. Ce point est développé au chapitre 5.

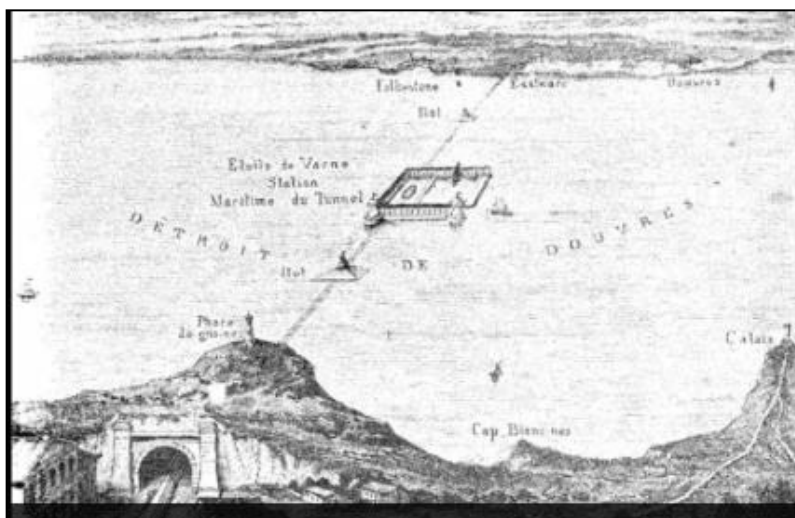


Figure 13 : projet de De Gamond en 1875

Il faut attendre les années 1960 pour qu'un nouveau projet voie le jour suite à la création du GETM (Groupe d'Etude du Tunnel sous la Manche). En 1967 le président français Georges Pompidou et le premier ministre britannique Harold Wilson sont favorables au projet et lancent un appel d'offre. Le GETM est reconnu comme seul maître d'ouvrage et les travaux débutent des deux côtés de la Manche en 1973. Suite à la crise économique des années 1970, le premier ministre britannique met fin au projet le 11 janvier 1975 alors que 300 mètres de galerie ont été creusés du côté français et 400 mètres du côté anglais.

Lors du sommet Franco-Britannique de 1981, François Mitterrand et Margaret Thatcher relancent ce projet. Un appel d'offre est lancé en 1985. C'est finalement le projet proposé par le groupe France-Manche-Channel-Tunnel Group qui est retenu. Ce dernier propose de forer un tunnel ferroviaire souterrain composé de deux galeries mono-voies, accompagné d'une troisième galerie de service entre les deux autres. Les projets proposés par Europont (pont suspendu), Euroroute (ensemble d'îles artificielles, de ponts et de tunnels) et par transmanche express (tunnels ferroviaires et routiers) ne sont pas retenus.

En février 1986 les deux chefs d'État signent le traité de Canterbury qui garantit le financement intégral du projet par des financements privés, sans financement ni garantie publique. Les travaux commencent en décembre 1987 du côté anglais et en février 1988 du côté français alors que le tunnel est officiellement inauguré par la reine d'Angleterre Elisabeth

Il et par le président de la république français, François Mitterrand, le 6 mai 1994. Cette inauguration a permis de renforcer les liens franco-anglais comme l'attestent les timbres parus à cette époque.



Figure 14 : Timbres-poste mis en circulation en 1994

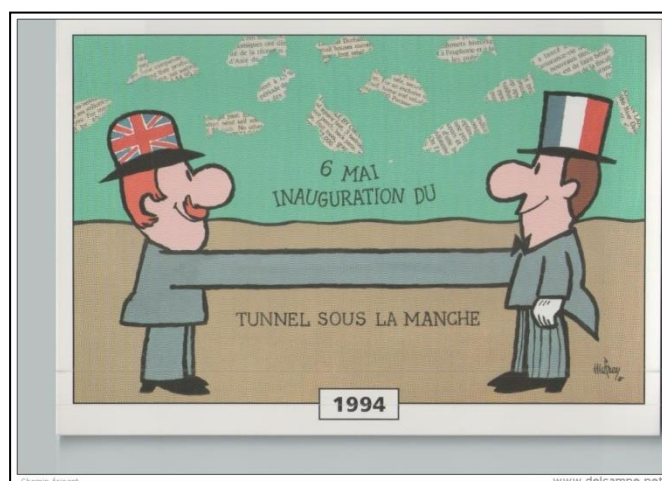


Figure 15 : Carte postale symbolisant le rapprochement franco-anglais, Carte postale moderne en papier glacé, éditée par FESTICART (Enghien-les-Bains) thème ; « Un siècle d'évènements »

Les échanges de part et d'autre de la Manche sont anciens, ce qui est favorable à l'émergence d'un territoire transfrontalier. Ces échanges créent du lien, de la proximité et contribuent à créer une histoire partagée nécessaire au rapprochement affectif entre les rives de la Manche. Avant même la naissance de l'Union Européenne, il était possible de voyager de part et d'autre du détroit sans passeport. Si les premières liaisons maritimes régulières servaient de support matériel pour assurer une continuité ferroviaire entre Paris et Londres, l'essor du tourisme balnéaire a contribué à développer des flux transfrontaliers de part et d'autre de la Manche. De plus ces infrastructures permettent de symboliser et d'incarner une « amitié franco-anglaise » qui n'a pas toujours été d'actualité mais qui est nécessaire pour créer une proximité affective au sein de notre espace d'étude.

Cette proximité affective se retrouve également dans la proximité culturelle existant entre les résidents de l'espace transmanche.

3.1.2 Une proximité culturelle héritée

La culture celte

Si la Manche occidentale est le secteur géographique où les distances physique, temporelle et financière sont les plus marquées (paragraphe 3.2.1), il n'en demeure pas moins qu'une certaine proximité affective existe entre la Bretagne et la Cornouailles : Bretons et Corniques se revendiquent comme descendants du peuple celte (figure 17). Ce peuple indo-européen originaire de l'Allemagne du sud et de la Bohême est un peuple de nomades et de guerriers dont les premières invasions européennes datent du II^{ème} millénaire avant JC. C'est entre le V^{ème} et le III^{ème} siècle avant JC qu'ils migrent jusqu'en France, Espagne, Irlande et Grande Bretagne. Ce peuple se reconnaît dans ses valeurs guerrières ainsi que dans le druidisme et son rapport particulier à la nature.

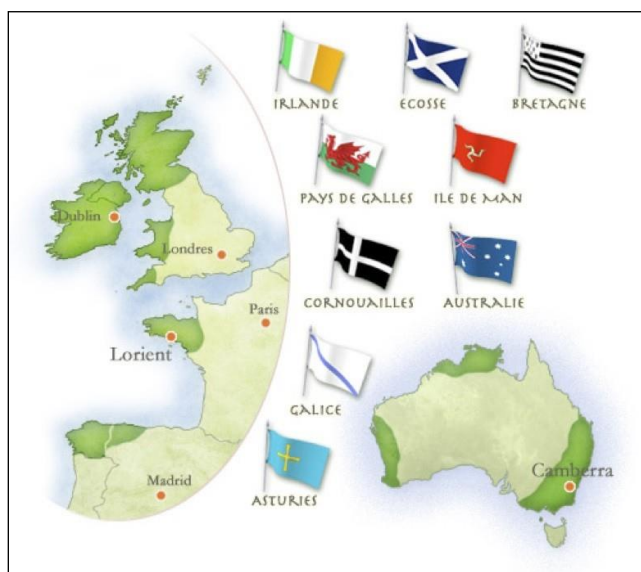


Figure 16 : Affiche du 40^{ème} festival interceltique de Lorient

Même si certains archéologues tels que Lecerf ou Blanchard s'interrogent quant à la réalité historique de l'occupation celte de la Bretagne, il n'en demeure pas moins que le « mythe celte »⁵³ (Lecerf, 2014) est bel et bien présent en Bretagne et en Cornouailles où il est régulièrement entretenu : festival interceltique, fréquents articles de presse comme l'article du 18/07/2014 retranscrit dans la revue courrier international, publié initialement dans la revue cornique de Penzance (the cornishman) et intitulé « *Cornouailles, Bretagne : sœurs celtes* ». On trouve également de nombreuses parutions dans les journaux français tels que Libération ou le Figaro. D'ailleurs la Cornouailles, à un « S » près, n'est-elle pas à la fois un comté anglais et une région bretonne, témoin de la proximité affective existant entre ces lieux ?

Cette proximité affective est renforcée par la proximité linguistique des langues régionales : selon Costa le cornique est la langue la plus proche du breton. Selon Galliou, chercheur retraité de l'université de Brest, c'est « *la langue qui crée une solide relation de communauté* » et qui contribua, dès le Moyen Age, à instaurer des échanges privilégiés entre pêcheurs bretons et corniques qui pouvaient dès lors communiquer et se comprendre. Pour les

⁵³Selon Y. Lecerf, ce mythe a été grandement développé par Napoléon Bonaparte lorsqu'il créa l'académie celtique.

puristes, seules sont considérées comme celtiques les régions où existe une langue celte se limitant ainsi à « *l'Ecosse, l'Irlande, le pays de Galles, la Cornouaille, l'île de Man et la Bretagne. Sous l'impulsion de l'Interceltique de Lorient, on y ajoute aujourd'hui la Galice et les Asturies, bien que les langues locales y soient d'origine latine. La cornemuse et ses multiples variantes (dont la gaita en Espagne) semblent ainsi le dénominateur commun* » (Libération, 6 août 1999).

Dans un contexte où les langues régionales sont en déclin⁵⁴, nous nous demandons comment évoluera cette proximité entre la Bretagne et les Cornouailles. Cependant Galliou propose de ne pas dramatiser la situation puisqu'il se demande si « *les régions dites celtiques aujourd'hui ne sont pas plutôt liées par une culture et des modes de vie similaires inhérents à la façade maritime* ». Il fait ainsi écho au concept de « *maritimité* » développé par Françoise Perron et Jean Rieucou.

La maritimité

La proximité affective est également en lien avec la présence même de la mer qui suscite des pratiques et des représentations partagées par les « gens de mer » : c'est la « *maritimité* » (Péron, Rieucou, 1996) qui renvoie selon ces chercheurs à « *la variété de façon de s'approprier la mer, en insistant sur celles qui s'inscrivent dans le registre des préférences, des images, des représentations collectives* ». Si l'on prend l'exemple du littoral français de la Manche, on observe que les constructions mentales et les codes idéologiques peuvent être différents. En fait, « *ces codes reposent sur des fondements historiques, si la commune vit depuis des siècles avec la mer, alors ces codes et cette culture sont fortes : c'est le cas en Bretagne ou en Basse Normandie dans le département de la Manche. L'identité est forgée par son histoire maritime. Au contraire [...] la côte d'Opale est une construction touristique qui ne traduit pas une histoire maritime [...] En Bretagne cette maritimité se trouve renforcée par la langue [...]* ». Pour les bretons et les manchots, la « *mer est une ouverture sur le monde favorisant la construction de représentations mentales de l'ailleurs. On se tourne alors vers*

⁵⁴ Selon Gailliou, le Breton ne serait plus pratiqué que par 180 000 Bretons et le cornique par quelques centaines (autorités locales) voire quelques milliers de personnes (Costa, 2011) ; la langue Cornique, langue qui a disparu au XVII^e siècle, et qui a connu un « *revival* » dans le courant du XIX^e siècle, est de nouveau menacée ; l'UNESCO la reconnaît comme une langue en situation critique.

l'autre rive de la Manche, vers ce patrimoine maritime commun qui permet de relier les communautés littorales des deux pays. Cette mer est alors bien plus qu'un paysage» (Lowe-Pellen (Turbout), 2001). Les propos de cette chercheuse sont confirmés par ceux de Flatrès (in Péron, Rieucan, 1996) pour qui toutes les régions littorales n'ont pas le même rapport à la mer. Selon lui, la « *Bretagne est la région où le sens de la mer est le plus vif. La Haute Normandie « port de Paris » est un cas spécial, mais la Basse Normandie [...] montre qu'elle n'a pas tout à fait perdu un sens de la mer qui remonte au moins aux Vikings [...] la Picardie semble avoir tourné le dos à la mer»*. Cet auteur ajoute que « *le littoral nord de la Bretagne a toujours été une frontière avec la Grande Bretagne, frontière qui a été franchie [...]. Sur cette côte, la conscience de l'existence du pays d'en face a toujours été vive, renforcée par des souvenirs historiques comme le débarquement de Marie Stuart à Roscoff, et, plus anciennement, le débarquement des saints bretons venus du « pays des Saxons » (Bro Saoz), ou encore les migrations saisonnières des johnnies, les vendeurs d'oignons de Roscoff»*.

La configuration de l'espace transmanche se prête tout à fait à notre analyse puisque nous souhaitons analyser si la proximité affective vis-à-vis de la mer influence les représentations et les pratiques constitutives des territoires transfrontaliers maritimes.

Etudier la Manche permet également d'inclure le concept d'insularité à la réflexion scientifique et d'analyser si l'insularité des Anglais engendre des représentations et des pratiques spécifiques ainsi que son influence dans la constitution du territoire transmanche. Nous estimons qu'un continental n'a ni les mêmes représentations ni les mêmes pratiques d'un espace transfrontalier maritime qu'un insulaire⁵⁵ car ils n'entretiennent pas le même rapport à la mer. Pour l'insulaire la mer est constitutive de son identité, il entretient donc une relation intime avec cette dernière qui représente à la fois une barrière protectrice contre l'extérieur mais également l'ouverture sur le monde. L'insularité, selon Sorre, 1955 « *veut dire isolement, refuge, repli [...] mépris de l'étranger et dispositions conservatrices. Mais cela veut aussi dire appel au large, invitation au voyage, stimulation des puissances d'expansion* ». Bonnemaison, 1991, affirme que « *pour les mélanésiens (peuples insulaires), la mer n'est pas une clôture mais une route* ». Alors que « *la France longtemps occupée par*

⁵⁵ Or selon Fleury, 2010, la Grande Bretagne a été l'objet de tant d'affirmations sur le caractère insulaire de ses habitants qu'on ne saurait remettre en question cette affirmation

les affaires du continent [...] a parfois délaissé le grand large» (Cabantous, Lespagnol, Peron, 2005).

Une histoire transmanche et une proximité affective propice à la constitution d'un territoire transfrontalier

L'espace transmanche est un espace marqué par les échanges entre Français et Anglais. Ces pratiques sont antérieures à la création de l'Union Européenne et s'inscrivent donc dans le temps long, ce qui est favorable à l'émergence d'un territoire transfrontalier maritime. En dépit de la distance physique instaurée par la mer, certains résidents de l'espace transmanche partagent une culture séculaire, la culture celte, qui peut contribuer à les rapprocher. Cette proximité affective n'étant pas homogène au sein de l'espace transmanche, nous pouvons tester nos hypothèses.

3.2 : La configuration spatiale, la structuration des transports et la coopération des acteurs de l'espace transmanche sont pertinentes pour la conceptualisation des territoires transfrontaliers maritimes

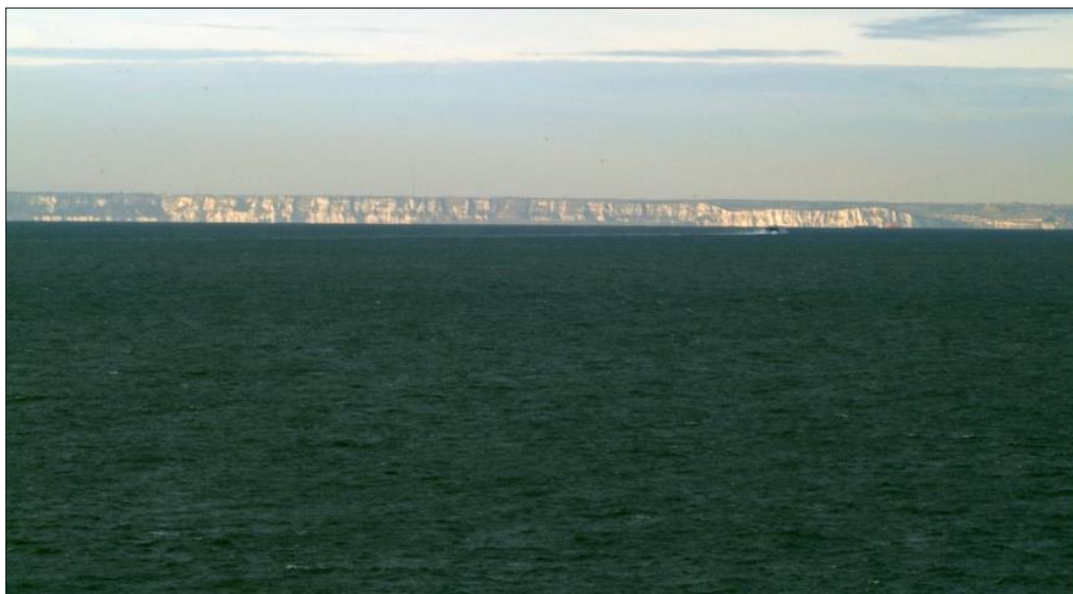
3.2.1 Des distances variables d'une rive à l'autre

La Manche est une mer frontalière relativement étroite même si la distance qui sépare ses rives nord et sud varie sensiblement d'un secteur à l'autre : la Manche s'élargit d'est en ouest. Dans sa partie la plus étroite, le Pas-de-Calais, nous observons entre le Cap Gris-Nez, localisé à 15 kilomètres de Boulogne sur Mer, et Shakespeare Beach, plage anglaise située à proximité

de Douvres dans le comté du Kent, une distance de 33 kilomètres⁵⁶. Cette distance relativement courte permet d'une part, d'observer à l'œil nu l'autre rive de la Manche (photo 2), et d'autre part, elle donne la possibilité à de nombreux nageurs de tester leurs limites : tous les ans la *Channel Swimming Association* organise, entre ces deux localités, la traversée de la Manche à la nage. Autrefois autorisé en France, il est interdit, depuis 1999, de partir de France en raison des dangers qui accompagnent cet événement : à ce jour 8 nageurs sont décédés en tentant l'exploit. La première traversée date de 1975. Actuellement ce sont près de 300 nageurs, hommes et femmes, toute nationalité confondue, qui tentent l'exploit chaque année.

La Manche s'élargit progressivement jusqu'à sa partie occidentale : 106 kilomètres entre Eastbourne (East Sussex) et Veule-les-roses (Seine Maritime), 109 kilomètres entre Dieppe (Seine Maritime) et New Heaven (East Sussex) 166 kilomètres entre Cabourg (Calvados) et Selsey (West Sussex), 200 kilomètres entre Start Point (Devon) et Saint Briec (Côte d'Armor) pour seulement 186 kilomètres entre Penzance (Cornouailles) et Argenton (Finistère), localités situées à proximité de sa frontière avec l'océan Atlantique, frontière qui se situe entre l'île Vierge (France, Finistère) et Land's End (Angleterre, Cornouailles). La presque île du Cotentin, avancée de Terre dans la Mer, rapproche les rives de la Manche : 95 kilomètres séparent Port Racine (Manche) et Portland (Dorset). A l'inverse, la distance s'amplifie entre Saint Malo (Ile-et-Vilaine) et Sidmouth (Devon) pour atteindre 200 kilomètres.

⁵⁶ Toutes les distances ont été calculées à partir de *google earth*



Source : Google earth

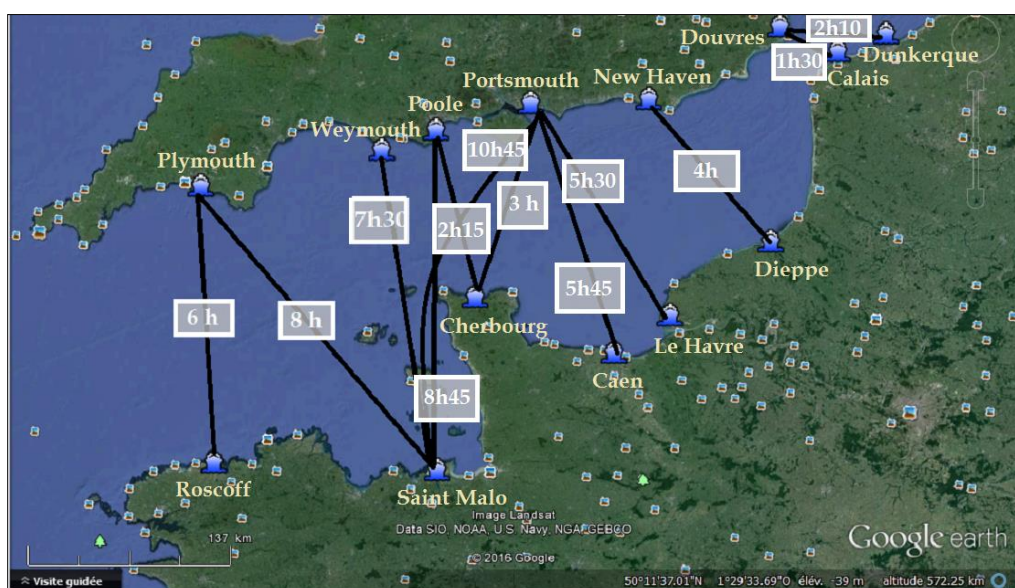
Photo 2 : Les falaises de Douvres depuis le Cap Gris-Nez

Cette configuration physique permet des relations, notamment maritimes, de rive à rive même s'il est probable que l'accroissement de la distance peut avoir un impact sur l'intensité des flux. Cette variation de la distance donne la possibilité de tester son impact sur la constitution de territoires transfrontaliers tout en respectant le critère de proximité.



Carte 3 : Distances euclidiennes entre les rives de la Manche

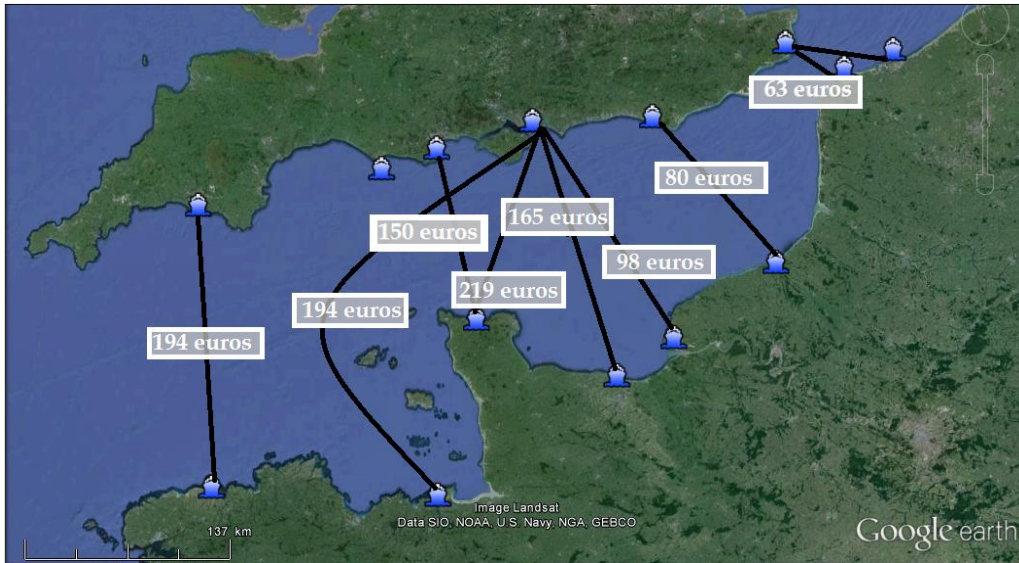
La distance est également temporelle (cartes 4) ; ainsi les temps de traversée varient grandement d'un secteur de la Manche à l'autre : il faut compter 10h45 pour une traversée entre les ports de Saint Malo et de Portsmouth contre 1h30 entre ceux de Calais et de Douvres. Dans le détroit, les traversées peuvent être encore plus rapides lorsque l'on emprunte le tunnel sous la Manche : la traversée en Shuttle prend 35 minutes et celle en Eurostar 24 minutes. La Grande variabilité du temps de traversée est un élément intéressant à intégrer dans l'étude d'un espace transfrontalier maritime et permet de tester, en partie, l'influence de la proximité temporelle sur l'intégration territoriale transmanche.



Carte 4 : Distances temporelles entre les rives de la Manche

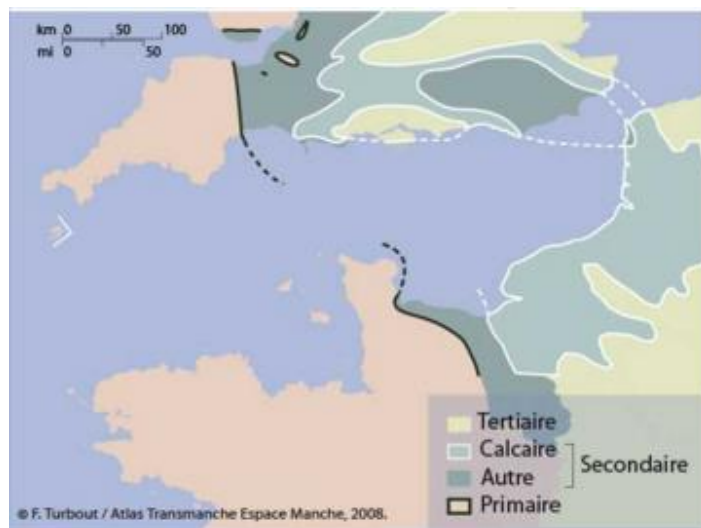
La mer instaure une distance coût (carte 5) ; les tarifs moyens des traversées de la Manche pour un couple et une voiture varient du simple au double selon le secteur de la Manche concerné. La traversée la moins coûteuse s'élève à 63 euros pour la liaison Dunkerque/Douvres et la plus onéreuse à 219 euros minimum pour la liaison Cherbourg/Portsmouth. Ces tarifs sont ceux consultés sur les sites internet des compagnies maritimes le jeudi 5 mai 2016 pour une traversée effectuée le vendredi 6 mai 2016 entre 1 heure du matin et 23 heures. Il convient de préciser qu'ils sont soumis à une grande variabilité et que les compagnies proposent parfois des offres promotionnelles. N'apparaissent sur les cartes 4 et 5 que les liaisons maritimes ouvertes à cette date.

Le tarif du *Shuttle* entre Calais et Folkestone varie entre 118 et 237 euros.



Carte 5 : Distances-coût entre les rives de la Manche (tarif en vigueur en mai 2016)

La relative proximité des rives de la Manche se retrouve aussi dans la similitude des paysages français et anglais, qui s'explique par l'histoire géologique de cette mer qui fût un fleuve il y a 20 000 ans. Il faut attendre la fin de la dernière période glaciaire pour voir fondre les calottes glaciaires et la Manche devenir la mer que nous connaissons. Nous retrouvons ainsi une continuité géologique de part et d'autre de la Manche qui explique ces similitudes paysagères (carte 6) : les roches primaires de Bretagne, du Cotentin et de Cornouailles, les roches jurassiques du Calvados et du Portland, les falaises crétacées du Pays de Caux, de l'île de Wight et de l'East Sussex.



Source : Atlas transmanche

Carte 6 : Les couches géologiques de l'espace transmanche



Photo 3 : Côte de granite rose



Source : <http://parlafenetre.free>

Photo 4 : Côte du Lands End

Dans sa partie occidentale les paysages de la Manche sont des vieux massifs hercyniens érodés dont le socle granitique est apparent. Les côtes du Finistère et de Cornouailles sont des côtes de granite profondément découpées pouvant atteindre une altitude de 1000 mètres en Bretagne, dans le Cotentin ou dans le Lands Ends (Photos 3 et 4).

Les paysages de Manche orientale sont tout à fait différents : ondulations douces de faibles reliefs qui prévalent, successions de collines basses et de plateaux ouverts séparés par de larges vallées. Le détroit est marqué par un paysage de falaises mortes (photos 5 et 6).



Photo 5: Shakespeare beach,



Source : Google earth

Photo 6: Plage du Cap Blanc-Nez,

Entre ces deux extrêmes nous retrouvons les paysages calcaires, les vailleuses et vallées suspendues caractéristiques du pays de Caux (photo 8) et de l'East Sussex (photo 7).



Source : google earth

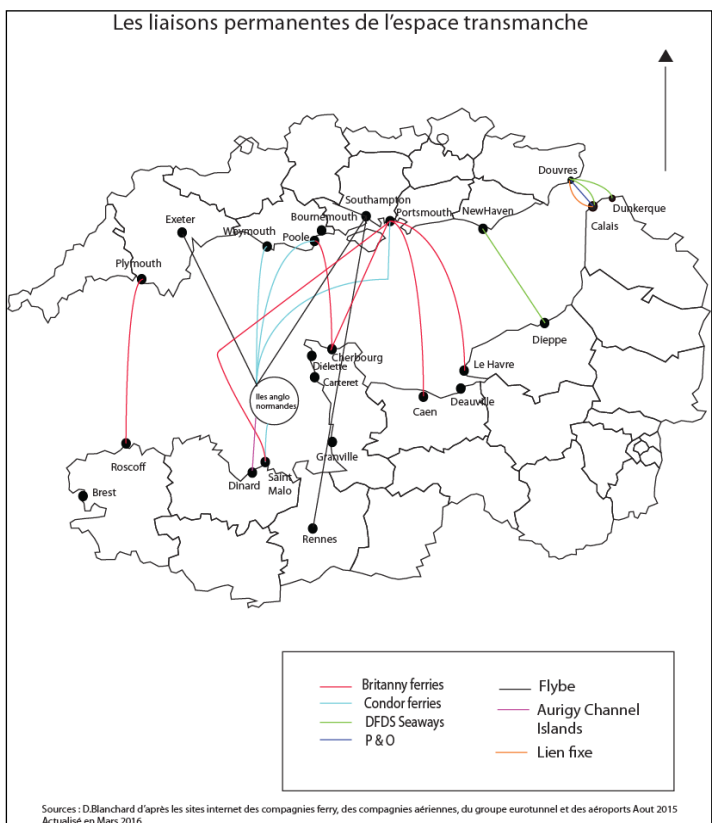
Photo 7 : Hastings, East Sussex

Photo 8 : Falaise de Belleville, Seine Maritime

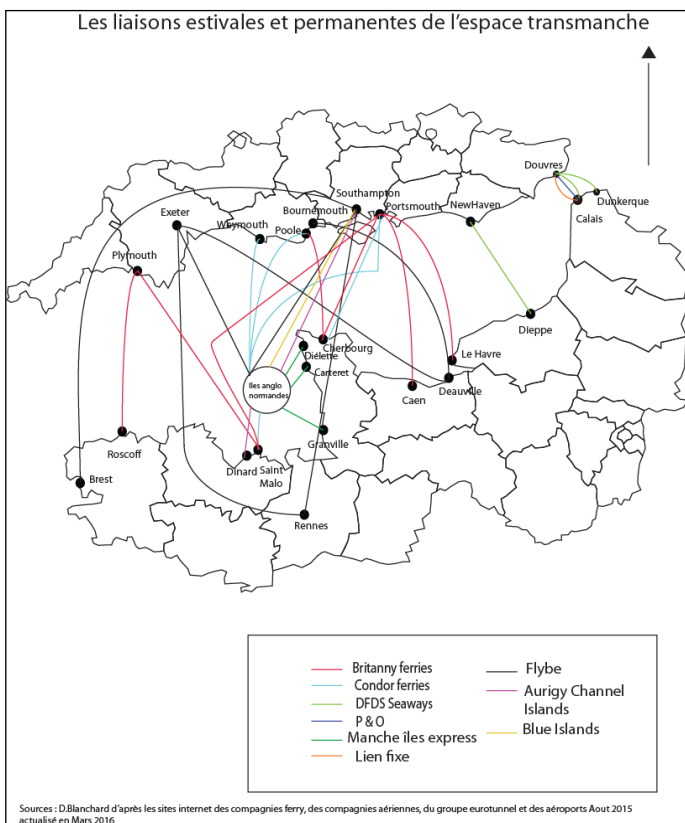
3.2.2 La structuration actuelle de l'espace transmanche

La traversée de la Manche, ou de toute frontière maritime, ne peut pas être aussi spontanée que la traversée d'une frontière terrestre (dans le cadre d'une frontière ouverte) car la présence de la mer amplifie la distance instaurée par la frontière : il convient de la planifier en s'informant des horaires, des destinations et des prix proposés par les différentes compagnies. La mobilité, dans le cadre des territoires transfrontaliers maritimes, demande une plus grande anticipation que pour les autres. Les processus cognitifs de la mobilité y sont surexploités. Il faut rappeler que l'étude de la mobilité en géographie ne se limite pas à l'étude des déplacements effectifs mais prend également en considération les représentations associées aux pratiques, sa « virtualité » (Levy, Lussault, 2000) et les possibilités qui parfois ne se concrétisent pas. La mobilité commence dès l'instant où l'on planifie de se déplacer ; une mauvaise représentation des offres proposées peut influencer sur les pratiques effectives.

Le marché transmanche étant très concurrentiel, le paysage transmanche change fréquemment : des lignes ferment et sont reprises par d'autres compagnies, d'autre s'ouvrent. Ce fût récemment le cas pour la compagnie maritime *MyferryLink*, filiale du groupe Eurotunnel, qui a été contrainte d'interrompre son activité suite au jugement rendu par la cour suprême britannique : la compagnie a perdu le procès qui l'opposait à la CMA (*Competition and Market Authority*), autorité de la concurrence britannique qui l'accusait d'être en situation de monopole dans le détroit. Le dernier navire appartenant à la compagnie a été vendu le 16 décembre 2015. L'autorité de concurrence était également en procès contre la SCOP *SeaFrance* créée par d'anciens salariés de la compagnie maritime *SeaFrance* liquidée en 2012. Cette SCOP qui exploitait certains navires de *MyFerryLink* a également été contrainte de cesser son activité.



Carte 7: Les liaisons hivernales



Source : D. Blanchard, 2016

Carte 8 : Les liaisons estivales

Nous n'avons donc pas repris les sources existantes - telles que les cartes de l'atlas transmanche ou certaines brochures mises en ligne par les compagnies - en raison de l'obsolescence des données. Les cartes 7 et 8, réalisées en mars 2016, donnent un aperçu des liaisons régulières et estivales existantes à cette date. Les données ont été recueillies auprès des sites internet des compagnies maritimes, aériennes, du groupe Eurotunnel et des aéroports.

La Manche est desservie par 5 compagnies maritimes- au départ de 11 ports français et de 9 ports anglais- par 3 compagnies aériennes - au départ de 4 aéroports du côté français et de 3 du côté anglais- et par un lien fixe exploité par le groupe Eurotunnel (*Shuttle*, Eurostar) et le groupe Europorte (fret).

Cependant une analyse rapide des cartes 7 et 8 démontre que l'offre de transport varie selon la période : 14 liaisons maritimes dont 10 directes entre l'île et le continent (hors îles anglo-normandes), 4 liaisons aériennes dont une unique entre la France et l'Angleterre ainsi que le lien fixe en période hivernale contre 18 liaisons maritimes dont 11 directes entre la France et l'Angleterre, 10 liaisons aériennes dont 5 entre la France et l'Angleterre et le lien fixe en été. Cette diminution de l'offre s'explique en partie par la baisse de fréquentation des navires à cette période : les flux transmanche sont avant tout des flux touristiques, plus présents en été. De ce fait, les opérateurs de transport, plus préoccupés par le profit immédiat que par le développement et le désenclavement territorial, modifient leur offre à la basse saison ; ce constat se vérifie pour les liaisons aériennes puisqu'il n'y a qu'une unique liaison entre l'Angleterre et la France à cette période alors que 91% de l'offre maritime estivale est maintenue en basse-saison. Les flux transfrontaliers étant surreprésentés à la basse saison (chapitre 4), les liaisons maritimes apparaissent indispensables à la constitution d'un espace transmanche. Outre une différence temporelle, il existe également une variation géographique de l'offre de transport.

Les liaisons transmanche sont nombreuses mais nous observons des disparités selon les secteurs de la Manche : le détroit, la Manche centrale, les îles anglo-normandes sont mieux desservies que la Manche orientale, hors détroit ou la Manche occidentale.

Le détroit : un espace bien pourvu

Le détroit est desservi à l'année par 3 liaisons maritimes dont 2 au départ de Calais : *P&O* et *DFDS Seaways* et une au départ de Dunkerque : *DFDS Seaways*. Les traversées y sont rapides (carte 4) et les départs réguliers : un départ toutes les heures pour *P&O* et jusqu'à 12 départs par jour pour *DFDS Seaways*. Ces chiffres s'expliquent d'une part par la proximité des deux côtes dans le détroit (carte 3) et d'autre part par une offre importante, qui est elle-même en lien avec cette proximité. En effet ces deux compagnies, notamment la *Peninsular and Oriental*, sont de grandes compagnies maritimes mondiales peu préoccupées par le développement local. L'atlas transmanche précise à ce sujet que « *P&O est un groupe international multisectoriel qui cherche à faire du profit immédiat et qui se préoccupe peu du désenclavement territorial* » d'où son retrait de certaines liaisons déficitaires telles que le Havre/Portsmouth ou Dieppe/New Haven.

Le tunnel sous la Manche - il n'y a pas un, mais 3 tunnels : le nord emprunté par les trains provenant de l'Angleterre, le sud réservé aux trains provenant de France et celui de service – est localisé entre Coquelles et Folkestone, là où la traversée est la plus courte : 33,5 kilomètres de tunnel subaquatique. Il est possible d'emprunter le *Shuttle* ou l'Eurostar depuis 1994 (historique sur le tunnel) pour traverser la Manche via le tunnel. La traversée y est rapide : 35 minutes avec le premier, 24 minutes avec le second avec une fréquence possible de 5 départs par heure pour le *Shuttle* en période de pointe. Cependant l'objectif premier du tunnel sous la Manche, et en particulier de la liaison ferroviaire Eurostar, n'est pas de développer une région sinistrée mais de relier les grandes capitales européennes : Paris, Londres et Bruxelles auxquelles ont été ajoutées Marseille via Lyon et Avignon depuis mai 2015 ; de plus il est prévu de desservir Amsterdam à partir de 2016. Si l'Eurostar desservait régulièrement, lors de sa mise en service, les gares locales de Calais-Fréthun et d'Ashford dans le Kent, Catherine Fournier, maire de Fréthun, interviewée en Novembre 2014 par la voix du Nord, déplore que « *l'Eurostar en partance de Paris pour Londres ne s'arrête plus à Calais-Fréthun ni à Ashford mais que seuls les trains en partance de Bruxelles s'y arrêtent* ». Ainsi « *ce n'est pas le métier d'Eurostar de faire de la desserte locale comme l'attestent la suppression des arrêts aux gares locales, pour optimiser la vitesse entre les capitales européennes, et les tarifs prohibitifs, beaucoup trop chers pour réaliser des trajets quotidiens* » (88 euros pour un aller/retour Calais/Ashford selon le journal Ouest France

Entreprise du 27 Décembre 2012) (Edouard Braine, consul général de France à Londres interviewé par le Figaro en Octobre 2011.

Cependant certains acteurs locaux, pour la plupart des entrepreneurs français regroupés en association (*Opale link* et l'union française des Français de l'étranger), militent pour la création d'un métro transmanche entre Calais- Fréthun et Ashford, empruntant le tunnel sous la Manche. Ce projet est en discussion depuis 2007 puisqu'il permettrait de favoriser l'emploi transfrontalier dans le détroit, notamment en donnant la possibilité aux Français du Nord-Pas-de-Calais, région fortement touchée par le chômage (carte 20), d'aller travailler dans le Kent. Si l'Eurotunnel, la SNCF et la région Nord-Pas-de-Calais-Picardie n'ont pas émis d'avis défavorable, le projet reste en suspend, revenant épisodiquement : avant les Jeux Olympiques de Londres ou récemment, fin octobre 2014 suite à une annonce de démantèlement de rames exploitées dans le tunnel sous la Manche par la SNCF.

La Manche est facilement traversable dans le détroit mais il n'y a pas, à l'heure actuelle, de la part des compagnies exerçant dans le détroit, de volonté de désenclavement et de développement territorial.

La Manche centrale

Il apparaît sur les cartes 7 et 8 une forte concentration des liaisons entre la France et l'Angleterre dans le secteur de la Manche localisé entre Le Havre et Cherbourg. 5 liaisons maritimes au départ de 3 ports français – Le Havre, Caen et Cherbourg – et de 2 ports anglais – Portsmouth et Poole – assurées par 2 compagnies : la *Brittany Ferries* et *Condor Ferries*.

La première assure 3 liaisons régulières – Le Havre/Portsmouth (1 ou 2 départs par jour au départ du Havre), Caen/Portsmouth (2 ou 3 départs par jour au départ de Caen) et Cherbourg/Poole (1 départ par jour au départ de Cherbourg) - la seconde une liaison estivale entre Cherbourg et Poole le dimanche ainsi qu'une liaison estivale entre Cherbourg et Portsmouth.

La liaison Le Havre/Portsmouth a été menacée à plusieurs reprises car déficitaire. Exploitée jusqu'en 2005 par *P&O*, elle a été reprise par le groupe *LD Lines*, devenu, suite à son rapprochement avec le groupe danois *DFDS*, la compagnie *DFDS Seaways*. Cette dernière a pris la décision en 2014 de cesser l'exploitation de cette ligne, effectuant sa dernière rotation le 30 décembre 2014. La compagnie a justifié son choix en invoquant en premier lieu le déficit structurel de la ligne « à part en 2007 tous les exercices ont vu des pertes depuis 2005. En 2013 la compagnie a perdu 2 millions d'euros et estimait perdre autant en 2014 » (ces propos ont été rapportés par le journal de la marine marchande du 17/09/2014). En second lieu la compagnie mentionnait la concurrence directe de la *Brittany Ferries*, compagnie ayant ouvert une ligne Le Havre/Portsmouth en mai 2013 avec un navire à grande vitesse pour la haute saison (le «Normandie Express») et, depuis mars 2014, un *car ferry* classique pour le reste de l'année. La liaison maritime, qui a fêté ses 60 ans en 2014, a vu cesser ses rotations transmanche entre janvier et mars 2015. Cependant la *Brittany* a maintenu son activité au départ du Havre : la compagnie propose actuellement un, voire deux départs quotidiens en basse saison, offre complétée par une liaison grande vitesse assurée par le Normandie Express en haute saison.

Portsmouth apparaît comme un port important, concentrant des liaisons avec les villes du Havre (paragraphe ci-dessus), de Caen, de Cherbourg, de Saint Malo et les îles anglo-normandes de Jersey et de Guernesey (paragraphe 1.2.3). La *Brittany* assure des liaisons quotidiennes entre Portsmouth et Caen (3 départs par jour), Cherbourg (10 départs par semaine) et Saint Malo (1 départ par jour). *Condor ferry* assure des liaisons entre Portsmouth et les îles anglo-normandes et entre Portsmouth et Cherbourg en période estivale

Ce secteur de la Manche est également desservi par des liaisons aériennes : 2 liaisons aériennes estivales au départ de Deauville assurent la traversée de la Manche à destination de Bournemouth, station balnéaire anglaise prisée (4 départs par semaine du 18/05 au 2/09) et à destination d'Exeter, chef lieu du comté du Devon avec lequel le département du Calvados entretient des liens privilégiés (2 départs par semaine du 22/06 au 2/09). Ce positionnement deauvillais, amorcé en 2012, date à laquelle l'aéroport a été renommé aéroport Deauville Normandie et renforcé en 2015 (année d'ouverture des liaisons avec les aéroports anglais), peut s'expliquer par la forte fréquentation britannique dans le Calvados en période estivale,

ainsi que par les nombreux liens qui existent entre les hippodromes deauvillais et anglais : l'aéroport de Deauville, qui a conscience de ce marché, s'est spécialisé dans le transport équin. Outre les liens entre Deauville et l'Angleterre, un facteur politique peut également expliquer ce positionnement : après la réunification de la Haute et de la Basse Normandie, l'aéroport de Deauville cherche à s'affirmer face aux aéroports du Havre et de Caen pour devenir l'aéroport régional.

L'aéroport de Southampton concentre 5 lignes aériennes dont une seule régulière : la ligne Rennes/Southampton. La ligne Southampton/Brest n'est qu'estivale.

Les liaisons aériennes sont plus nombreuses en Manche occidentale car l'avion est plus rapide que le ferry dans un secteur géographique où la traversée maritime peut prendre plus de dix heures alors qu'elle n'excède pas une heure par voie aérienne.

Les îles anglo-normandes sont également un espace géographique où se concentrent de nombreuses liaisons.

Les îles anglo-normandes

Il existe trois liaisons aériennes entre ces îles et Southampton assurées par 3 compagnies – *Flybe*, *Aurigny Channel Island* et *Blue Islands* en direction de Jersey (5 départs par jour à l'année), de Guernesey (5 départs par jour jusqu'à fin octobre) et d'Aurigny (un départ par jour toute l'année).

Outre l'aéroport de Southampton, ceux d'Exeter et de Bournemouth proposent également des vols assurés par *Flybe* en direction de Jersey et de Guernesey. Ces liaisons sont toutes deux quotidiennes et fonctionnent toute l'année pour celles au départ d'Exeter alors qu'elles cessent fin octobre pour celles au départ de Bournemouth.

Les îles anglo-normandes sont également bien desservies par voie maritime. Les liaisons sont assurées par 2 compagnies : *Condor Ferries* qui assure 7 lignes à l'année, avec une diminution des fréquences en basse saison, au départ de Portsmouth, Poole, Weymouth ou Saint-Malo et *Manche île Express* assurant 6 lignes au départ de Granville, Carteret et Diélette durant la période estivale.

Ces liaisons s'expliquent d'une part par l'attrait touristique que suscitent ces îles à la belle saison, par leur proximité avec les côtes françaises et anglaises et d'autre part, par des raisons fiscales évidentes. « *Le cumul des dépôts dans les banques à Jersey (162 milliards de livres) et à Guernesey (72 milliards) dépasse largement le budget [des dépenses générales]⁵⁷ de la France* ». Ces îles, au statut caractérisé par une autonomie totale en matière de politique intérieure, sont « *une place financière offshore attirant aussi bien les riches résidents attirés par un taux unique d'imposition sur le revenu à 20%, que des sociétés offshore intéressées par l'absence d'impôt*» (Atlas de la Normandie, 2006).

La Manche occidentale : une forte volonté de développement local

Le seul opérateur maritime œuvrant en Manche occidentale est la *Brittany Ferries* dont l'histoire est fortement liée à la région Bretagne. D'après l'atlas transmanche et le site internet de la compagnie, elle « *est née d'une forte volonté entrepreneuriale, de développement économique et territorial où le transport maritime n'était qu'un moyen. [...] La ligne Roscoff/Plymouth ouverte en 1973 servait d'abord pour assurer un débouché commercial aux productions agricoles bretonnes, puis une logique de développement territorial s'y est adjointe. Cette logique conduisit les collectivités territoriales de Bretagne, puis de Basse Normandie à investir et accompagner la Brittany Ferries*». Il existe donc un lien territorial important entre cette compagnie et les territoires environnants : le président actuel, Jean Marc Roué, vient du monde agricole breton qui est toujours actionnaire à 60% de la compagnie.

C'est, selon l'atlas transmanche, cette stratégie territoriale de la *Brittany* qui explique le maintien des liaisons Roscoff/Plymouth (1 à 2 départs quotidiens), Saint Malo /Portsmouth (1 départ quotidien pour 10 heures de traversée) et la ligne Saint Malo/Plymouth proposant un départ hebdomadaire en novembre, décembre puis en mars.

La liaison aérienne Rennes/Exeter proposée par *Flybe* est une liaison estivale.

Si la Manche occidentale est moins bien desservie que d'autres secteurs de la Manche, les liaisons maritimes perdurent, notamment grâce à une compagnie maritime impliquée, en

⁵⁷ D'après le site vie publique consultée le 30 mars 2017 : <http://www.vie-publique.fr/actualite/dossier/budget-etat-2005/budget-etat-pour-2005.html>

partie, dans le développement territorial de ce secteur. La situation est encore plus difficile en Manche orientale (hors détroit).

La Manche orientale : une liaison en sursis ?

L'unique liaison de Manche orientale est la ligne Dieppe/New Haven assurant depuis le début de l'année 2014 2 rotations quotidiennes au départ de Dieppe et 3 rotations en période estivale. Elle est menacée depuis 2014 en raison de son déficit de plusieurs millions d'euros.

Cette liaison plus que centenaire a cessé d'être exploitée en 1999 par la compagnie *P&O Stena* qui ne la jugeait pas assez rentable ; cette cessation d'activité a fortement pesé sur le bassin d'emploi dieppois et a contribué à dégrader une région sinistrée par le chômage. Selon un rapport de la Cour des Comptes de 2001, le taux du chômage dans ce bassin était supérieur de 3,7 points à la moyenne nationale de 1998. C'est dans ce contexte territorial particulier que le conseil général de Seine maritime s'est porté acquéreur du port de New Haven dont il est toujours l'actionnaire majoritaire via le Syndicat Mixte de Promotion de l'Activité Transmanche. Il a repris l'exploitation de la ligne Dieppe/New Haven, renommée Transmanche Ferries, pour développer les échanges économiques et touristiques entre la région et le sud de l'Angleterre en préservant ainsi les emplois suscités par l'activité transmanche.

La ligne étant déficitaire (selon une étude de la CCI de Dieppe, pour obtenir 14,5 millions de retombée économique sur le bassin dieppois, le contribuable doit verser 19,5 millions), le conseil général a confié à l'armateur *LD Lines* (devenu par la suite *DFDS Seaways*), son exploitation dans le cadre d'une délégation de service public (DSP) de 7 ans. Une DSP est une cogestion entre un acteur privé et un acteur public pour l'exploitation d'un service jugé d'intérêt public. Dans le cadre de la DSP, le département de Seine Maritime verse à l'opérateur 14,6 millions d'euros par an et dépense plus de 2 millions d'euros pour l'entretien et le remboursement des deux ferries dont il est le propriétaire depuis 2006, le *Seven Sister* et le *côte d'Albâtre* (d'après le Marin du 12/02/2014).

La DSP, débutée en 2007, a pris fin en décembre 2014. Le conseil général ne voulant plus assurer seul les dépenses générées par la ligne a souhaité modifier le statut de la DSP, passant d'un contrat d'affermage à une régie intéressée, statut moins flexible pour l'opérateur qui

devient moins libre dans ses actions vis-à-vis du conseil général. Seul *MyFerryLink* a accepté cette modalité mais les accords n'ont pas abouti. Fin 2014 l'avenir de cette liaison était plus qu'incertain. Le conseil général a finalement accepté de prolonger la DSP en gardant son ancien statut en raison de l'impact de cette activité pour Dieppe et sa région. Selon Pierre Marin, directeur de l'association TUG-horizons, créée pour sauvegarder la ligne transmanche, cette activité générerait 1500 emplois directs, notamment dans le secteur des transports, 2000 emplois indirects et induits, 50 à 100 millions d'euros de retombées directes et 200 millions d'euros de retombées indirectes. Un comité opérationnel transmanche (TOP : Transmanche Operational partner) a été mis en place durant cette année supplémentaire pour réfléchir au maintien de l'activité transmanche en 2016 et surtout pour trouver de nouveaux partenaires, le département ayant fortement insisté sur le fait qu'il n'assurerait plus seul les dépenses induites par cette activité. De plus le contexte s'est modifié au début de l'année 2016 : la fin de la DSP a été imposée par la décision de la cour d'appel de Douai en février 2016, suite à la requête menée par la société Eurotunnel devant le tribunal administratif de Rouen au nom de la libre concurrence en juillet 2013, demande qui avait été classée irrecevable par le tribunal. Ainsi le conseil général dispose de 6 mois pour interrompre la DSP et réorganiser l'offre de transport transmanche au départ de Dieppe. Cette tâche s'annonce d'autant plus ardue que le contexte institutionnel s'est complexifié au 1^{er} janvier 2016 suite à la réunification de la Normandie puisque l'ex Basse Normandie entretient des relations étroites avec la *Brittany Ferries*.

L'année 2015 a été favorable à cette liaison puisque son nombre de passagers est passé de 285000 en 2014 à 400000 en 2015. Cette situation s'explique en partie par le report des passagers de Calais (port qui a vu chuter son activité de 10% en 2015) en raison des blocages de juillet et d'août et plus récemment de l'amplification de la crise des migrants, crise dont on ne chiffre pas encore les retombées directes. Cette reprise d'activité dieppoise permettra peut être de pérenniser la liaison.

Ainsi toutes les liaisons transmanche ne répondent pas à la même logique : certaines ont un fort ancrage territorial telles que les liaisons maritimes entre Dieppe et New Haven ou encore les liaisons maritimes de la *Brittany Ferries* en Bretagne et Normandie. D'autres en revanche s'inscrivent dans des logiques différentes : celles assurées par de grandes compagnies maritimes mondiales à la recherche de profits immédiats telles que la *P&O* et les compagnies aériennes, assurant des liaisons estivales. Certains opérateurs s'inscrivent dans une logique transnationale, se préoccupant peu du développement local transfrontalier. Enfin certaines

infrastructures, comme l'aéroport de Deauville Saint Gatien, mettent les lignes transfrontalières au profit de leurs objectifs économiques : devenir l'aéroport régional.

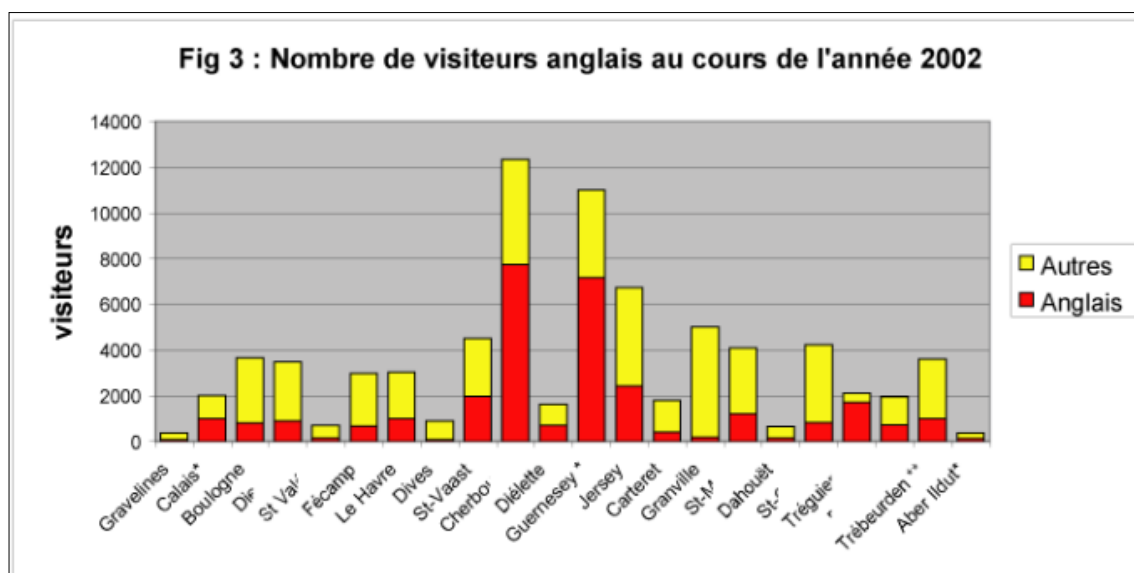
L'espace transmanche est doté de nombreuses liaisons maritimes, de quelques liaisons aériennes saisonnières et d'un lien fixe avec des variations géographiques : certains secteurs tels que le détroit sont mieux pourvus que d'autre, permettant ainsi de tester l'impact des liaisons sur l'émergence des territorialités transfrontalières. Cette configuration est tout à fait adaptée à nos travaux de recherche.

Les ports de plaisance

L'espace transmanche est également structuré par de nombreux ports de plaisance, infrastructures importantes puisque la plaisance contribue à la territorialisation de l'espace comme l'atteste les travaux de Sonnic pour qui les bassins de navigation s'apparentent à des espaces vécus et institutionnalisés (Sonnic, 2004). De plus ces infrastructures permettent de « limiter, pallier » la double rugosité instaurée par la mer : déficit des dessertes insulaires observable dans de nombreux espaces insulaires, absence de transport en commun, absence d'une vision politique stratégique pour organiser l'offre de transport telle que l'on pourrait l'observer dans un espace « intercôtier » (l'exemple philippin donné au paragraphe 2.3). Ainsi les liaisons maritimes, le tunnel sous la Manche et les ports de plaisance sont les seules infrastructures (avec les aérodromes) à permettre la mise en place de flux transfrontaliers.

La Manche a un grand passé historique - marins pêcheurs, corsaires, grands capitaines - sur lequel s'est appuyée l'activité de plaisance. La configuration géographique étroite de cette mer, ces nombreux abris naturels tels que les rias ont facilité le mouillage des bateaux. Historiquement c'est sur ses rives qu'est née la plaisance avec l'ouverture des premiers *yachts clubs* mondiaux (Atlas transmanche, 2006) : le premier s'ouvre sur les côtes anglaises, à Cowes, en 1815, puis en 1838 est créée la Société des Régates au Havre. Depuis lors, la plaisance n'a pas cessé de se développer en Manche, que ce soit à travers les grandes courses organisées au départ de ports de la Manche telles que la route du Rhum, la solitaire du Figaro... ou grâce aux milliers de plaisanciers qui la sillonnent. L'activité de plaisance se concentre principalement dans le Solent ou encore dans le golfe normand-breton, principalement dans le sens Angleterre-France : en 2009 on dénombrait 1 326 765

plaisanciers dont 339 862 Français contre 986 903 Anglais. Le port de Cherbourg, premier port français en nombre de visiteurs, est le plus prisé des Anglais (en 2002, parmi les 12 000 bateaux visiteurs, on dénombrait 7 700 britanniques.). Le graphique 1 confirme que les flux transfrontaliers de plaisanciers anglais se concentrent en Manche occidentale.



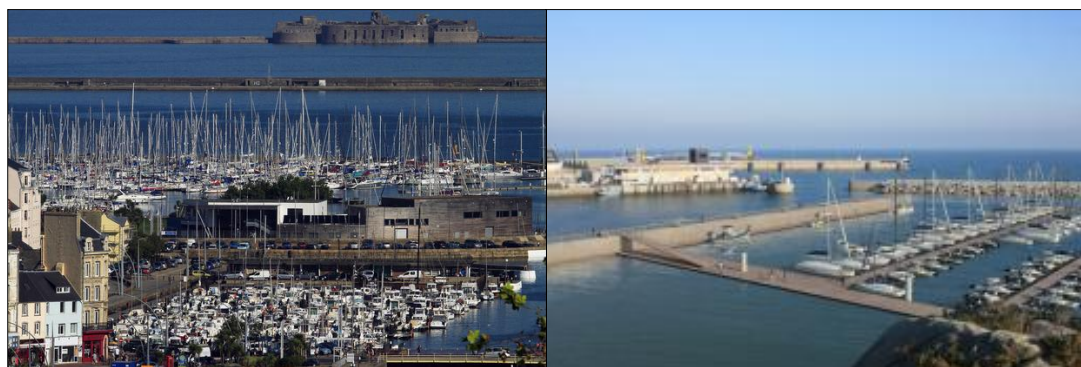
Source : atlas transmanche

Graphique 1: Les visiteurs britanniques dans les ports français

Avec ses 126 ports de plaisance⁵⁸ (comprenant les ports en eau et les espaces de mouillage et d'échouage), 80 du côté français et 43 en Angleterre, la Manche est l'un des premiers bassins de plaisance au Monde. Ces infrastructures permettent le développement de flux transfrontaliers, principalement en direction de la France, et participent donc à l'intégration territoriale transmanche nécessaire à tout territoire transfrontalier.

Ces infrastructures sont très diversifiées ; leur taille varie : 95 places au Tréport, 1100 au Havre, 1200 à Saint-Malo et 1300 places à Cherbourg. Du côté anglais, les variations ne sont pas moins grandes : 80 places à Brixham, 1300 places à Brighton et 3500 places à Dartmouth.

⁵⁸ « Au mieux les ports de plaisance sont des lieux d'activités intenses, fournissant des services et des installations aux plaisanciers. Au pire ils se limitent à fournir des amarrages» CAMIS.



Source : https://camis.arcmanche.eu/stockfiles/user4/6_La_plaisance.pdf

Carte 9 : l'activité de plaisance transmanche

Outre les flux qu'elles permettent, ces infrastructures créent des retombées économiques nécessaires au développement de l'espace transmanche : l'activité de plaisance contribue à sa « croissance bleue ».

De plus le projet « Marina 2020 » - projet de coopération transfrontalière développé dans le cadre du projet CAMIS (chapitre 6) et dédié à l'étude des ports de plaisance de la Manche - recommande un rapprochement des ports français et anglais avec la création du « Passeport Port de Plaisance de la Manche » pour développer cette activité. Si cette recommandation est suivie, la plaisance pourrait contribuer à développer les échanges institutionnels de part et d'autre de la Frontière nécessaires à la constitution des espaces transfrontaliers maritimes (chapitre 2).

Les liaisons maritimes et les infrastructures portuaires sont nécessaires à la territorialisation de l'espace

Au côté d'un lien fixe dont la priorité d'exploitation n'est pas la desserte locale et de liaisons aériennes qui sont, la plupart du temps, estivales et peu empruntées pour la desserte locale, les nombreuses liaisons maritimes demeurent vitales pour l'intégration territoriale de l'espace transmanche, espace marqué par une double discontinuité spatiale : maritime et frontalière ainsi qu'une discontinuité sociale : un peuple continental et un peuple insulaire.

Au côté de ces liaisons maritimes, la plaisance, favorisée par les nombreux ports de plaisance localisés au sein de l'espace transmanche, contribue aussi fortement à la territorialisation de la Manche ainsi qu'à son intégration matérielle. En effet ces infrastructures permettent aux résidents de traverser la Manche et de développer des pratiques transfrontalières.

3.2.3 Une coopération institutionnelle s'exprimant à toutes les échelles

L'échelle européenne

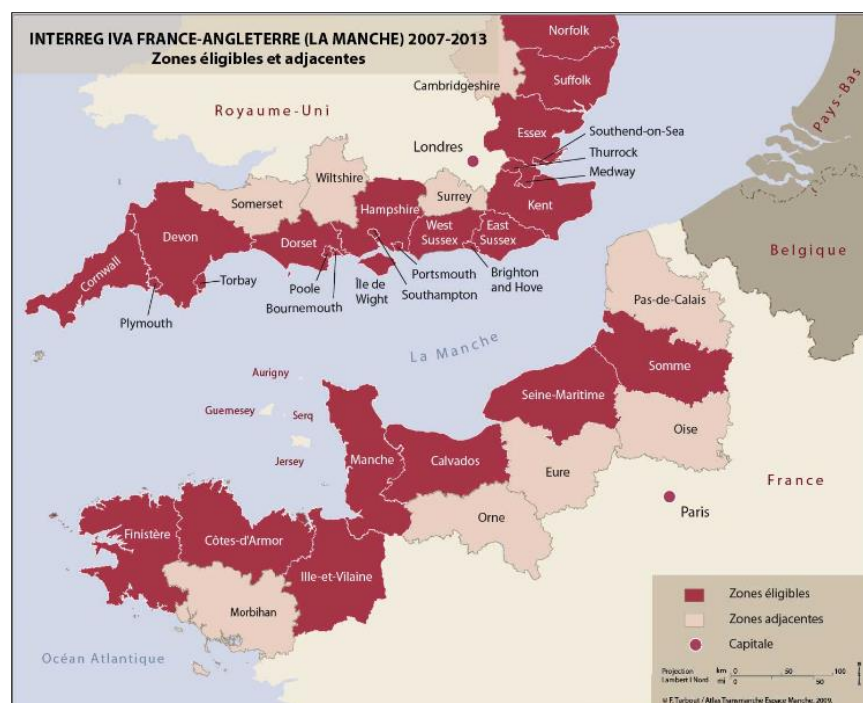
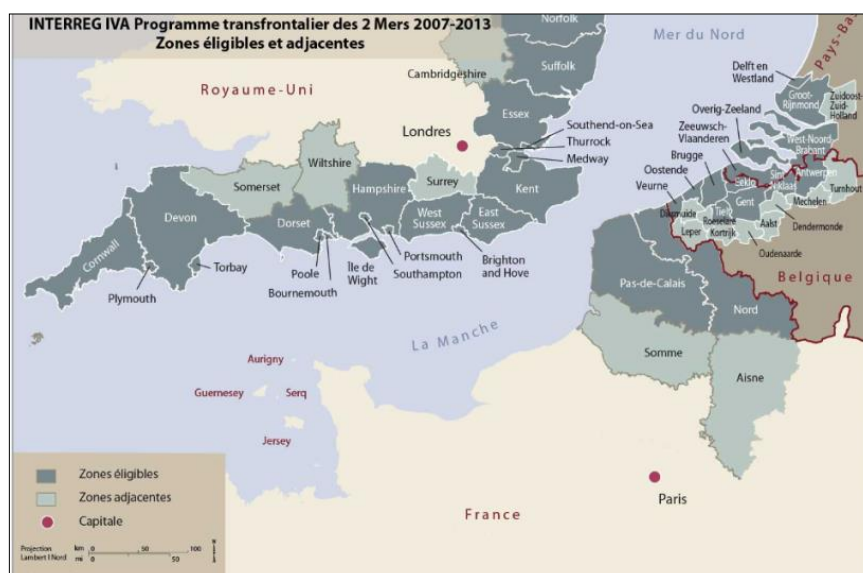
L'institutionnalisation de l'espace, qui renvoie notamment à la coordination des acteurs locaux par le développement de politiques de coopération transfrontalières (chapitre 2), est une condition nécessaire à la construction territoriale. Il s'avère que la Manche fait partie des zones transfrontalières identifiées par l'Union Européenne et qu'il existe, de ce fait, des échanges institutionnels au sein de cet espace.

La politique transfrontalière transmanche s'organise en quatre phases⁵⁹ : seuls le Kent et le Nord-Pas-de-Calais sont associés au projet de coopération transfrontalière INTERREG 1 (1989-1993) puisque ce dernier n'est alors applicable qu'à proximité d'une frontière terrestre ;

⁵⁹ Lorsque nous avons commencé notre travail. En 2017, nous sommes à la 5^{ème} génération des projets INTERREG

grâce au tunnel sous la Manche le détroit est considéré comme frontière terrestre et maritime. Dans la seconde (1994-1999) le projet s'élargit jusqu'au Havre dans sa partie française et intègre le comté anglais de l'East Sussex. Cependant les programmes de coopération restent fragmentés durant cette période. La troisième (2000-2006) ne modifie pas la zone éligible, mais fusionne les différents programmes existants en un seul et même programme permettant ainsi d'avoir une vision plus globale des difficultés rencontrées. La quatrième, qui s'est terminée en 2013, voit un élargissement de la zone éligible : l'intégralité du périmètre est éligible. La zone transmanche est alors éligible à deux programmes INTERREG distincts : le programme France (Manche) Angleterre et le programme 2 Mers (carte 10). Cette multiplication des zones éligibles témoigne d'un développement des activités de coopération au sein de l'espace transmanche et conforte notre choix quant à l'analyse de cet espace ; cependant ce manque d'unité et cette multiplication des partenaires potentiels représentent un risque pour la viabilité de la coopération transfrontalière (chapitre 6).

Ce rappel historique est nécessaire et justifié par notre problématique d'étude puisque ces différences d'ancienneté peuvent influencer les politiques de coopération mises en œuvre. En effet, une telle politique demande du temps puisqu'elle nécessite de comprendre la culture et les méthodes de travail de son partenaire. Cette configuration est pertinente dans le cadre de nos travaux scientifiques.



Source : Atlas transmanche

Carte 10 : Les programmes INTERREG de coopération transfrontalière applicables à la zone transmanche

Durant la période 2007-2013 un grand nombre de projets sont adoptés (tableau 2) dont le projet CAMIS qui s'insère dans l'axe prioritaire 1, « renforcer le sentiment d'appartenance à un espace commun et la conscience d'intérêts partagés ». Ce projet retient notre attention car il est global, qu'il réunit un grand nombre d'acteurs et qu'il présente, apparemment, un objectif lié à notre problématique (chapitre 6).

AXES PRIORITAIRES	OBJECTIFS SPECIFIQUES	NOMBRE DE PROJETS	TOTAL
1 Le renforcement du sentiment d'appartenance à un espace commun et la conscience d'intérêt partagé	1 Développer l'apprentissage de la langue et de la culture du voisin	3	5
	2 Renforcer les outils de connaissance mutuelle par le partage de méthodologies et l'identification de thématiques communes	2	
2 Tisser des partenariats d'acteurs pour le développement économique et les pôles d'excellence d'intérêt partagé	3 Identifier et soutenir des pôles d'excellence partagés ou complémentaires	9	10
	4 Soutenir la création d'entreprises et les services aux entreprises	1	
3 Construire un espace commun attractif pour y vivre et pour le visiter	6 Expérimenter des solutions communes aux problèmes d'inclusion sociale	3	9
	7 Partager des activités liées à la culture et au patrimoine	6	
4 Assurer un développement durable de l'espace commun	10 Assurer une gestion équilibrée de l'environnement et sensibiliser aux problématiques environnementales	8	11
	11 Minimiser et gérer les risques de dommages environnementaux	3	
Total		35	35

Source : Région Haute-Normandie, 2009.

Tableau 2 : projets déposés dans le cadre du projet Intereg IV A France –(Manche)- Angleterre

Le projet EMDI (Espace Manche Développement Initiative), aboutit à la création d'un atlas numérique : l'Atlas Transmanche, et d'un ouvrage papier : « *L'espace Manche, un monde en Europe* »⁶⁰. Le projet CAMIS, succédant à ce projet, vise à développer une stratégie maritime intégrée pour l'espace Manche et des outils favorisant la coopération entre les deux pays en matière de gouvernance, d'économie maritime, de transport, de sécurité maritime et de connaissance de cet espace.

Il soutient le développement économique de l'espace transmanche par la création de clusters maritimes, par le développement d'une formation locale basée sur la spécificité de l'espace, par le développement de marinas sur les côtes nord et sud de la Manche et également par le soutien des acteurs économiques majeurs. La SMI (Stratégie Maritime Intégrée) souhaite

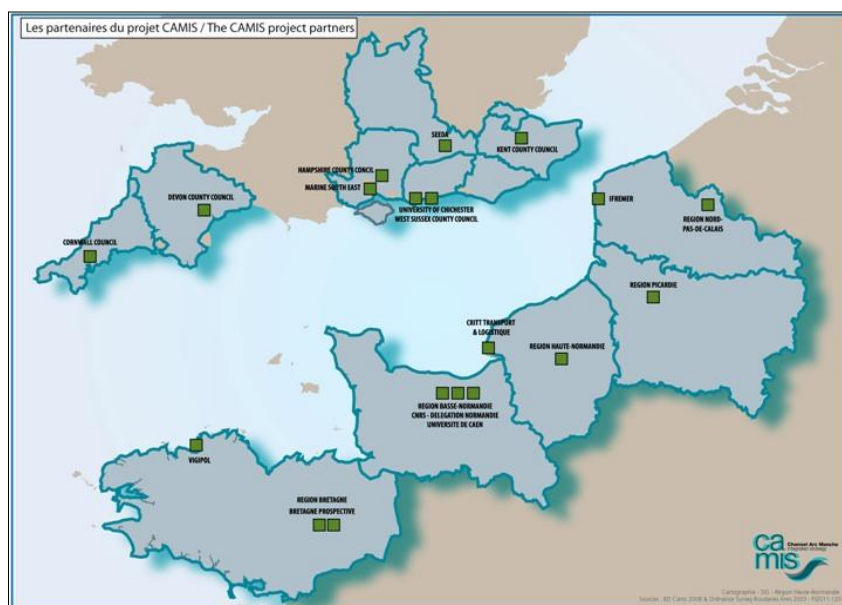
⁶⁰ Cette réalisation est importante puisque la réalisation de l'atlas permet non seulement une mutualisation des connaissances relatives à cet espace mais a également permis de lui donner une existence. En effet, parler d'un espace, le nommer, le qualifier, le doter d'attributs c'est lui donner une existence propre tout en véhiculant des représentations communes de l'espace, indispensables pour qu'il soit habité. De plus il revient longuement sur l'histoire partagée par les habitants anglais et français de l'espace transmanche ce qui peut contribuer à l'émergence d'une communauté transmanche.

aussi réaliser un portail maritime de la Manche afin de mettre en relation l'ensemble des acteurs de cet espace et favoriser ainsi les échanges et les bonnes pratiques.

Certaines actions de ce projet visent « à renforcer le sentiment d'appartenance à un espace commun et la conscience d'intérêts partagés » (projet CAMIS). Il tend ainsi à créer une représentation et une culture commune à cet espace tout en renforçant son identité. Il y a une réelle volonté de constituer un « nous » qui se reconnaît au sein d'une identité, de valeurs partagées par les habitants anglais et français de l'espace transmanche mais également à l'extérieur de cet espace. Un guide intitulé *Vivre dans l'espace Manche* a même été édité.

Le projet CAMIS a également fait adopter une SMI à l'échelle de la Manche (à rattacher à la PMI européenne (chapitre 1)) attestant d'échanges institutionnels entre les rives de la Manche pour créer une approche commune du développement et de la gestion de ce bassin maritime. Par le biais de l'adoption de la SMI, le projet CAMIS a permis d'initier une gouvernance transmanche en organisant des « forums de la Manche », plates-formes d'échange et de discussion entre les acteurs de cet espace (chapitre 6).

La gestion et la protection des écosystèmes marins sont l'un des objectifs prioritaires de la stratégie maritime intégrée puisque cet espace, centré sur la Manche (mer la plus fréquentée au monde), est très vulnérable. Ainsi a été signée en mars 2013 par les collectivités territoriales riveraines de la Manche une déclaration d'intention sur les risques d'accident et de pollution maritimes afin de les sensibiliser sur la gestion de crise.



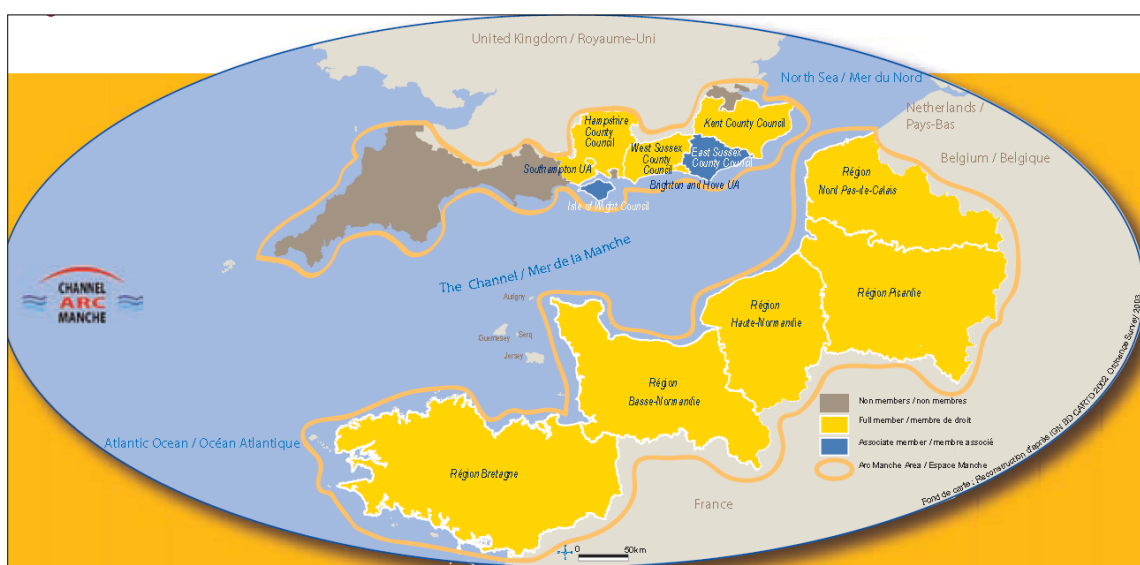
Source : Atlas transmanche

Carte 11 : les partenaires du Projet CAMIS

Le projet CAMIS a défini les grands objectifs de l'Arc Manche pour structurer la coopération transfrontalière et la gouvernance à l'échelle de la Manche.

L'Arc Manche est un projet politique créé en 2003 qui repose sur un réseau informel et volontaire de collectivités locales qui échangent de bonnes pratiques, coordonnent des initiatives et développent des idées de projets pouvant être financés par des fonds européens. En 2005, afin de se donner une nouvelle visibilité, les collectivités membres de l'Arc Manche forment l'Assemblée des Régions de l'Arc Manche et se dotent d'un règlement intérieur. Le comité exécutif de l'Arc Manche, composé des élus de ces collectivités, se réunit environ deux fois par an pour :

- Intervenir au niveau politique et institutionnel, dans la perspective de la préparation et la mise en œuvre de la politique régionale européenne
- Agir comme un réseau de coopération sur les questions maritimes et côtières d'intérêt commun
- Encourager toutes coopérations interrégionales à différentes échelles et avec différentes catégories d'acteurs
- Favoriser la compréhension mutuelle et les échanges dans les domaines économique, social, culturel et administratif
- Développer la connaissance de l'espace Arc Manche



Source : Atlas transmanche

Carte 12 : Les membres du projet Arc Manche

La seule Eurorégion qui a existé dans le périmètre transmanche associait le Kent, le Nord-Pas-de-Calais et des partenaires belges⁶¹. Il existe des liens institutionnels forts dans le détroit.



Source : Atlas transmanche

Carte 13 : Périmètre de l'Eurorégion, atlas transmanche

Ces acteurs sont également intégrés à des ensembles plus vastes de coopération transnationale définis à l'échelle européenne tels que l'arc atlantique, l'Europe du Nord Ouest ou le programme de coopération de la Mer du Nord.

⁶¹ Voir annexe 6



Source : Site de la Commission européenne

Carte 14 : Projet transnational de coopération

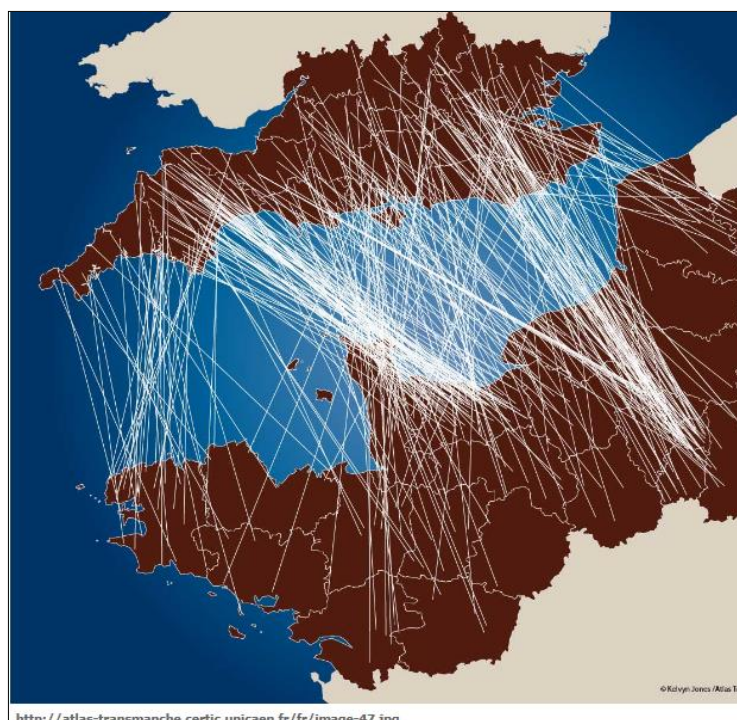
On observe une institutionnalisation de l'espace transmanche à l'échelle européenne. Cependant nous nous demandons si la non prise en compte de cet espace dans son ensemble comme espace stratégique européen, ne compromet pas l'efficacité de cette stratégie. Pourquoi n'existe-t-il pas à l'échelle européenne un espace stratégique Manche comme il existe un espace stratégique Baltique ou Mer du Nord⁶² ? Cela traduit-il un manque de reconnaissance de cet espace à l'échelle européenne ?

Tous les espaces n'étant pas impliqués avec la même intensité dans les politiques de coopération transfrontalière, nous pouvons tester si l'institutionnalisation de l'espace a un impact sur ses représentations et ses pratiques. L'espace transmanche est tout à fait adapté à notre réflexion.

L'échelle locale

Les politiques de coopération transfrontalière ne se limitent pas à l'échelle européenne : les acteurs locaux coopèrent également : les collectivités nouent entre elles des jumelages (chapitre 6), les universités s'associent au travers de réseaux de recherche transfrontaliers (carte 16).

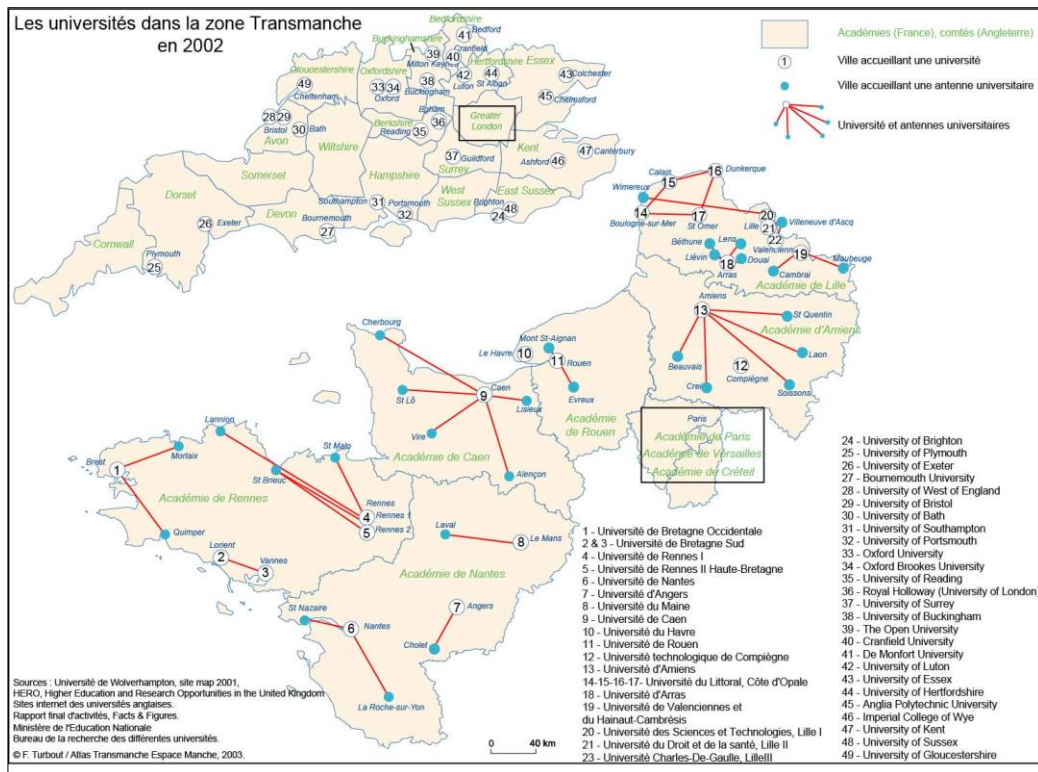
⁶² Voir les bassins maritimes définis par l'Union Européenne en annexe 1



Source : Atlas transmanche

Carte 15 : Carte des jumelages transmanche

Aujourd'hui, selon l'atlas transmanche, plus de 350 territoires (villes, départements, régions ou comtés) du sud de l'Angleterre et du nord de la France coopèrent au travers d'un jumelage. Ce type d'institutionnalisation est pertinent à étudier dans le cadre de l'analyse des territoires transfrontaliers maritimes car à l'échelle locale les jumelages contribuent à créer des échanges en renforçant l'entente mutuelle entre les habitants de ces territoires (chapitre 6). Ces liens institutionnels s'expriment avec plus ou moins de force selon les différents secteurs de la Manche permettant ainsi de comprendre l'influence de ce type de coopération dans la constitution des territoires transfrontaliers maritimes.



Source : Atlas transmanche

Carte 16 : carte des universités transmanche

L'espace est bien pourvu en universités dont certaines entretiennent des relations transfrontalières. Les universités Lille 1, 2 et 3 et celles regroupées sous l'appellation Université du littoral Côte d'Opale (à savoir les universités de Boulogne sur Mer, de Saint Omer, de Dunkerque et de Calais et l'université de Canterbury) coopèrent dans le cadre du réseau universitaire transmanche. Il existe également des accords universitaires bilatéraux comme entre :

- L'université du Havre et celle de Southampton ;
- L'université de Caen et celle de Portsmouth ;
- L'université de Rennes et celle d'Exeter.

L'espace transmanche se caractérise par une coopération transfrontalière active que ce soit aux échelles européenne, régionale ou locale. Il est donc tout à fait concevable de l'étudier sous l'angle des territoires transfrontaliers maritimes.

3.3 Les méthodologies mises en œuvre pour délimiter le périmètre de l'espace transmanche et pour analyser les territoires transfrontaliers maritimes

3.3.1 Définition du périmètre de l'espace transmanche

Au-delà de l'intérêt de l'espace transmanche en général, se pose la question du périmètre d'étude à retenir pour analyser l'émergence d'un territoire transfrontalier maritime. En effet la Manche n'est pas reconnue comme un bassin maritime stratégique par l'Union Européenne comme le sont la Mer du Nord et la Mer Baltique. De plus le bassin de la Manche est éligible à deux programmes distincts de coopération transfrontalière durant la période 2007-2013 : le programme des 2 mers et le programme France (Manche) Angleterre qui associent un grand nombre d'acteurs, (chapitre 6) ce qui complexifie encore sa définition à l'échelle européenne. Son identification est d'autant plus difficile que les territoires transfrontaliers maritimes n'ont pas d'existence politico-administrative propre à l'échelle européenne, n'existant que par les flux et les échanges qui se mettent en place de part et d'autre de la frontière. Ainsi il nous revient la tâche de définir le périmètre pertinent de l'espace transmanche.

L'Atlas transmanche propose une définition de la région : « *toutes les régions françaises bordant la Manche ainsi que les Pays-de-la-Loire et l'Ile de France, et une partie de la région Centre (Eure-et-Loir) et du côté anglais l'ensemble des districts appartenant aux régions South-West et South-East* » (allant plus au nord que le grand Londres)⁶³.

Nous ne retenons pas ce périmètre du fait d'un éloignement géographique trop important, de certaines limites administratives, à la côte (comme la région des Pays de la Loire ou encore comme le comté du Gloucestershire, au nord de la région du South East England ou celui du Buckinghamshire tout au nord de la région du South West England) ; or la proximité à la frontière est un élément constitutif des territoires transfrontaliers (chapitre 2). Il comporte également un autre inconvénient : il comprend Paris et Londres, deux grandes capitales

⁶³ Se référer par exemple à la carte 16 qui est une carte tirée de cet atlas

mondiales concentrant des flux dont la plupart ne répondent pas à une logique transfrontalière ce qui risque de biaiser nos travaux : nous ne travaillons pas sur les flux internationaux entre les grandes capitales européennes mais bien sur les flux locaux, s'inscrivant à une échelle transfrontalière. Nous avons donc élaboré notre propre périmètre d'étude en nous basant sur la proximité à la frontière, sur l'échelle locale des flux ainsi que sur les découpages administratifs existants.

Nous privilégions les NUTS (Nomenclature d'Unités Statistiques Territoriales), échelons définis à l'échelle européenne pour des raisons statistiques en vue d'obtenir des populations moyennes comparables, nous permettant ainsi de respecter un certain équilibre démographique ; un trop fort déséquilibre aurait pu biaiser nos résultats.

De plus le recours aux NUTS européens permet de recueillir des données harmonisées. En effet, la présence de la frontière implique des discontinuités et il s'avère relativement compliqué, lorsque l'on travaille sur des territoires transfrontaliers, d'accéder à des données harmonisées. Enfin la politique régionale européenne, dont font partie les programmes INTERREG sur lesquels repose la coopération transfrontalière, se base sur ces NUTS. Cette politique faisant pleinement partie de notre réflexion, il convient de suivre la piste des NUTS et de l'approfondir en déterminant quel niveau retenir :

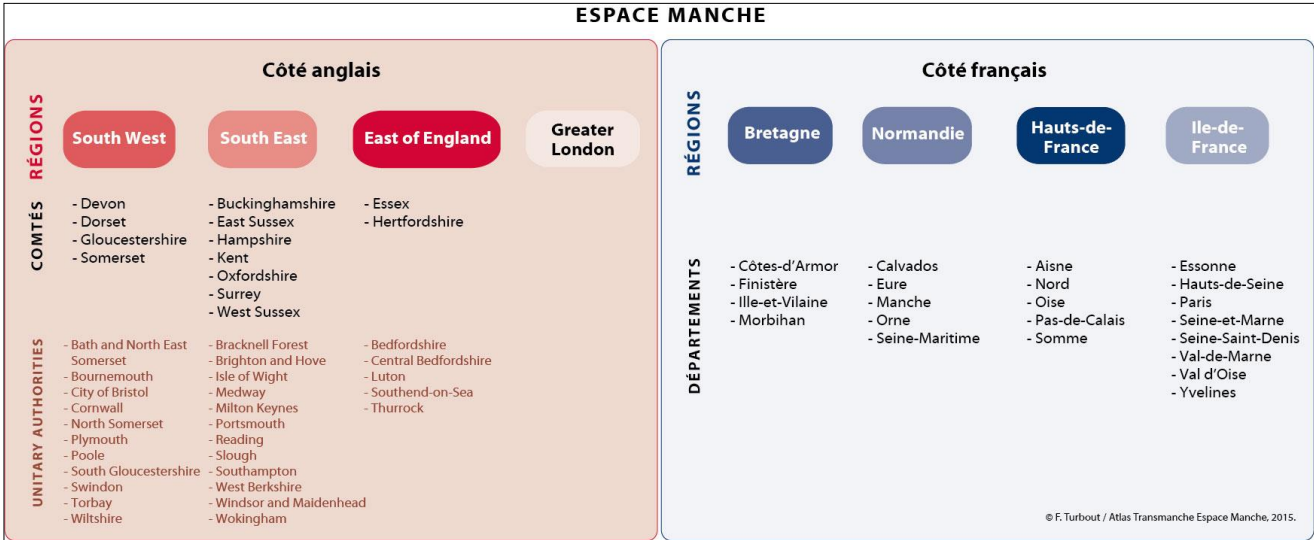
- Le niveau NUTS 1 correspond aux grandes régions socio-économiques, principalement utilisées dans le cadre d'analyses socio-économiques (figures 19 et 20). Ces régions ne sont pas retenues car elles sont trop vastes et ne constituent pas un espace local. En effet, à l'échelle européenne, elles se destinent à l'étude des problèmes et des politiques communautaires et non pas régionales (Eurostat).
- Le niveau NUTS 2 correspond au niveau régional et est celui choisi par les États pour mettre en œuvre la politique régionale européenne et donc la politique de coopération transfrontalière. C'est le cas en France, où les NUTS 2 correspondent aux régions, collectivités territoriales gérant les fonds INTERREG. En Angleterre les NUTS 2 correspondent à des groupements de comtés, eux aussi impliqués dans la politique régionale. Cette échelle est donc adaptée à notre problématique ; d'autant plus que les NUTS 2 ont une échelle géographique adaptée : suffisamment proche de la frontière,

tout en permettant d'instaurer une certaine distance à la frontière nécessaire pour tester l'influence de la proximité dans les pratiques et les représentations de l'espace.

- Le niveau NUTS 3 correspond à l'échelon local : le département français et le comté anglais. S'il permet de respecter le critère de proximité à la frontière, il ne permet pas d'associer à notre raisonnement l'influence d'une certaine distance à la côte ; nous jugeons donc que cet échelon ne permet pas de prendre en considération toute la complexité du processus.

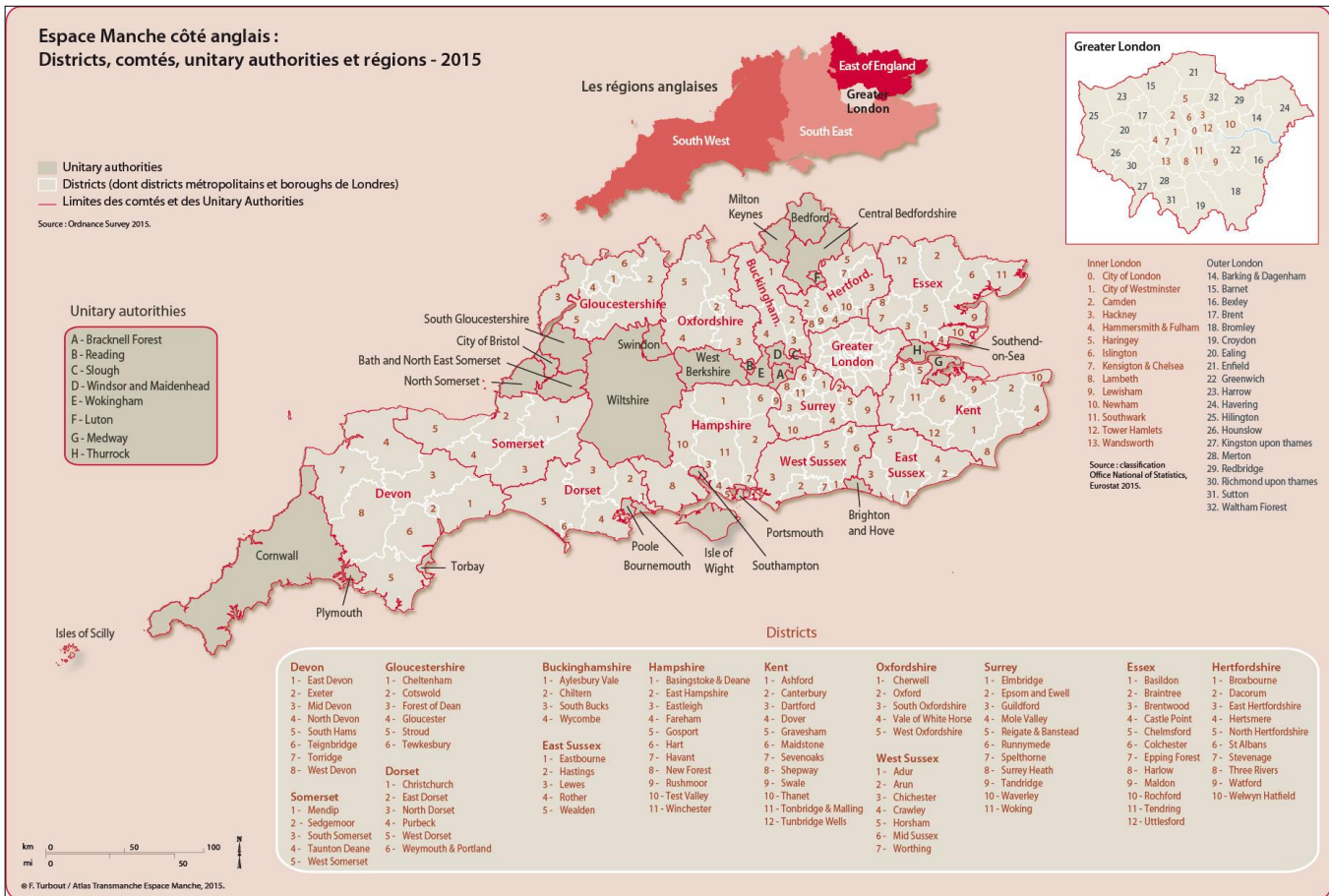
Le recours aux NUTS 2 frontaliers est un bon compromis territorial pour notre travail : échelon privilégié de la politique régionale européenne – qui est un élément nécessaire à la construction des territoires transfrontaliers (chapitre 2) – incluant la proximité à la frontière (nécessaire également à la construction de territoire transfrontalier) mais étant assez vaste pour étudier la question de la distance à la côte dans notre réflexion. Ainsi le périmètre retenu (carte 18) comprend les régions françaises bordant la Manche : ⁶⁴la Bretagne, la Basse Normandie, la Haute Normandie, la Picardie et le Nord-Pas-de-Calais (en incluant les échelons territoriaux inférieurs à savoir les départements, les communes, les intercommunalités ...) et les NUTS 2 anglais ayant une ouverture sur la Manche à savoir les comtés du Surrey, de l'East et de l'West Sussex, du Hampshire et de l'île de Wight, du Kent, du Dorset, du Somerset, des Cornouailles, des îles Scilly et du Devon (carte 17) ainsi que des échelons inférieurs compris dans ces NUTS 2.

⁶⁴ La réflexion menée ici est antérieure à la réforme territoriale française de 2015



Source ; Atlas Transmanche

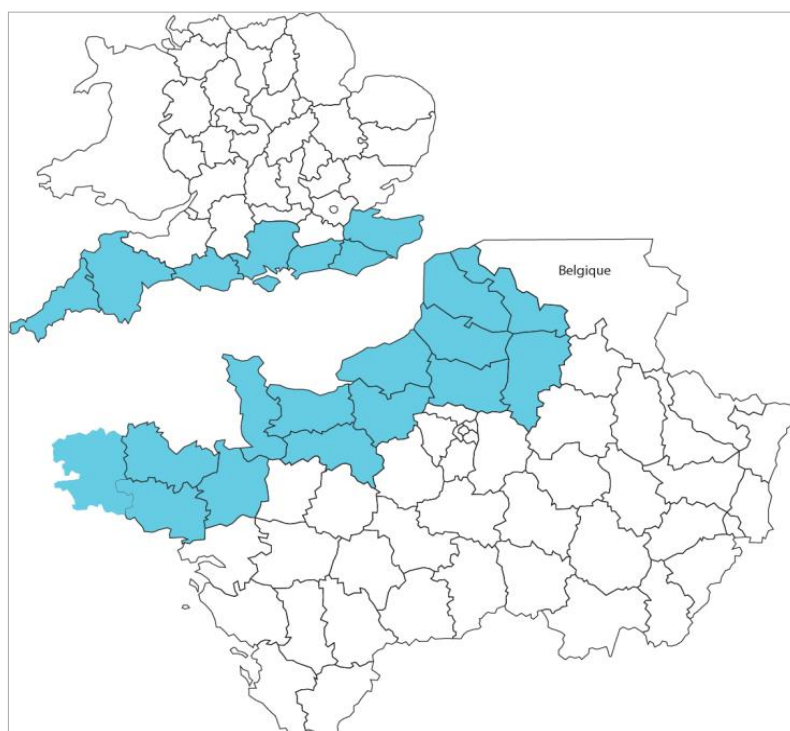
Figure 17 : Les échelons territoriaux



Source : Atlas transmanche

Carte 17 : Les comtés anglais appartenant à l'espace transmanche

Nous prenons également le parti de ne pas intégrer les îles anglo-normandes dans notre étude car elles ne sont pas membres de l'Union Européenne. Le secteur des finances emploie environ 12000 personnes à Jersey et 6500 à Guernesey (pour une population de 90000 habitants à Jersey et 58000 à Guernesey), faisant de ces îles, au statut caractérisé par une autonomie totale en matière de politique intérieure, « *une place financière offshore attirant aussi bien les riches résidents attirés par un taux unique d'imposition sur le revenu à 20%, que des sociétés offshore intéressées par l'absence d'impôt* »⁶⁵.



Source : D. Blanchard, 2011

Carte 18 : L'espace transmanche retenu

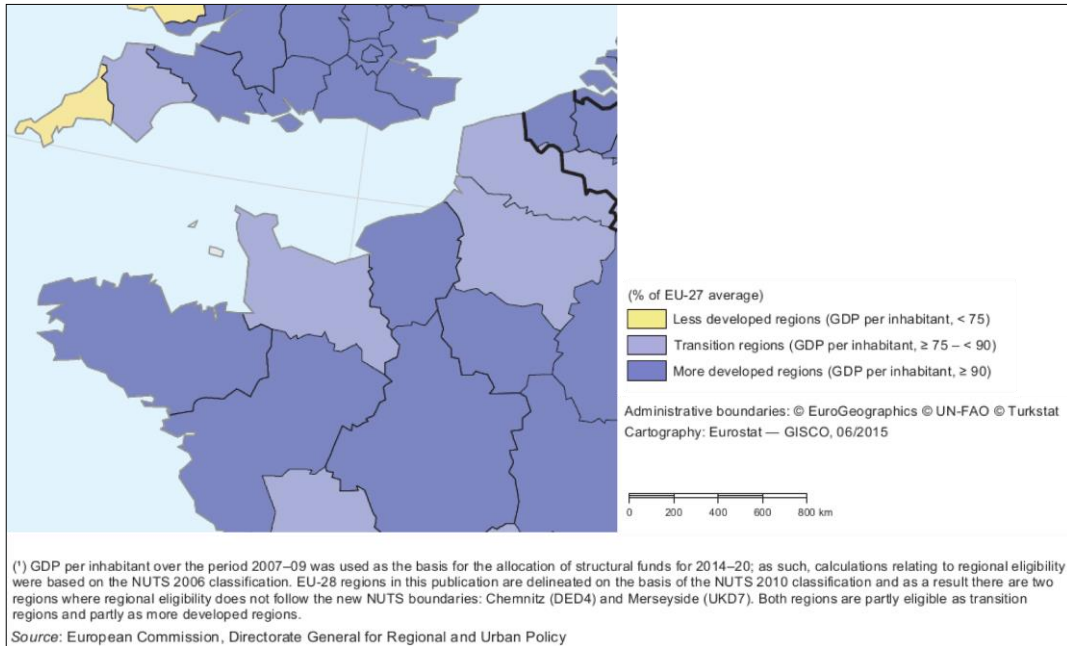
⁶⁵ Informations transmises par l'atlas de la Basse-Normandie, 2006

3.3.2 Quelques caractéristiques de l'espace transmanche

Des disparités socio-économiques favorables à l'émergence d'un territoire transfrontalier transmanche

Les cartes 19, 20, 21 et 22 présentent quelques spécificités de l'espace qui peuvent expliquer certaines pratiques observées. Pour commencer nous présentons quelques indicateurs socio-économiques afin de déterminer si la frontière entraîne des discontinuités socio-économiques qui peuvent être exploitées par les résidents de l'espace, puis nous exposons des indicateurs démographiques et enfin nous terminons par la présentation de cartes montrant la vulnérabilité de cet espace soumis à de nombreux risques. Ces derniers nécessitent la coopération des acteurs locaux.

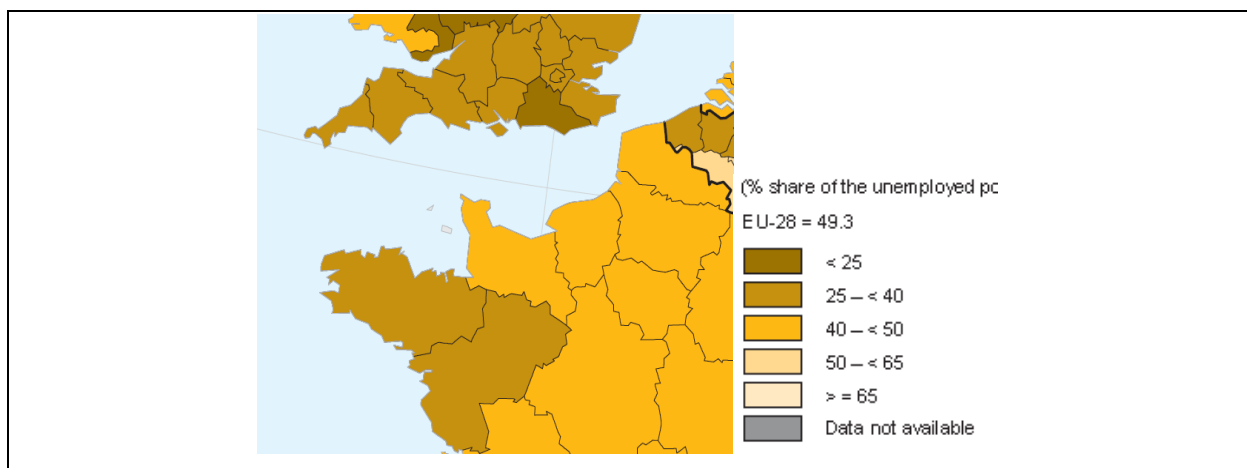
L'espace transmanche est caractérisé par une discontinuité économique entre les rives françaises touchées par un contexte socio-économique moins favorable et les rives anglaises où ce dernier est plus favorable (cartes 19, 20, 21 et 22). Le détroit est l'espace où cette discontinuité est, d'une manière générale, la plus marquée (PIB par habitants, taux d'emploi, taux de chômage). Ce différentiel couplé à une certaine proximité géographique et temporelle (cartes 3,4 et 5) peut être à l'origine d'un certain nombre de flux s'il existe des infrastructures adaptées (paragraphe 3.2.2) ainsi qu'une volonté politique de les employer à cette fin.



Source : Eurostat

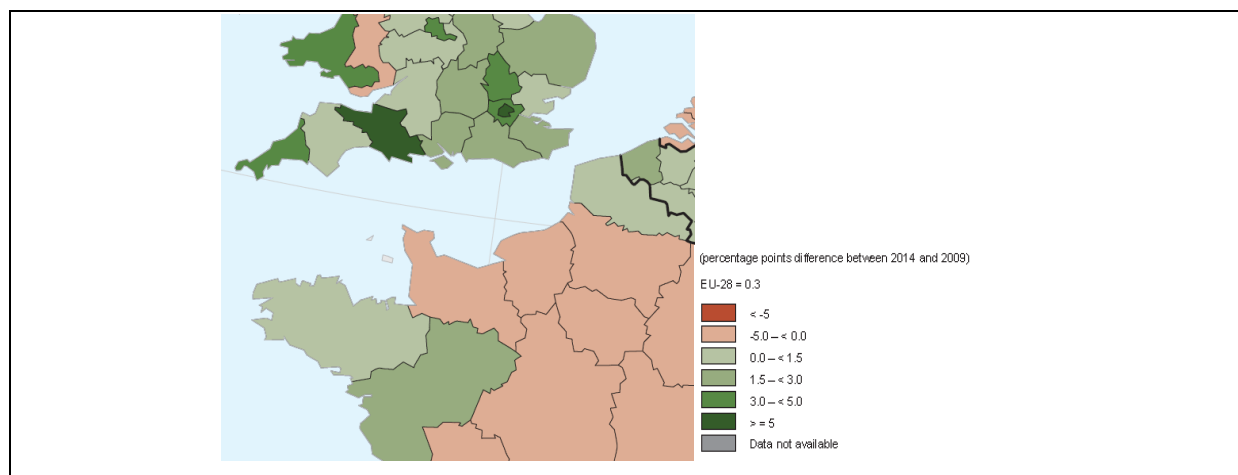
Carte 19 : PIB par Habitant 2007-2009

Nous observons (carte 20) une discontinuité importante : le taux de chômage longue durée parmi les 15-75 ans est plus important du côté français que du côté anglais. Cette dissymétrie, particulièrement marquée dans le détroit et en Manche occidentale, peut expliquer des flux liés au travail.



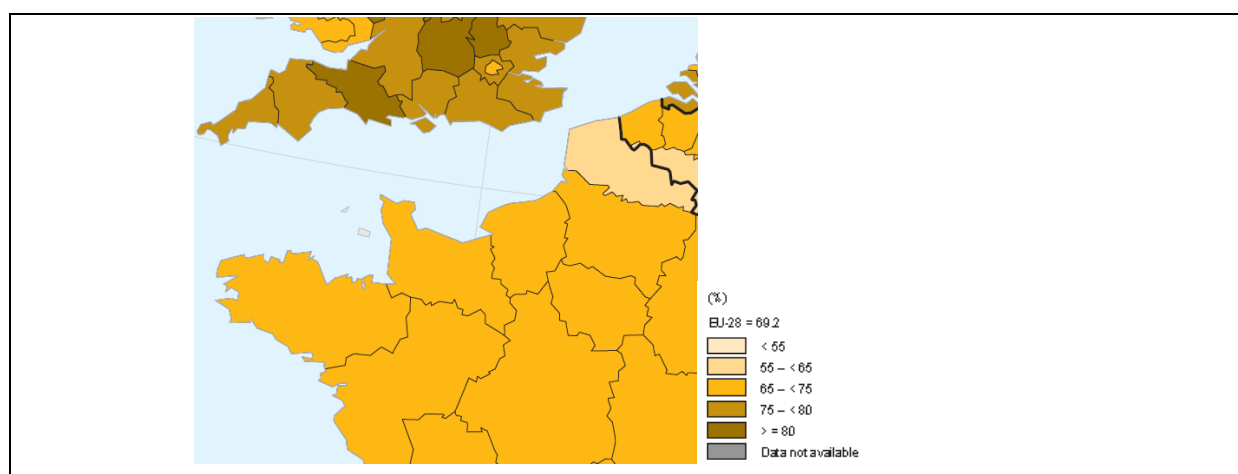
Source : Eurostat 2015

Carte 20 : Carte du chômage longue durée des 15-75 ans



Source : Eurostat 2015

Carte 21 : Evolution du taux d'emploi entre 2004 et 2009 chez les 20-64 ans



Source : Eurostat 2015

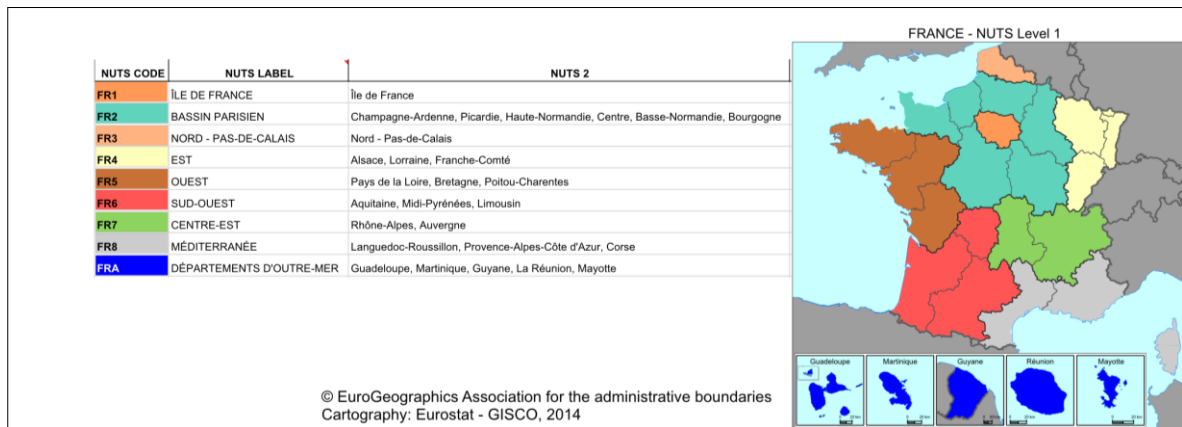
Carte 22 : Taux d'emploi des 20-64 ans

La situation économique est plus favorable en Angleterre où le taux d'emploi est plus élevé qu'en France. La dissymétrie est particulièrement marquée dans le détroit. Cette situation économique, couplée avec la relative proximité géographique, peut, avec des aménagements nécessaires, contribuer à développer des flux spécifiques dans le détroit (partie sur la structuration du territoire).

L'évolution du taux d'emploi entre 2004 et 2009 atteste que la dissymétrie s'est relativement accentuée durant cette période: le taux d'emploi des 20-64 ans a peu évolué du côté français

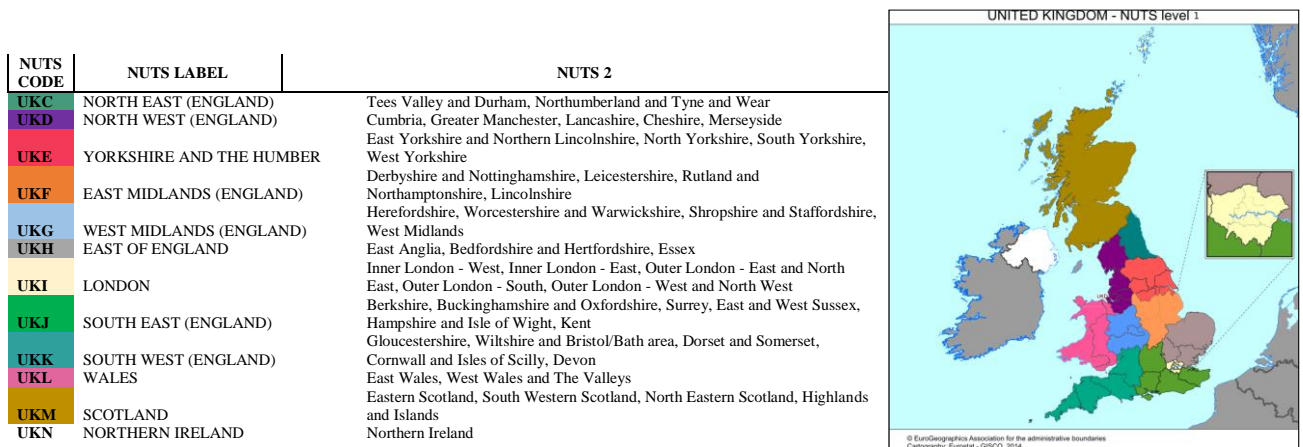
alors qu'il a progressé du côté anglais notamment dans les comtés des Cornouailles, du Dorset et du Somerset.

Cet espace est également marqué par une différence de rémunération des salariés : le salaire horaire moyen en 2010 dans les entreprises de 10 salariés ou plus au sein des NUTS 1 français - à savoir les régions Bassin parisien (FR2), Nord-Pas de Calais (FR3) et Ouest (FR5) - est inférieur à 15 euros alors que pour les NUTS 1 South West of England et South East of England le salaire horaire est respectivement de 15,39 euros et de 17,65 euros (données Eurostat). Ces discontinuités peuvent entraîner le développement de flux de part et d'autre de la Frontière.



Source : D. Blanchard, d'après Eurostat 2017

Figure 18 : Les NUTS 1 Français



Source : D. Blanchard, 2017, d'après : Eurostat 2014

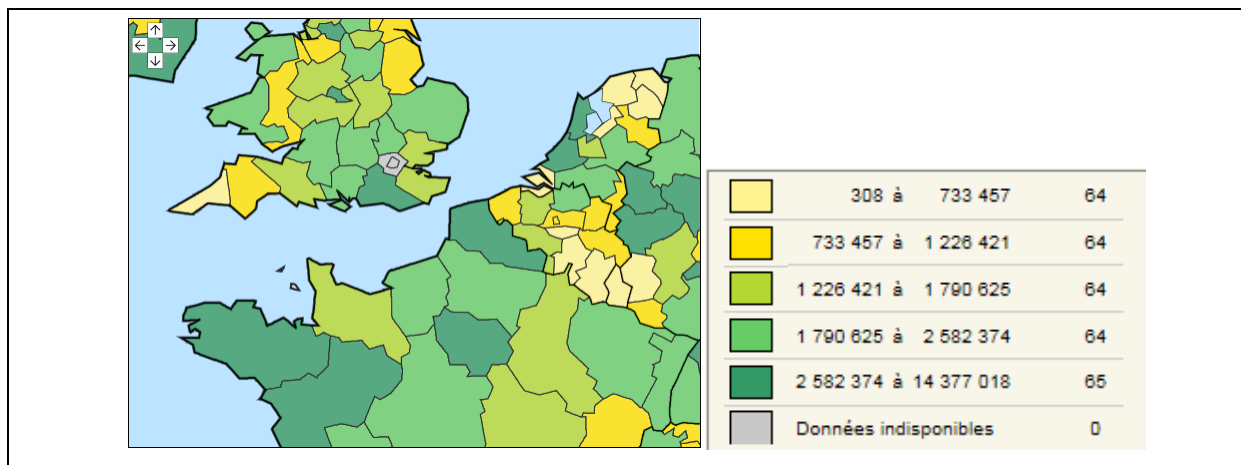
Figure 19 : Les NUTS 1 Anglais

Des disparités démographiques pouvant expliquer un certain nombre de pratiques

L'espace transmanche est peuplé par 12 635 812 résidents dans sa partie française et de 9 580 517 résidents dans son territoire anglais pour un total de 22 216 329 résidents. Si l'espace français est plus peuplé que l'espace anglais, celui-ci concentre une densité de population moyenne plus élevée. Le détroit est le secteur géographique le plus peuplé alors que la Manche occidentale est le secteur le moins peuplé. Cette dissymétrie peut expliquer un certain nombre de pratiques observées.

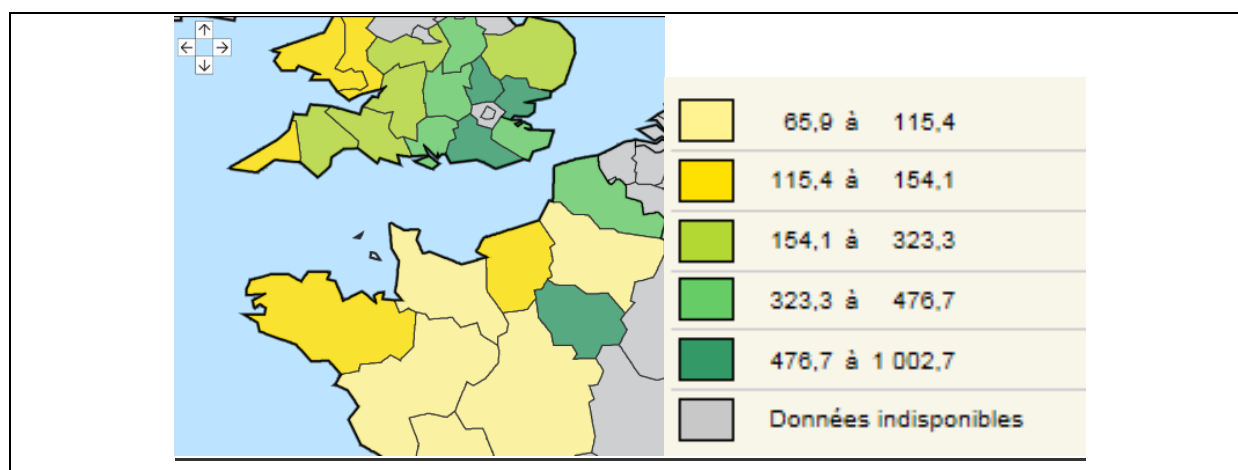
La dissymétrie est/ouest concerne également l'âge moyen de la population en 2015 : la population est plus âgée en Manche occidentale qu'elle ne l'est en Manche orientale. La mobilité, n'étant pas la même selon les classes d'âge, peut expliquer un certain nombre de pratiques.

Il n'en demeure pas moins que l'espace transmanche reste un espace attractif (tableau 3), notamment la côte sud anglaise qui est une véritable riviera pour les Anglais. La population est très importante dans le sud est anglais, en lien avec la proximité londonienne, et en Bretagne.



Source : Eurostat

Carte 23: Population au 1er janvier 2015 par région NUTS 2



Source : Eurostat

Carte 24 : Carte des densités de population, 2014

GEO/TIME	2014
Picardie	1,6
Haute-Normandie	1,4
Basse-Normandie	0,3
Nord - Pas-de-Calais	1,7
Bretagne	5,5
Surrey, East and West Sussex	9,2
Hampshire and Isle of Wight	7,8
Kent	10,8
Dorset and Somerset	7,1
Cornwall and Isles of Scilly	8,7
Devon	7,9

Source : Eurostat

Tableau 3 : Taux de variation de la population transmanche

Nous observons également une dissymétrie est/ouest dans les secteurs d'activité : l'est de la Manche, fortement urbanisé et industrialisé, s'oppose à un ouest beaucoup plus rural, et essentiellement tourné vers le tourisme. De plus il existe au sein de cet espace, et notamment en Normandie, un patrimoine historique et culturel fort : les plages du débarquement. Ces lieux de mémoire et de commémoration, témoins d'une histoire partagée, peuvent avoir une

influence dans les représentations des résidents transmanche, symbolisant une lutte idéologique commune basée sur la défense de la liberté et de la démocratie.

GEO	2011	2012	2013	2014
Picardie	3.841.125	3.748.863	3.837.731	3.786.396
Haute-Normandie	4.001.973	3.806.268	3.972.502	4.009.113
Basse-Normandie	6.320.548	6.262.583	6.181.923	6.053.975
Nord - Pas-de-Calais	5.310.239	5.376.125	5.498.882	5.524.121
Bretagne	15.773.318	15.166.836	16.091.429	16.468.399
Surrey, East and West Sussex	4.828.039	6.845.000 ^(b)	6.345.000	:
Hampshire and Isle of Wight	4.675.239	7.085.000 ^(b)	6.351.000	:
Kent	2.696.479	3.637.000 ^(b)	3.150.000	:
Dorset and Somerset	7.340.545	9.961.000 ^(b)	10.097.000	:
Cornwall and Isles of Scilly	8.015.719	11.731.000 ^(b)	13.153.000	:
Devon	8.205.270	10.806.000 ^(b)	10.216.000	:

Source : Eurostat

Tableau 4: Nombres de nuitées touristiques

GEO/TIME	2013
Picardie	1 316 620
Haute-Normandie	764 380
Basse-Normandie	1 229 760
Nord - Pas-de-Calais	813 380
Bretagne	1 643 670
Surrey, East and West Sussex	274 410
Hampshire and Isle of Wight	241 810
Kent	212 210
Dorset and Somerset	465 600
Cornwall and Isles of Scilly	275 310
Devon	525 800

Source : Eurostat

Tableau 5: Superficie de la SAU en hectare, Eurostat

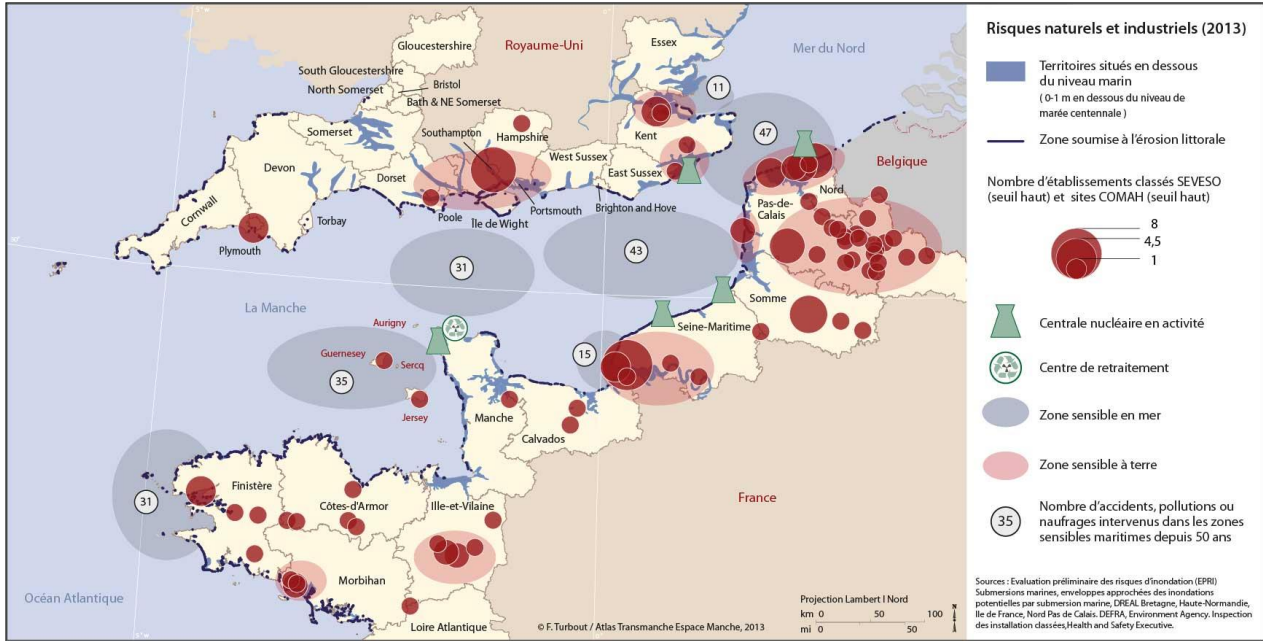
L'espace transmanche : un espace vulnérable pouvant susciter des pratiques de coopération

La Manche est une des routes maritimes les plus fréquentées du globe. Toutes sortes de marchandises (pétrole, produits chimiques, conteneurs, etc.) y transitent, notamment pour approvisionner les grands ports de la Mer du Nord. Il s'agit, par conséquent, d'une zone où le risque de pollution maritime est élevé, comme le montre la longue liste des pollutions survenues depuis les années 1960 (cartes 25 et 26). Certaines zones concentrent, cependant, plus de pollutions que d'autres. C'est notamment le cas des DST (Dispositif de Séparation du Trafic) d'Ouessant, des Casquets et du Pas-de-Calais. Cette constatation n'est pas surprenante dans la mesure où les DST sont établis à l'initiative de l'OMI à la fin des années 1960 afin de réduire les risques d'abordage dans une région où le trafic maritime est dense dans les deux sens et dans les zones où se croisent des flux importants de navires.

Les abords de plusieurs grands ports (Le Havre, Milford Haven et Bantry) et certains estuaires (l'Humber et la Tamise notamment) comptent également une densité de pollutions plus forte.

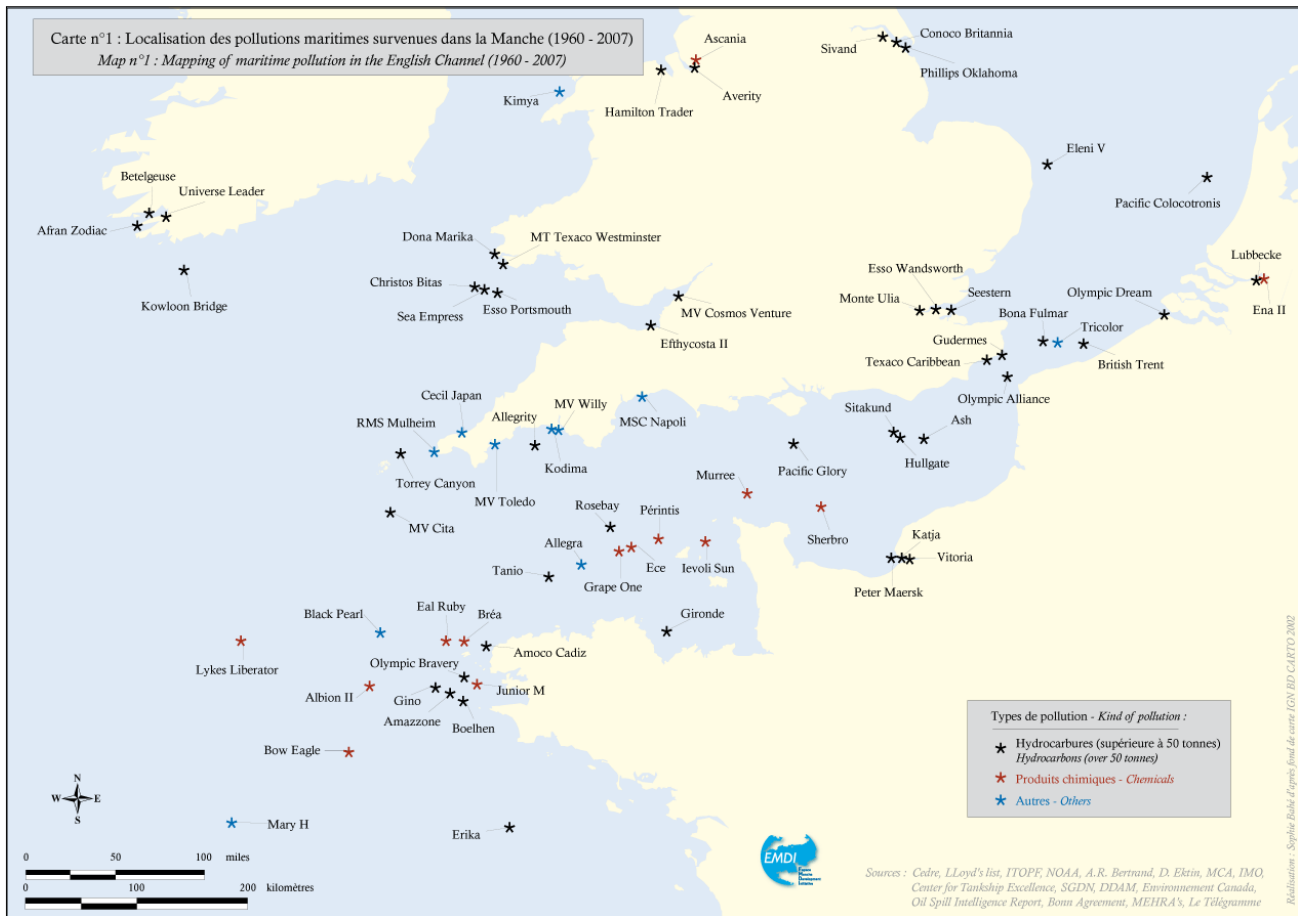
Plus spécifiquement, les pollutions chimiques sont principalement localisées aux abords du rail des Casquets et au large de la Pointe de la Bretagne tandis que les autres pollutions se concentrent presque intégralement à l'entrée ouest de la Manche entre le sud de la Cornouaille et le nord de la Bretagne. Outre ces risques maritimes, la partie terrestre est également soumise à de nombreux aléas (risques de submersion marine où des risques industriels liés à une forte concentration de sites SEVESO (cartes 25 et 26)). La vulnérabilité de la Manche peut être un facteur incitant les acteurs institutionnels à coopérer (chapitre 6).

Chapitre 3 : Analyse d'un territoire transfrontalier maritime



Source : Atlas transmanche

Carte 25 : L'espace transmanche : un espace vulnérable



Source : Atlas transmanche

Carte 26 : Recensement des cas de pollution marine, atlas transmanche

Compte tenu des arguments mobilisés, il ne fait plus de doute que l'espace transmanche est un espace pertinent à étudier sous l'angle des territorialités transfrontalières maritimes. Il existe en effet au sein de cet espace une proximité géographique entre ses rives, des politiques de coopération transfrontalière impliquant différentes échelles entre les États riverains et une proximité affective liant certains de ces territoires constitutifs. De plus toutes ces variables n'étant pas linéaires au sein de l'espace transmanche, elles permettent de comprendre les processus à l'œuvre dans la constitution d'un espace transfrontalier.

L'analyse de différents indicateurs démontre qu'il existe des différentiels, notamment économique, de part et d'autre de la frontière permettant d'étudier la relation existant entre ceux-ci et la distance géographique instaurée par la mer : les différentiels économiques sont-ils exploités au sein des territoires transfrontaliers maritimes comme ils le sont au sein des territoires transfrontaliers terrestres ?

Ce grand intérêt pour l'espace transmanche contraste avec la relative faiblesse des données scientifiques en lien avec cet espace, alors que la plupart des autres bassins maritimes européens ont été largement étudiés. La Méditerranée a déjà été analysée à de nombreuses reprises⁶⁶, tout comme la mer Baltique étudiée notamment par E. Lepy, A. Serry ou encore P. Thorez, et la mer Noire étudiée notamment par M. Aydin, 2004, B. Drweski, 2006, A. Goergia, 2008 ou encore par N.Y. Amonk, M.E. Sharpe, 2004.

Les sources sur lesquelles nous nous basons sont minces : l'atlas transmanche - atlas réalisé sous la direction de Pascal Buléon et Louis Shurmer-Smith, dans le cadre du projet EMDI (chapitre 6) en vue de mutualiser les données relatives à l'espace transmanche afin de lui donner une reconnaissance tant interne qu'externe - les données fournies sur le site internet de la MOT et certaines études réalisées dans le cadre des projets EMDI (chapitre 6) et CAMIS (chapitre 6) ou par l'INSEE (Institut National de Statistique et d'Etude Economique) et la SAFER (Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural). Lors de nos recherches nous n'avons trouvé aucun travail scientifique analysant cet espace sous l'angle des territoires

⁶⁶ Il existe une maison de la méditerranée des sciences de l'homme et un labexMed dépendant de l'université Marseille-Aix depuis 2011. La « Méditerranée » est même devenue un concept puisque la Baltique est qualifiée de « méditerranée nordique », (INDEMER, 1997). Ce concept repose sur des critères largement acceptés : « l'ordre de grandeur (pas plus de quelques milliers de kilomètres), la présence sur les rives d'un nombre non négligeable d'États, l'existence entre eux d'interactions anciennes et multiformes contribuant à découper un ensemble, une aire de rencontres et/ou de tensions économiques, politiques, culturelles », (Arrault, 2006).

transfrontaliers maritimes. S'il est possible d'obtenir relativement simplement des données d'ordre général sur les flux transmanche (passagers et fret), les compagnies sont beaucoup plus réticentes à fournir des données détaillées en raison du caractère concurrentiel du marché transmanche (chapitre 4). Il en va de même concernant l'étude des flux résidentiels : les données existent mais elles ont un coût élevé, inaccessible dans le cadre d'une thèse de doctorat. Concernant les représentations de cet espace, l'identité et la culture de ses résidents, aucune recherche n'existe à notre connaissance. Il en va de même pour l'analyse des retombées des projets de coopération transfrontalière, hors détroit. La faiblesse des données empiriques et des travaux scientifiques relatifs à l'espace transmanche intensifie l'intérêt de cet espace pour notre travail.

3.3.3 Présentation de la méthodologie d'étude des territoires transfrontaliers maritimes

Si le territoire transmanche, tel que défini aux paragraphes 3.3.1 et 3.3.2, s'avère bel et bien pertinent pour l'analyse de l'émergence d'un territoire transfrontalier maritime, il convient de s'interroger sur les fondements théoriques et méthodologiques de notre travail de terrain. Pour étudier les territoires transfrontaliers maritimes il faut se doter d'une grille d'analyse basée sur les interactions puisqu'ils n'ont pas de définition officielle et se définissent avant tout par les interactions qui s'effectuent de part et d'autre de la frontière (chapitre 2). Pour réaliser ce travail nous présentons, dans un premier temps, les travaux de Di Méo et plus précisément l'outil développé par ce dernier, à savoir la Formation Socio-Spatiale (FSS) (notamment sa grille d'analyse). Puis nous démontrons que cet outil est pertinent pour l'analyse de notre objet d'étude. Enfin nous présentons les modifications réalisées afin de l'adapter aux spécificités des territoires transfrontaliers maritimes.

Le concept / outils de Formation Socio Spatiale

Les travaux sur la Formation Socio Spatiale (FSS), outil et objet méthodologique développé par Di Méo dans les années 1980 pour identifier les processus d'émergence territoriale, ont

inspiré notre travail. Celui-ci ne retient que la dimension « outil » de la FSS qui s'apparente alors à une grille d'analyse spatiale visant à mettre en évidence et à mesurer l'intensification des liens différentes natures qui se mettent en place au sein de l'espace. Di Méo se base sur les travaux d'A. Reynaud⁶⁷, menés à la fin des années 1970 et portant sur le concept de « classe socio-spatiale » pour élaborer son outil. Le concept d'A. Raynaud s'apparentait déjà à une véritable « grille de lecture » permettant de comprendre la société et son rapport à l'espace au travers du modèle « centre-périphérie ».

Cependant Di Méo choisit de prendre un certain recul vis-à-vis de la notion de « classe » qui était trop connotée par le marxisme et qui ne permet pas d'expliquer l'espace par les pratiques des sociétés et des hommes. Di Méo s'intéresse davantage aux interactions espace/société et à l'étude des dimensions sociales, politiques, idéelles, économiques du territoire. Il porte une attention plus soutenue aux superstructures, c'est-à-dire aux instances idéologiques et politiques de l'espace qui font référence à sa dimension immatérielle, et aux interactions avec les infrastructures qui, quant à elles, désignent les instances économique et géographique de l'espace qui se réfèrent à sa matérialité. Selon Di Méo les territoires naissent de cette dialectique (chapitre 1).

La FSS trouve son fondement conceptuel non seulement dans la dialectique mais également dans le structuralisme « constructiviste » et « génétique » plaçant l'individu et la société au cœur du processus de territorialisation.

Di Méo place les représentations au cœur de ce processus, accordant ainsi une grande importance à la phénoménologie dans ses travaux, notamment ceux exposés dans son ouvrage « *les territoires du quotidien* » où il démontre l'importance des représentations associées à l'ours dans la constitution des territoires de la vallée d'Aspe.

Ainsi la FSS est à la croisée de la géo-économie et de la géographie sociale. De la première l'auteur retient le réseau en rhizome, alternative au réseau hiérarchique, et le système pour identifier des systèmes économiques régionaux. De la seconde Di Méo emprunte l'analyse dialectique entre matérialité et immatérialité de l'espace et celle de la place accordée aux représentations dans l'émergence des territoires ; l'auteur mobilise ainsi le concept d'espace vécu.

⁶⁷ Travaux qui ont abouti à la parution de l'ouvrage d'A. Raynaud, *Société, espace et justice*, publié en 1981

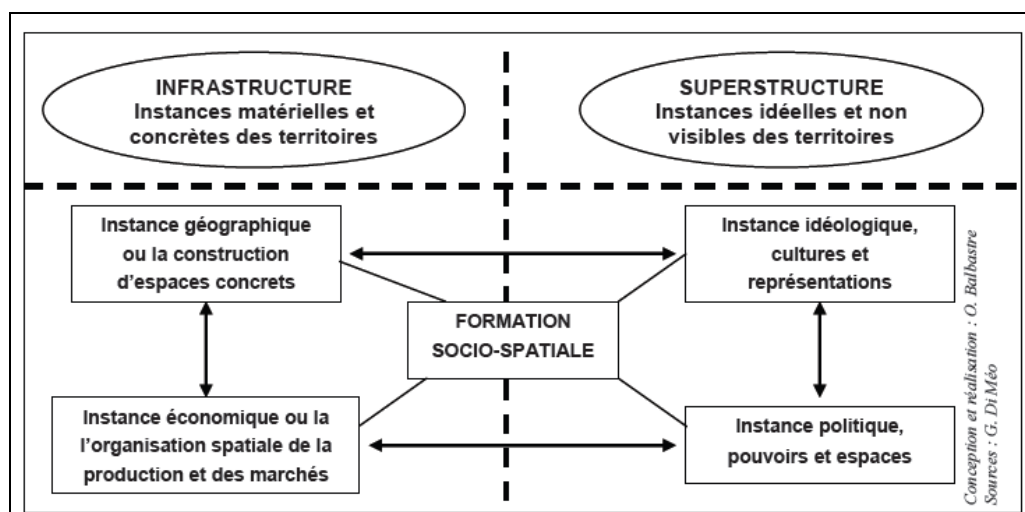
La FSS comme grille d'analyse

La FSS est un outil méthodologique permettant de mettre en évidence les processus territoriaux témoignant d'une territorialisation de l'espace en analysant les interactions existant entre les différentes composantes de l'espace, à savoir ses infrastructures relevant de sa matérialité et ses superstructures en lien avec son immatérialité. En effet, à l'instar de Di Méo, nous partons du postulat que les territoires naissent de cette imbrication.

L'étude des superstructures implique d'analyser les représentations liées au territoire ainsi que les rapports politiques qui existent au sein de ce territoire. Selon Di Meo « *la superstructure indique l'ensemble des valeurs idéologiques et culturelles qui circulent dans une société (mythes, représentations, croyances), l'instance idéologique et l'ensemble des pouvoirs (politiques, religieux, financiers, économiques) qui s'exercent à partir ou sur un lieu ou un espace donné* » Quant à elle, l'infrastructure est composée de l'instance géographique qui « *est l'aperçu des rapports que l'homme a avec son espace, la façon de l'habiter, de le gérer, de le transformer, de l'organiser, de le pratiquer* » (Balbastre, 2010), et de l'instance économique qui « *montre le développement et l'impact des systèmes économiques de travail, de contrôle et d'exploitation* » (Balbastre, 2010).

Les relations entre infrastructure et superstructure sont évidentes et multiples : une véritable dialectique s'établit entre elles. Il convient d'identifier et d'analyser la relation fusionnée de l'infrastructure et de la superstructure, du matériel et de l'idéal. En effet derrière chaque élément de l'infrastructure se cache un autre élément qui appartient à la superstructure et inversement. Cette interdépendance rend impossible la séparation des instances dans la réalité et confirme la nécessité d'un regard multiple quand il s'agit de s'interroger sur la définition d'un territoire.

La figure 21 représente la FSS de DI Méo



Source : O. Balbastre, 2010

Figure 20: La FSS de Di Méo,

Ainsi la FSS apparaît comme « un concept qui définit de façon utopique un territoire complet, intégré, sans lacune, un territoire où les quatre instances fonctionneraient vertueusement » (Di Méo, 1998).

Pertinence de l'utilisation de la FSS pour l'analyse de l'espace transmanche.

Dans cette sous-partie nous montrons que la FSS est un outil reconnu par la communauté scientifique puis qu'elle est applicable dans le cadre d'un espace transfrontalier maritime tel que l'espace transmanche.

Cet outil est tout à fait mobilisable dans le cadre de notre travail car sa légitimité scientifique a été testée à de nombreuses reprises, notamment par Di Méo dans le cadre de l'étude des processus de territorialisation en cours dans deux pays du Béarn (la Vallée d'Aspe et le Vic Bihl), au sein des pays de l'Adour ou encore dans le bassin d'emploi d'Oloron Sainte Marie

(cf: *les territoires du quotidien*). Ses travaux, dont la FSS, sont également reconnus dans la communauté scientifique⁶⁸ et au sein de la géographie sociale et culturelle.

L'outil est également adapté aux singularités de notre espace d'étude. En effet l'un des objectifs de la FSS est de mettre au jour les interactions existant entre la matérialité et l'immatérialité de l'espace. Or nous partons du postulat qu'elles sont nécessaires à la constitution d'un territoire (chapitre 1). L'espace transmanche est non seulement bien pourvu en offre de transport (chapitre 3) mais en plus il est pratiqué (chapitre 4). Nous observons donc des processus attestant de sa matérialisation que la FSS nous permet d'identifier et d'analyser plus clairement. Nous observons aussi des processus en lien avec sa sphère immatérielle à savoir l'émergence de représentations (chapitre 5), de culture et de croyance partagées (chapitre 3) de part et d'autre de la Manche ainsi que la mise en place d'une certaine institutionnalisation de l'espace (chapitre 6). L'outil présenté donne donc la possibilité d'analyser ces différents processus ainsi que leur imbrication.

Cependant, après l'analyse des territoires retenus par Di Méo dans ses travaux, nous nous demandons si l'échelle de notre espace est pertinente et si la dimension « transfrontalière maritime » n'est pas un frein pour utiliser cet outil. En effet les territoires étudiés par Di Méo ont une échelle locale (des pays français), sont éloignés de la mer et ne comportent pas de dimension transfrontalière. Ces territoires comportent, néanmoins, des similitudes avec notre espace : ce sont « *des espaces flous, mal délimités qui s'étendent au-delà des limites administratives et qui sont marqués par de fortes représentations* » (Di Méo, 1996). Notre espace s'apparente bien à ces espaces flous et mal délimités propices au déploiement de la FSS. La différence d'échelle n'est pas non plus rédhibitoire à l'emploi de la FSS car l'auteur précise que « *les FSS couvrent parfois des territoires de la grandeur d'une aire locale, d'une région ou d'un État Nation* ».

Si Di Méo ne spécifie pas que la FSS est utilisable dans le cadre d'un espace transfrontalier maritime, les travaux d'Olivier Balbastre (2010) et de Frédérique Lowe-Pelen (Turbout) (2006) démontrent que cet outil est mobilisable dans le cadre de ces territoires. Le premier l'a utilisé à l'échelle de l'arc Atlantique, espace transfrontalier fortement marqué par la

⁶⁸ Comme l'atteste le colloque organisé en 2006 à Rennes « Penser et faire de la géographie sociale : contribution à une épistémologie de la géographie sociale » où Di Méo figure dans le « top 10 » des auteurs les plus cités.

maritimité ; la seconde pour étudier les processus de recomposition territoriale au sein de subdivision géographique de l'espace transmanche : à Roscoff, dans le département de la Manche et dans la région de Bognor Regis. Ces exemples démontrent que la maritime est analysable avec la FSS. Ainsi il semble tout à fait légitime d'employer la FSS dans le cadre de notre thèse.

Notre espace transfrontalier maritime associé, d'une part à des représentations fortes liées à sa maritime, et d'autre part à une volonté institutionnelle de développer un territoire transfrontalier (chapitre 6) possède donc deux caractéristiques identifiées par Di Méo comme propices à la mobilisation de la FSS. Cependant il convient d'adapter notre outil d'analyse aux singularités du territoire.

L'application territoriale de la grille d'analyse.

De la FSS nous retenons l'analyse des instances matérielles et immatérielles de l'espace ainsi que de leur interaction puisque nous partons du postulat que ce sont de ces imbrications que naissent les territoires. Ainsi analysons d'une manière approfondie les différentes instances qui composent le territoire à savoir sa matérialité, son institutionnalisation et ses représentations (chapitre 1) mais également les liens qui les unissent.

De la matérialité de l'espace nous retenons l'analyse de ses pratiques (chapitre 1) en nous interrogeant plus particulièrement sur les spécificités des flux transmanche, c'est-à-dire de ceux qui ont une origine et une destination interne à cet espace transmanche puisqu'ils sont plus intégrateurs que les autres (chapitre 4). Ainsi nous questionnons leur origine/destination, leur motif, leur fréquence, leur saisonnalité, leur régularité et leur proportion (chapitre 4). Au-delà de l'étude de ces pratiques, c'est celle de leurs interactions avec l'institutionnalisation et les représentations de cet espace qui motive notre recherche, en accord avec notre interrogation scientifique : en quoi les pratiques de l'espace influencent ses représentations et inversement quel rôle jouent les représentations dans les mobilités transmanche (chapitre 5). Nous nous demandons également si des politiques de transport sont mises en œuvre dans le cadre de la politique de coopération transfrontalière transmanche ou si cette offre reste

uniquement aux mains d'opérateur privés. Enfin nous essayons de déterminer si les jumelages contribuent à créer des mobilités et des représentations transfrontalières durables (chapitre 6).

En revanche nous ne retenons pas l'instance économique dans la mesure où le déploiement de la FSS nécessite l'existence d'infrastructures géo-économiques (district marshallien ou dérivé de ce modèle, système productif localisé, certaines métropoles ou aires technopolitaines et plus largement des bassins d'emploi, d'activité et de consommation) très développées. Or les informations récoltées lors de notre état de l'art (comme par exemple les chiffres fournis par la MOT sur les travailleurs transfrontaliers à la frontière franco-anglaise) attestent que cette situation ne l'est pas dans le cadre de notre espace d'étude. De plus de nombreux travaux scientifiques ont été réalisés sur ce sujet dans le cadre du projet CAMIS (chapitre 6). Enfin nous ne nous positionnons pas dans le champ de la géo-économie mais dans celui de la géographie sociale et culturelle. Outre ces aspects, il est très délicat d'obtenir des informations sur les relations qu'entretiennent les entreprises entre elles puisque ces données sont jugées confidentielles : lorsque nous nous sommes rapproché des CCI ces dernières ont refusé de nous livrer ces informations sans une participation financière très importante. C'est pour toutes ces raisons que nous décidons de privilégier l'étude des représentations, de l'institutionnalisation et des pratiques transmanche au détriment de celle de l'espace économique. Cet espace est tout de même étudié de manière indirecte grâce aux informations recueillies en lien avec les flux de travailleurs, les pratiques des consommateurs et les représentations de l'espace associées à sa dimension économique.

L'analyse des représentations de l'espace permet de connaître les liens intimes qu'entretiennent les résidents avec leur espace tout en questionnant leur altérité : existe-t-il des représentations hybrides de part et d'autre de la Manche attestant d'une certaine reconfiguration territoriale transfrontalière (chapitre 5) ? L'intérêt de notre travail est accentué par l'absence de source existante. Nous étudions également le lien existant entre ces représentations et les pratiques observées mais aussi les interactions entre représentations et institutionnalisation : existe-t-il des représentations « officielles » de cet espace véhiculées par les médias (chapitre 6) ? Si oui, ces représentations sont-elles celles des résidents ? Si non, qu'est ce qui contribue à les forger ?

L'analyse de l'institutionnalisation de l'espace transmanche permet d'analyser les spécificités de la coopération transfrontalière maritime et de travailler sur la notion de « gouvernance maritime » (chapitre 6). Cette analyse donne aussi la possibilité d'étudier les jumelages en s'interrogeant sur leur lien avec l'intégration spatiale transfrontalière. Nous mettons également en évidence les interactions entre l'institutionnalisation de l'espace, ses pratiques (chapitre 6) et ses représentations (chapitre 5).

	Définition	Méthodologie retenue
Pratiques du territoire Chapitre 4	Etude des échanges et des interdépendances croissantes produisant des transformations dans l'organisation des systèmes territoriaux jouxtant la frontière et leurs interactions avec l'institutionnalisation du territoire et ses représentations.	<ul style="list-style-type: none"> - Analyse des infrastructures de transports et comparaison avec d'autres territoires (transfrontalier terrestres et « intercostiers ») - Réalisation d'une étude quantitative auprès des passagers des <i>ferries</i> qui analyse, entre autres, la part des traversées transfrontalières parmi les traversées totales) - Une partie de l'enquête dédiée aux représentations est consacrée à l'analyse des pratiques pour déterminer les liens existant entre pratiques et représentations.
Représentation du territoire Chapitre 5	Analyse de l'intégration idéale des territoires transfrontaliers maritimes et de ses interactions avec les pratiques de l'espace et de son institutionnalisation : existe-t-il une vision spatiale commune de part et d'autre de la frontière ?	-Etude quantitative et qualitative des représentations des étudiants des espaces transfrontaliers maritimes, en lien avec leur pratique de l'espace. Cette étude cherche également à mesurer le lien entre représentation et pratique personnelle (questions sur le parcours de chaque étudiant) et le lien entre institutionnalisation et représentations (questions sur les médias, et les jumelages).
Institutionnalisation du territoire Chapitre 6	<ul style="list-style-type: none"> - Etude de la gouvernance transfrontalière maritime, - Analyse des spécificités de la coopération transfrontalière maritime, - Influence des jumelages dans le processus d'intégration territorial transfrontalier maritime 	<ul style="list-style-type: none"> -Etat de l'art sur les projets de coopérations transfrontalières afin de dégager les spécificités de la coopération transfrontalière maritime et leur pouvoir intégrateur. -Comparaison des représentations des étudiants avec celles véhiculées par les institutions officielles -Observation directe des réunions du projet CAMIS afin d'étudier la mise en œuvre de la gouvernance transfrontalière maritime. -Etude des jumelages transfrontaliers afin d'analyser d'une part la relation entre jumelage et proximité et d'autre part le lien entre jumelage et intégration territoriale.

Source : D. Blanchard

Figure 21 : Grille méthodologique d'analyse des territoires transfrontaliers maritimes,

Conclusion du chapitre 3

Ce chapitre démontre qu'il est non seulement possible d'analyser l'espace transmanche sous l'angle des territorialités transfrontalières maritimes mais qu'en plus il présente des singularités tout à fait adaptées à la compréhension des processus à l'œuvre dans leur constitution comme l'influence de la « proximité ».

En effet l'espace transmanche est centré sur une mer relativement étroite permettant de respecter le critère de « proximité relative » propre aux territoires transfrontaliers maritimes. De plus les distances euclidiennes, temporelles, financières et affectives varient sensiblement d'un secteur de la Manche à un autre : une trentaine de kilomètres dans le détroit à 200 kilomètres dans le golfe Normand Breton, une trentaine de minutes de déplacement en empruntant le tunnel sous la Manche à une dizaine d'heures de traversée entre Cherbourg et Portsmouth, un coût variant d'une soixante d'euros sur la liaison Dieppe/New Haven à plus de 200 euros sur la liaison Cherbourg/Poole.

Les variations de la distance affective se matérialisent d'une part dans les différents rapports à la mer qu'entretiennent les résidents transmanche⁶⁹, d'autre part par l'existence de langue et de culture commune telle que la culture celte entre Bretagne et Cornouailles. Ces multiples variations intra territoriales permettent de tester nos hypothèses.

Aux discontinuités induites par la présence de la mer s'ajoutent celles induites par la frontière étatique : monnaie, langue, lois différentes, contrôle des flux même si les deux pays étaient membres de l'UE ce qui a pu instaurer une certaine proximité ; nous nous demandons quelles seront les conséquences du *Brexit* sur la constitution de l'espace transmanche. De plus il existe au sein de notre espace d'étude un différentiel socio-économique de part et d'autre de la Manche pouvant susciter un certain nombre de pratiques : ce différentiel est-il exploité malgré la distance induite par la mer ?

⁶⁹ Certains tels les Manchots et les Bretons sont tournés vers la mer et l'autre rive de la Manche alors que les Picards sont plus tournés vers le continent.

Ainsi nous retrouvons au sein de l'espace transmanche toutes les singularités des espaces transfrontaliers maritimes identifiées au chapitre 2 justifiant son choix. Il est étudié avec l'outil méthodologique inspiré de la FSS de DI Méo car celle-ci est tout à fait pertinente pour mettre au jour les processus de territorialisation transfrontalière maritime en cours.

Conclusion de la partie 1

Le concept de territoire transfrontalier maritime est un concept géographique nouveau mais tout à fait pertinent puisqu'il introduit une réflexion nouvelle. Ce concept se différencie des concepts de « méditerranée », de territoire intercôtier et de territoire transfrontalier terrestre. Il se distingue des premiers par sa nécessaire proximité à la frontière, des seconds par l'effet-frontière et des derniers par la présence de la mer qui modifie l'effet-frontière en instaurant une distance supplémentaire, mais aussi en contribuant à rapprocher les populations littorales.

Les territoires transfrontaliers maritimes se définissent par leur proximité à la frontière ainsi que par la présence d'une mer frontalière relativement étroite, caractérisée par les liens et les échanges qui s'opèrent entre les populations riveraines.

La réflexion autour des territoires transfrontaliers maritimes, espaces centrés tant géographiquement qu'humainement sur la mer, nécessite de réfléchir à la possible territorialisation de la mer et aux spécificités des territoires maritimes. En effet, il nous semble impossible d'évoquer le concept de territoire transfrontalier maritime si les espaces maritimes s'apparentent à des *no man's lands*.

Le protocole méthodologique proposé pour leur étude repose sur l'analyse des interactions entre la matérialité (les pratiques), l'immatérialité (les représentations) et l'institutionnalisation de l'espace. Ces entrées sont inspirées de la FSS de Di Méo et du système territorial de Moine.

Partie 2 : L'espace
transmanche est-il approprié
par ses résidents ?

Introduction de la partie 2

La réflexion conceptuelle (chapitres 1 et 2) et méthodologique (chapitre 3) menée autour des territoires transfrontaliers maritimes a permis de mettre en évidence leurs spécificités et d'élaborer un protocole méthodologique pour leur analyse. Cependant ce concept n'étant pas encore, à notre connaissance, défini scientifiquement, il convient de confronter notre théorie aux faits. Cette confrontation constitue l'objet de cette partie.

L'objectif principal de cette seconde partie est donc de produire des données empiriques en vue d'étayer la conceptualisation des territoires transfrontaliers tout en améliorant les connaissances de l'espace transmanche.

Pour y parvenir trois chapitres sont constitués (conformément aux entrées retenues dans la première partie de la thèse). Le premier est consacré à l'analyse des pratiques de l'espace (chapitre 4), le second à celle de ses représentations (chapitre 5) et le dernier à celle de son institutionnalisation (chapitre 6). La nature maritime de la frontière modifiant la dialectique ouverture/fermeture propre aux frontières terrestres (chapitre 2), un intérêt particulier est porté à l'influence de la mer dans l'intégration matérielle, immatérielle et institutionnelle de l'espace transmanche. Ainsi nous menons une comparaison entre les résultats obtenus et ceux que nous trouvons au sein d'un territoire transfrontalier terrestre ou d'un territoire « intercôtier ». L'insularité des Anglais est aussi prise en compte dans l'analyse des résultats.

Pour obtenir les données nécessaires à nos objectifs, quatre enquêtes ont été réalisées (figure 1) :

- Le chapitre 4 résulte majoritairement de l'analyse des données obtenues auprès des passagers ferries auxquelles ont été couplées des informations recueillies auprès des étudiants.
- Le chapitre 5 est essentiellement issu de l'analyse des informations relatives à l'enquête réalisée auprès des étudiants.
- Le chapitre 6 résulte de 2 analyses : celle menée auprès des comités de jumelage et celle réalisée auprès des acteurs du programme CAMIS. Certaines données, en lien

avec la médiatisation de l'espace, proviennent des informations recueillies auprès des étudiants.

Si cette méthodologie paraît complexe, elle n'en demeure pas moins nécessaire puisqu'il convient d'analyser les imbrications entre la matérialité, l'immatérialité et l'institutionnalisation de l'espace pour comprendre pleinement sa territorialisation.

Chapitre 4 : Les traversées de l'espace transmanche

Ce chapitre se concentre principalement sur l'analyse de la matérialité de l'espace. L'étude du « territoire matériel » est indispensable en géographie dans la mesure où il est le support de toute activité humaine et de toute action sociale. La matérialité du territoire implique d'étudier les infrastructures qui le structurent (chapitre 3). En effet, sans elles, le territoire ne saurait être pratiqué par ses habitants. Or un espace qui n'est pas pratiqué ne saurait être un territoire puisque la *praxis* territoriale, autrement dit « *la pratique, l'action, la réflexivité et son intellectualisation par le sujet* » (Buléon, Di Méo, 2005), permet à l'homme de se représenter son territoire.

La spécificité des traversées transmanche est analysée selon quatre entrées déterminées par la spécificité de l'espace transmanche :

- La fréquence et la saisonnalité des traversées transmanche, dans la mesure où la territorialisation de l'espace nécessite une pratique régulière de l'espace. Or, dans le cadre de l'espace transmanche, la mer instaure une distance physique rendant les déplacements plus difficiles (chapitre 3). De plus l'offre réduite de transport en hiver peut influencer la mobilité transfrontalière transmanche.
- L'influence de la proximité dans la mise en place de ces flux : nous nous demandons si ces flux sont plus importants dans les secteurs de la Manche où les rives sont les plus proches ou s'ils dépendent d'autres paramètres.
- L'influence de l'insularité : les insulaires ont-ils des pratiques spécifiques de l'espace ? Si oui, leurs pratiques sont-elles plus ou moins transfrontalières que celles d'un continental ?
- L'importance des motifs dans la mise en œuvre des flux transfrontaliers et leur influence dans l'intégration spatiale transmanche. Les flux impliquant des mobilités résidentielles et/ou l'exploitation du différentiel économique sont-ils plus intégrateurs que les flux touristiques ?

L'étude des traversées de la Manche permet également de recueillir des informations sur la constitution (ou non) d'un espace social qui correspond, selon Di Méo (1998), « à l'imbrication des lieux et des rapports sociaux ». En effet les liens sociaux, affectifs et familiaux entre les individus contribuent à faire émerger des pratiques territoriales. Il est donc important d'analyser les motifs qui, selon nous, déterminent la périodicité des traversées qui intervient dans la territorialisation de l'espace. En effet, un espace qui n'est pas pratiqué régulièrement (analyse des fréquences) par les populations qui y résident, ne saurait être défini comme un territoire. L'analyse des traversées transmanche permet, indirectement, d'analyser les flux résidentiels : déménagement de l'autre côté de la frontière, résidence secondaire, amis ou familles domiciliés sur l'autre rive...

Cette étude permet aussi d'obtenir indirectement des données sur l'espace économique : existe-t-il au sein de cet espace des flux transfrontaliers liés au travail ?

À travers l'analyse des traversées transmanche c'est l'espace de vie des résidents de l'espace transmanche qui est étudié (à ne pas confondre avec la notion d'espace vécu (première partie de la thèse)). L'espace de vie fait référence à la dimension matérielle du territoire : c'est l'espace dans lequel s'inscrivent les pratiques de ses résidents. Selon Di Méo (2003), l'espace de vie « se confond pour chaque individu avec l'aire de ses pratiques spatiales. Il correspond à l'espace fréquenté et parcouru par chacun avec un minimum de régularité. [...] Il rend compte d'une expérience concrète du territoire » puisqu'en aucun cas l'espace de vie, contrairement à l'espace vécu, n'intègre la dimension idéelle, symbolique et les représentations du territoire.

L'objectif de ce chapitre est d'analyser les traversées de la Manche, et plus particulièrement les traversées transmanche, c'est-à-dire celles qui ont une origine et une destination internes à l'espace transmanche. En effet ces flux sont plus intégrateurs que ne le sont les autres, même si ces derniers sont importants puisqu'ils permettent de rentabiliser les liaisons de transport et ainsi de pérenniser l'offre de transport, lien vital à tout territoire transfrontalier.

Dans un premier temps nous présentons notre phase de recueil de données (paragraphe 4.1), puis avons analysés l'ensemble des résultats obtenus (paragraphe 4.2), enfin nous nous concentrons sur l'étude des traversées transmanche (paragraphe 4.3). Nous étudions

également les interactions existant entre les pratiques et les représentations de cet espace puisque c'est en partie de cette imbrication que naissent les territoires.

4.1 Le choix des liaisons maritimes

4.1.1 Quel type de flux étudier ?

Au vu de l'analyse de la structuration du territoire (chapitre 3) qui met en évidence des liaisons aériennes majoritairement estivales, un lien fixe exploité à l'échelle européenne et non pas locale et l'importance des flux maritimes dans le trafic transmanche⁷⁰, privilégions l'étude des traversées maritimes de la Manche, même si ce trafic est de plus en plus concurrencé par les autres modes de transport.

La part du transport aérien de passagers entre la France et l'Angleterre a progressé de 11% entre 1998 et 2007, année où il a atteint 26% du trafic passagers entre ces deux pays. Cette augmentation s'explique notamment par la création de liaisons aériennes *low cost* entre la France et le sud de l'Angleterre. Cependant ces chiffres sont à prendre avec quelques réserves dans la mesure où ils ne concernent pas uniquement les liaisons aériennes ayant pour origine et pour destination un aéroport localisé au sein de l'espace transmanche et que l'intégration territoriale n'est pas l'objectif prioritaire des compagnies aériennes : nous n'avons recensé que deux lignes régulières directes strictement transfrontalières entre le nord de la France et le sud de l'Angleterre à savoir les liaisons Rennes/Southampton et celle entre Dinard et les îles anglo-normandes. Nous souhaitons également étudier les pratiques des usagers du tunnel sous la Manche puisque leur nombre ne cesse d'augmenter mais nous n'avons pas obtenu les autorisations nécessaires.

Ce choix s'impose également dans la mesure où certaines liaisons maritimes répondent à une logique de développement territorial et ont un fort ancrage territorial, ce qui intervient dans l'émergence d'un territoire transfrontalier (chapitre 3). Nous pensons aussi que le ballet incessant des ferries influence les représentations des résidents de l'espace, au moins ceux qui

⁷⁰ Le trafic maritime représente en 2007 40% des flux transmanche de passagers selon l'étude Atout France

résident dans un port, et peut contribuer à forger une proximité idéale de part et d'autre de la Manche. Enfin, la mer, notamment sa territorialisation, est au cœur de nos thématiques de recherche. Or le chapitre 1 met en évidence l'importance des ferries dans ce processus (les navires, à la différence des avions ou du lien fixe, occupent l'espace maritime).

C'est pour toutes ces raisons que nous analysons les passagers des liaisons maritimes.

4.1.2 Quelles données utiliser ?

Les sources existantes sur les flux maritimes entre la France et l'Angleterre sont principalement des tableaux quantitatifs indiquant le nombre de passagers par liaison. Ces données sont consultables sur certains sites internet portuaires ou dans le hors-série du journal « *le marin* » consacré au trafic transmanche. Cependant elles sont insuffisantes en ce qui concerne nos objectifs puisqu'elles ne révèlent aucune information relative aux origines et aux destinations de ces flux. Or nous nous intéressons aux flux transfrontaliers, c'est-à-dire aux flux ayant une origine et une destination internes à cet espace. Par ailleurs, nous souhaitons non seulement étudier quantitativement ces flux en analysant la part qu'ils représentent par rapport aux flux totaux entre la France et l'Angleterre transitant par une liaison transmanche, mais aussi mettre en œuvre une approche qualitative. Or les sources disponibles ne contiennent pas les informations qualitatives nécessaires pour analyser la spécificité des flux transmanche, que ce soit leur motif, leur durée ou leur périodicité. Prendre connaissance de la durée des séjours permet de comparer les flux transfrontaliers maritimes aux flux transfrontaliers terrestres qui se caractérisent par leur fréquence élevée, leur proximité à la frontière et leurs motifs spécifiques (Blanchard, 2009). L'approche qualitative permet de déterminer si de telles singularités sont observables au sein des espaces transfrontaliers maritimes malgré la distance induite par la mer.

Nous avons eu accès, en plus de ces données quantitatives, à quelques études réalisées par la *Brittany Ferries* auprès de sa clientèle pour l'année 2011. Ces études abordent quelques aspects qualitatifs mais ne permettent pas de valider ou d'invalider nos hypothèses de travail, notamment les spécificités des flux internes à l'espace transmanche. De plus ces données ne

concernent qu'une compagnie maritime et ne donnent aucune information sur les usagers des autres compagnies maritimes à savoir *LD Lines/DFDS Seaways, P&O. Brittany Ferries* étant principalement implantée en Manche occidentale nous n'aurions alors que très peu d'informations concernant les parties orientales et centrales de la Manche.

Nous avons également consulté une étude réalisée en 1999 par Arkenford pour le Comité de tourisme du Nord-Pas-de-Calais. Cette étude est assez complète mais relativement ancienne. De plus elle ne concerne que la région Nord-Pas-de-Calais et ne donne que peu d'informations comparables aux données de la *Brittany Ferries*.

Les données de l'IPS (*International passengers survey*), étude britannique menée quotidiennement auprès, principalement, des voyageurs britanniques, ne donnent que peu d'informations concernant les pratiques des usagers français. Le tableau 6 synthétise nos propos.

	Nombre annuel de traversée	Données brutes	Données récentes	Données couvrant l'intégralité de l'espace	Information sur les Français et les Anglais	Origine/ destination des traversées	Motifs des traversées	Fréquences des traversées
Tableaux quantitatifs	Oui	Oui	Oui	Non	Non	Non	Non	Non
Données fournies par la Brittany	Oui	Non	Oui	Non	Non	Non	Oui	Oui
Etude menée par le CT du Nord-Pas-de Calais	Oui	Non	Non	Non	Non	Oui	Oui	Oui
Etude menée par les CT de Normandie	Oui	Non	Oui	Non	Non	Oui	Oui	Oui
Etude IPS	Oui	Non	Oui	Non	Non	Oui	Oui	Oui

Source : D. Blanchard, 2013

Tableau 6 : Les sources identifiées pour l'analyse des traversées de la Manche

Ainsi les sources identifiées ne permettent pas d'étudier la spécificité des flux internes à l'espace transmanche. Il est impossible, avec ces données, de répondre à nos questionnements

(voir introduction de ce chapitre). Il est donc nécessaire de produire nos propres données. Ceci d'autant plus qu'il convient d'utiliser avec précaution des données qui ont été produites à d'autres fins : « *les observations et les mesures sont effectuées en s'appuyant sur une théorie non neutre. Les données ne sont pas des faits neutres, mais des construits souvent fabriqués à partir de théories. De plus de nombreuses données sont bâties sur des présupposés idéologiques. Il est alors difficile de tester une théorie à partir des seules données disponibles* ». (Dauphiné, 2003).

Au vu de notre objectif, il convient de privilégier une étude quantitative et non pas qualitative : une enquête par questionnaires plutôt que par entretiens est retenue afin d'obtenir un nombre important de réponses. Le recueil de données est réalisé par un questionnaire suffisamment court pour être rempli en 5 minutes par les interrogés afin de maximiser le taux de réponse ; l'objectif étant de recueillir au minimum 40 questionnaires par sous-groupe (saison, secteur de la Manche). Ce chiffre est retenu car, selon Berthier, (2006), il est jugé représentatif par les organismes de recherche qui établissent des échantillons de façon que le plus petit sous-groupe soit constitué d'au moins 30 individus.

Suite à ce constat nous nous rapprochons des compagnies maritimes *LD Lines, P&O, Brittany Ferry et Sea France*. Le but premier de ce rapprochement est d'obtenir des données statistiques sur leurs passagers. Ces données, jugées trop confidentielles et concurrentielles par ces dernières, ne nous sont pas communiquées. Nous leur demandons alors l'autorisation de mener une enquête auprès de leurs passagers afin de recueillir les données nécessaires à notre travail scientifique. La seule compagnie à répondre favorablement, sous conditions de respecter une clause de confidentialité, est la compagnie *LD Lines*. La figure 23 synthétise les difficultés rencontrées.

Encart méthodologique

Après plusieurs mois de négociations entre la compagnie, La DIRVED, le chercheur et ses encadrants, un accord a été conclu, permettant au chercheur de recueillir ses données sous conditions que le questionnaire soit validé par la compagnie et que le chercheur n'utilise ses résultats que dans le cadre de la recherche scientifique.

Après signature de la clause de confidentialité par les parties prenantes et validation du questionnaire par la compagnie, nous nous sommes rendu à la gare maritime du Havre pour trouver une modalité d'action locale : il a été conclu que nous pourrions accéder librement sur les terminaux avant le début des embarquements pour distribuer nos questionnaires.

Ensuite nous avons obtenu un rendez-vous auprès d'Emmanuelle Bridiers, responsable commerciale passagers de la compagnie *LD Transmanche Ferries* afin de discuter des possibles modalités de l'enquête sur la ligne Dieppe/New Haven : Mme Bridiers nous a donné l'autorisation d'embarquer sur le *Seven Sisters* (en haute saison) et le *Côte d'Albatre* (en basse saison) durant 3 jours pour réaliser notre enquête. Ensuite elle nous a mis en relation avec ses collègues de Calais et notamment M. Dubocq, qui a également accepté de nous faire embarquer pour distribuer les questionnaires durant les traversées.

Source : D.Blanchard, 2013

Figure 23 : La mise en œuvre de l'enquête relative aux flux ferry

4.1.3 La réalisation du questionnaire

Le questionnaire⁷¹ dispose principalement de questions fermées (afin d'harmoniser les données recueillies dans le but de recueillir des informations quantitatives sur les flux transmanche) portant sur l'origine, la destination, le motif et la fréquence des flux ainsi que sur la durée du séjour. Toutes ces questions visent à analyser leur(s) spécificité(s) : connaître l'origine et la destination des flux permet d'interroger l'influence de la proximité géographique sur les traversées de la Manche, que ce soit la proximité avec la frontière où celle avec le mode de transport choisi par le passager (la proximité des ports avec le lieu de résidence ou de destination est-elle un critère intervenant dans le choix de la liaison maritime ?) ; cet aspect est important à connaître puisque les flux transfrontaliers impliquent nécessairement cette proximité avec la frontière. Connaître les motifs de ces traversées permet

⁷¹ Voir annexe 8

de déterminer si l'espace transmanche est intégré à l'espace social, à l'espace de travail et/ou à l'espace de loisir de ses résidents. En effet l'homme possède plusieurs espaces de vie (première partie de la thèse), qui en se recoupant, donnent naissance à la territorialité de l'individu. De plus tous ces motifs n'ont pas le même niveau d'intégration spatiale : voir se développer les flux résidentiels ou des pratiques liées à l'existence de travailleurs transfrontaliers au sein de l'espace transmanche n'aurait pas les mêmes conséquences sur sa territorialisation (paragraphe 4.2). Il convient de connaître la fréquence de ces traversées car une personne qui vient régulièrement dans un lieu s'en imprègne, se l'approprie et se le représente. Ces actions font de ce lieu un élément de sa territorialité. Une personne qui n'est venue qu'une fois n'a pas ce rapport à l'espace et lui reste étrangère, d'où la nécessité de connaître les précédentes destinations de l'interrogé.

L'enquête est également interrogé sur le mode de transport utilisé auparavant (s'il s'est déjà rendu en Angleterre par le passé) ainsi que son degré de satisfaction vis-à-vis de ce mode de transport afin d'analyser si le transport maritime est le mode de transport privilégié par ceux qui effectuent des traversées transfrontalières. Le questionnaire est recto-verso : recto en français, verso en anglais, en prenant soin à avoir exactement les mêmes questions dans les deux langues, le même mode d'administration et le même mode de traitement des résultats afin de pouvoir comparer les pratiques françaises et anglaises.

Prenant le parti de réaliser un questionnaire très court (pouvant être complété en 5 minutes), nous écartons volontairement certaines questions, notamment celles visant à analyser les interactions entre les pratiques et les représentations de l'espace (chapitre 3). C'est pourquoi une seconde étude portant, en partie, sur les traversées de la Manche est réalisée : l'étude sur les représentations, où sont associées des questions portant sur les pratiques et sur les représentations de l'espace, dont les résultats sont présentés plus en détail au chapitre 5. L'étude menée sur les traversées de la Manche donne uniquement, des informations sur les personnes qui traversent la Manche et aucune sur ceux qui ne l'ont jamais traversée, information qui est, selon nous, importante dans le cadre de l'étude de l'intégration territoriale transfrontalière maritime. Il est donc intéressant d'associer le recueil de données réalisé auprès des résidents et celui effectué auprès des personnes qui traversent la Manche. Ces deux types d'informations sont nécessaires à toute analyse des territoires transfrontaliers maritimes.

4.1.4 La méthodologie d'étude

Au vu de notre objectif scientifique, tous les passagers sont interrogés sans faire de quotas.

Il est nécessaire de réaliser plusieurs phases de recueil de données car nous pensons que les flux strictement transfrontaliers sont plus importants en basse saison qu'en haute saison : nous supputons qu'il y a moins de flux à motifs touristiques en hiver. Or, il est probable que les flux touristiques sont moins fréquemment transfrontaliers que les flux liés, par exemple, au travail. Afin de pouvoir comparer les flux de haute et de basse saison nous essayons d'interroger un nombre similaire d'enquêtés en fonction de la saison de passation.

Nos hypothèses étant d'ordre géographique nous souhaitons obtenir des données relatives aux différents secteurs de la Manche, à savoir la Manche occidentale, la Manche centrale et la Manche orientale, afin de comparer les flux en fonction de la localisation géographique des liaisons maritimes. Grâce à l'autorisation accordée par *Ld Lines* nous pouvons obtenir des données pour les liaisons Le Havre/Portsmouth, Dieppe/New Haven et Calais/Douvres⁷². Nous essayons, dans la mesure du possible au vu des impératifs temporels, d'obtenir un nombre similaire de questionnaires par liaison maritime pour tester nos hypothèses : selon nous, les flux transfrontaliers sont plus importants dans le détroit qu'en Manche centrale ou occidentale en raison de la proximité entre les deux rives.

Après avoir testé nos questionnaires auprès de 10 Français et 10 Anglais, lors d'une première journée test sur les terminaux du Havre, nous réalisons deux vagues de passation de questionnaires :

Durant la haute saison 2012 :

- Du 18 au 28 juillet 2012 sur le terminal ferry du Havre
- Du 4 au 5 août 2012 à bord du *Seven Sisters* (liaison Dieppe-Newhaven)
- Du 24 au 26 août 2012 à bord du *Norman Spirit* (liaison Calais-Douvres)

⁷² Malheureusement suite au refus de *la Brittany ferries* il nous est impossible d'obtenir des données pour la Manche occidentale.

Durant la basse saison 2013 :

- Du 21 janvier au 8 février 2013 sur le terminal ferry du Havre
- Du 27 février au 1^{er} mars 2013 à bord du *Dieppe Seaways* (liaison Calais Douvres)
- Du 02 au 05 mars 2013 à bord du *Côte d'Albâtre* (liaison Dieppe-Newhaven)

Notre échantillon final se décompose de la sorte :

	Été	Hiver	Total
LH	247	280	527
Dieppe	198	189	387
Calais	209	196	405
Total	654	665	1319

Source : D. Blanchard, 2013

Tableau 7: l'échantillon de l'enquête relative aux passagers des liaisons maritimes

Pour la liaison Le Havre/Portsmouth, les questionnaires sont passés sur le terminal avant embarquement. Ainsi les passagers enregistrés sont captifs en attendant l'embarquement. Afin de passer le plus de questionnaires possibles les questionnaires sont auto-administrés. En effet la majorité des passagers arrivent une demi-heure avant l'embarquement ce qui ne laisse pas le temps de réaliser une administration en face à face avec chaque passagers.

Pour les liaisons Dieppe/New Haven et Calais/Douvres, les questionnaires sont administrés en face à face durant la traversée. Disposant d'une cabine sur les ferries nous pouvons interroger les passagers de toutes les traversées effectuées par le navire sur lequel nous nous trouvons durant la période de passation des questionnaires.

Parmi les 1320 passagers interrogés il y a une grande majorité de britanniques

	Britanniques	Français	Franco- britanniques	Autre nationalité	Total
Résident du Royaume- Uni	859	22	1	20	902
<i>Dont espace transmanche</i>	339	9	0	6	354
Résident de France	119	245	4	5	373
<i>Dont espace transmanche</i>	39	153	2	4	198
Résident d'un autre pays	5	1	0	39	45
Total	983	268	5	64	1320

Source : D. Blanchard, 2013

Tableau 8 : La nationalité des passagers

Les Britanniques représentent 74% de l'échantillon, les Français 28 % de l'échantillon, le Franco-Anglais moins de 1 % de l'échantillon et enfin les passagers ayant une autre nationalité représentent 5 % de l'échantillon. Le tableau 9 présente les différentes autres nationalités observées dans l'échantillon.

Allemande	15	Lituanienne	2
Américaine	1	Norvégienne	1
Belge	4	Polonaise	7
Bulgare	1	Portugaise	2
Canadienne	1	Roumaine	3
Espagnole	1	Russe	1
Hollandaise	8	Saoudienne	1
Hongroise	1	Slovaque	1
Indienne	1	Suédoise	2
Irlandaise	2	Suisse	1
Italienne	5	Tchèque	1

Source : D .Blanchard, 2013

Tableau 9 : Nationalité des passagers non Britanniques et non Français

Les passagers qui traversent la Manche sont en grande majorité européens. Le nombre important de Polonais au sein de notre échantillon s'explique par le fait que nous avons également interrogé des routiers qui étaient, la majeure partie du temps, de nationalité polonaise. En effet l'analyse des données relatives aux passagers des ferries n'est pas réalisée en fonction de la nationalité de ces derniers mais en fonction de leur lieu de résidence : 25 personnes interrogées vivent en France ou en Angleterre mais n'ont pas la nationalité du pays dans lequel elles résident, et inversement 27 Français et Anglais ne vivent pas dans le pays dont ils ont la nationalité. Or notre étude porte exclusivement sur les pratiques des résidents de l'espace et non pas sur celles des Français ou des Anglais.

4.2 Analyse croisée des résultats relatifs aux pratiques de l'espace

L'analyse est réalisée en deux temps : premièrement celle de l'ensemble des résultats (paragraphe 4.2) deuxièmement une analyse plus approfondie des traversées transfrontalières (paragraphe 4.3). Les données recueillies lors de l'enquête réalisée auprès des passagers ferries sont confrontées à celles obtenues auprès des étudiants (chapitre 5).

Avant d'analyser les traversées en elles-mêmes, il convient d'étudier s'il existe des pratiques transmanche collectives : les résidents de l'espace transmanche pratiquent-ils largement cet espace ?

4.2.1 Un détour nécessaire par l'analyse des proportions de population impliquée dans la traversée de la Manche

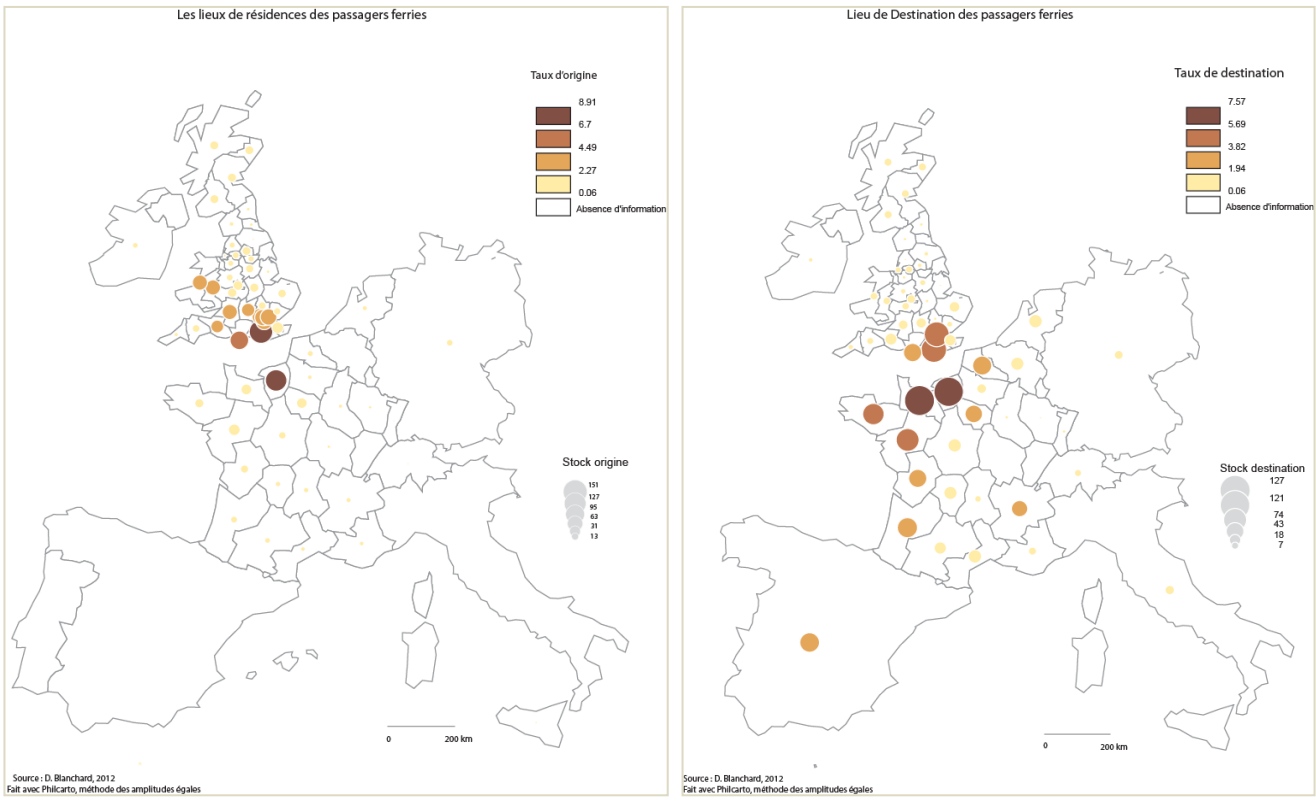
La constitution d'un territoire nécessite la mise en œuvre de processus collectifs d'appropriation spatiale : l'espace doit être approprié par un grand nombre d'acteurs pour devenir territoire (chapitre 1). De ce fait, nous ne pouvons pas limiter notre travail à l'analyse des traversées de la Manche ; il convient de connaître la part de population impliquée dans de telles pratiques. C'est l'une des raisons majeures qui nous conduit à coupler l'enquête des passagers ferries (ceux qui traversent mais ne résident peut-être pas) à celle des étudiants (ceux qui résident mais qui ne traversent peut-être pas). Nous pouvons ainsi connaître la part des étudiants transmanche qui ont traversé la Manche durant la période 2013/2014 : 21% de l'échantillon français et 27,9% de l'échantillon anglais. Ces chiffres, replacés dans le contexte de la mobilité étudiante, attestent de l'existence d'échanges relativement importants de part et d'autre de la Manche, témoignant ainsi de la mise en œuvre d'un processus de reconfiguration spatiale de part et d'autre de la frontière. Ce processus est en lien avec la constitution d'un territoire transfrontalier maritime. En effet, contrairement à nos hypothèses de travail⁷³

⁷³ Basées sur la théorie néoclassique de la migration selon Ravenstein, 1885, inventeur des modèles gravitationnaires où les lois de la migration reposent sur 2 postulats, dont celui-ci « *les jeunes de moins de 30 ans sont la population la plus mobile* »

(chapitre 5), les étudiants sont une catégorie de population relativement peu mobile : en 2004, 59% des jeunes de 20 à 24 ans sont partis en vacances. Parmi eux 73% sont restés en France métropolitaine. De plus les jeunes du Nord-Pas-de-Calais, de Picardie et de Basse Normandie sont les moins mobiles de France. Ce manque de mobilité s'explique par le manque de moyens financiers et temporels dont ils disposent (45% des étudiants français et 56% des Anglais évoquent ce motif lorsqu'il leur est demandé pourquoi ils n'ont pas traversé la Manche en 2013). Leur manque de revenus s'explique par leur non intégration à la vie active et leur manque de temps est en lien avec le temps qu'ils consacrent à leurs études, en dépit de vacances relativement longues. Ce manque de moyens ne permet pas « d'outrepasser » la distance temporelle et financière instaurée par la Manche. De plus les étudiants n'exploitent pas le différentiel économique instauré par la frontière (chapitre 3), différentiel largement exploité dans le cadre des territoires transfrontaliers terrestres (Blanchard, 2009). Ce dernier constat explique en partie que 43% des Français et 25% des Anglais mentionnent un « manque d'occasion, un manque de besoin » de traverser la Manche. L'espace transmanche est également perçu par certains comme un espace non attractif, voire répulsif : 13% des Français et 18% des Anglais qui n'ont pas traversé la Manche mobilisent ce motif. Cet exemple prouve, une fois de plus, que les liens entre représentation et pratique de l'espace sont intimement liés dans les processus de territorialisation, et qu'il est indispensable d'analyser ces interactions pour comprendre les processus territoriaux. Il convient aussi aux acteurs institutionnels de communiquer vis-à-vis de cet espace en véhiculant des représentations de ce dernier d'où la nécessité, pour notre travail, d'analyser l'institutionnalisation de cet espace (chapitre 6).

L'espace transmanche est donc pratiqué par une catégorie précise de ses résidents, à savoir les étudiants. Il convient maintenant d'analyser plus en détail les traversées. Parmi les résultats obtenus, une attention toute particulière est consacrée à ceux en lien avec leur origine/destination, tant à petite qu'à grande échelle. Puis une réflexion est menée sur leurs motifs dans la mesure où certains sont jugés plus intégrateurs que d'autres. Enfin nous étudions la régularité de ces pratiques puisque c'est cette dernière qui permet à l'espace de se muer en territoire (chapitre 1), en développant des « routines [spatiales] quotidiennes » (Di Méo, 1996).

4.2.2 Des flux de proximité



Source : D. Blanchard, 2015

Carte 27: Carte des lieux de résidence et de destination des passagers ferries

A l'échelle macro

L'analyse globale des résultats démontre que les traversées de la Manche sont des traversées de proximité : 96% des personnes interrogées à bord des ferries résident en France ou en Angleterre. Ces pratiques, essentiellement franco-anglaises, peuvent contribuer à développer une représentation particulière de cet espace et faire de la Manche la « *petite mer franco-britannique* » évoquée par Pascal Buléon, 2006. L'analyse des représentations de l'espace menée au chapitre 5 donne davantage d'informations à ce propos.

Si les résidents français et anglais sont les plus nombreux à traverser la Manche, par bateau et depuis ou vers des ports français, la France et l'Angleterre sont également les destinations privilégiées des passagers ferries interrogés : 92% des interrogés vont dans l'un de ces deux pays contre 8% dans un autre pays notamment en Espagne (54 personnes), Pays Bas (25 personnes) et Belgique (24 personnes).

Ces traversées sont également marquées par une forte dissymétrie : les résidents du Royaume-Uni sont les plus nombreux à traverser la Manche, confirmant ainsi l'influence de l'insularité des résidents de l'Angleterre dans la mise en place de traversées transmanche ; ces derniers représentent 67% de notre échantillon, contre 29% de résidents français. En effet la Manche représente la principale porte de sortie de l'Angleterre vers le reste du Monde (chapitre 3) et de ce fait les Anglais reconnaissent à la Manche un aspect « pratique », « utile » inconnu des Français (chapitre 5).

Ce premier constat laisse penser que des pratiques et des échanges s'instaurent de part et d'autre de la frontière. Mais, travaillant sur un territoire transfrontalier et non transnational, il convient de modifier notre échelle d'étude et d'analyser plus précisément l'origine et la destination de ces traversées.

A l'échelle méso

Une analyse des résultats (tableau 10) à l'échelle régionale démontre des logiques spatiales différentes pour les Anglais et les Français. Les premiers privilégient des régions localisées dans le grand ouest de la France, région plus rurale où résident de nombreux Anglais, alors que les seconds affectionnent davantage l'est et le sud est anglais, ce qui peut s'expliquer par la proximité de Londres ainsi que par la proximité avec le port de débarquement (Douvres et Portsmouth). Le Kent, considéré comme « le jardin de l'Angleterre », est une région très touristique qui mène, en plus, une politique touristique conjointe avec le département du Pas-de-Calais, (figure 24) ce qui peut expliquer que cette destination se place parmi celles les plus plébiscitées par les Français.

Nom	Stock destination
Basse Normandie	127
Haute Normandie	121
Surrey, East and West Sussex	92
Grand Londres	87
Pays de la Loire	74
Bretagne	65
Aquitaine	57
Espagne	54
Nord Pas de Calais	51
Hampshire, ile de Wight	47
Poitou Charente	46
Ile de France	43
Rhône Alpes	37
Centre	25
Languedoc Roussillon	25
Pays- Bas	25

Belgique	24
Limousin	24
Midi Pyrénées	21
Dorset et Somerset	20
Kent	18
East Anglia	16

Source : D. Blanchard, 2015

Tableau 10 : Régions de destination des passagers ferries

A l'échelle locale

À cette échelle la proximité reste un critère qui influence les traversées de la Manche puisque 39% de ceux qui la traversent résident au sein de l'espace transmanche et 40% des destinations finales se localisent au sein de ce même espace. Ainsi l'espace transmanche n'est pas seulement un espace de transit, c'est également un espace intégré à l'espace de vie de ses résidents. Nous observons à l'échelle locale des reconfigurations spatiales s'opérant à proximité de la frontière.

Une analyse détaillée des lieux d'origine et de destination des traversées (carte 27 et tableaux 11 et 12) laisse penser que, non seulement, la proximité à la frontière (et donc avec la Manche) est un élément influençant les pratiques de l'espace, mais c'est surtout la proximité avec les ports offrant une liaison maritime transfrontalière qui joue un rôle majeur dans la mise en œuvre de pratiques transmanche (tableaux 11 et 12). En effet les localités les plus citées sont situées en Seine Maritime, East Sussex ou Hampshire ; or la première comporte deux ports desservis par la compagnie *LD Lines* (Dieppe et Le Havre) et les deux autres un port desservi par cette même compagnie à savoir New Haven et Portsmouth. Ces résultats peuvent s'expliquer par pragmatisme : la traversée de la Manche implique d'être dépendant des horaires, des fréquences imposées par les compagnies maritimes ; or lorsque l'on vient de loin il est plus délicat de respecter des horaires précis (leur non-respect pouvant entraîner des

surcoûts non négligeables). Les représentations peuvent aussi être en lien avec ce résultat. D'une part le ballet des ferries peut influencer les pratiques et donner envie d'aller voir au-delà de cette étendue d'eau⁷⁴, d'autre part, l'appréhension qu'ont les Français (réponse donnée à plusieurs reprises par les interrogés) à rouler à gauche les incite à rester à proximité de leur lieu d'embarquement/débarquement. Ainsi les ports, et notamment ceux proposant un service transmanche, sont de véritables synapses permettant les flux et les échanges. Leur présence ou leur absence influence consciemment les pratiques spatiales de certains usagers : la proximité est une réponse donnée fréquemment à la question V)7) où 16% des passagers mentionnent la proximité comme facteur intervenant dans le choix de leur mode de transport, ne précisant pas s'ils cherchent davantage la proximité avec leur lieu d'embarquement ou de débarquement (derrière le prix, l'agrément et la praticité (voyager avec de jeunes enfants, des animaux ou encore beaucoup de bagages))⁷⁵.

⁷⁴ Ce constat s'applique davantage aux Français, peuple continental, moins tournés vers la mer que ne le sont les Anglais

⁷⁵ Voir annexe 9

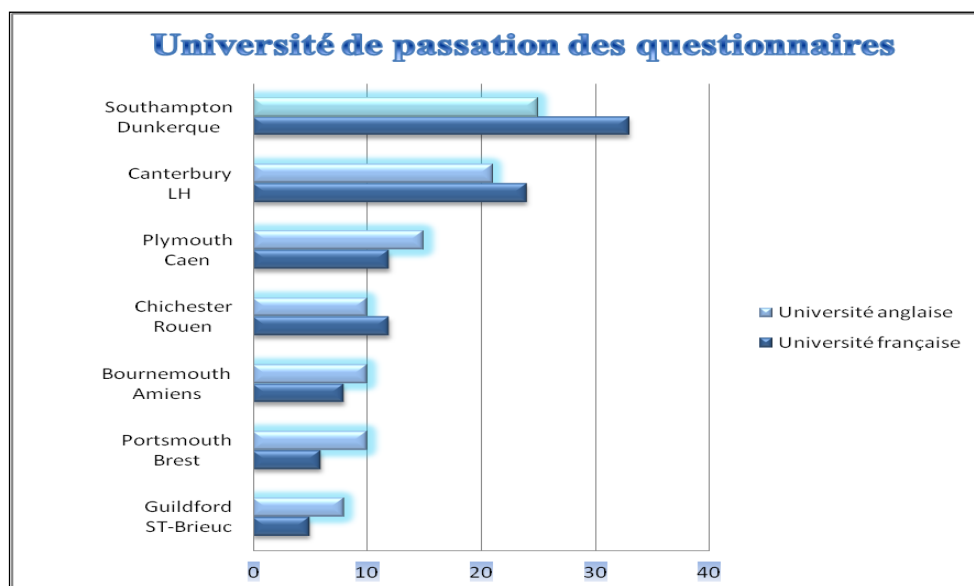
	Lieu de destination	%
East Sussex	40	20
Seine Maritime	27	13
Hampshire	24	12
Pas de Calais	18	9
Calvados	15	7
Manche	12	6
Kent	11	5
Autre	55	27
Total destination transmanche	202	100

Tableau 11: Destinations des passagers

	Lieu de résidence	%
Seine Maritime	55	28
East Sussex	40	20
Hampshire	27	14
West Sussex	24	12
Kent	17	8
Surrey	16	8
Calvados	10	5
Eure	10	5
Autre	32	14
Total lieu résidence transmanche	231	100

Tableau 12: Origine des passagers

L'influence de la proximité à un port est confirmée par les résultats obtenus lors de notre seconde enquête : les étudiants français localisés dans une ville offrant une liaison transmanche (Dunkerque, Le Havre et en moindre mesure Caen) sont les plus nombreux à avoir traversé la Manche (graphique 2).



Source : D. Blanchard, 2015

Graphique 2 : Nombre d'étudiants par université qui ont traversé la Manche

Les résultats obtenus lors de nos deux enquêtes montrent que la proximité influence les pratiques de l'espace. Cependant l'impact de cette dernière n'est pas égal en fonction des saisons (tableau 13) : les traversées de proximité sont surreprésentées en hiver (47% des passagers interrogés en cette saison résident au sein de l'espace et 45% de ces derniers se rendent dans une destination localisée au sein de cet espace), période où les flux touristiques sont moins nombreux. Or les touristes recherchent en partie le dépaysement, privilégiant moins le critère de proximité que les autres usagers (paragraphe 4.2.3). De plus c'est à cette période « triste et morose » (réponse donnée par des passagers) que de nombreux britanniques jouissant d'une résidence secondaire quittent l'Angleterre pour trouver un climat plus clément (ici encore nous relevons le lien existant entre pratique et représentation de l'espace). Or la proximité à la frontière est un élément déterminant dans ce type de flux : 55% de ceux qui traversent la Manche pour se rendre dans leur résidence secondaire résident dans cet espace et 40% s'y rendent. En effet, selon Cognard, 2011, « en matière de localisation si la liberté de circulation et d'installation dans l'Union Européenne a considérablement atténué les « effets de frontière » [...] l'aspect sécurisant de la proximité du pays d'origine demeure important et le choix du lieu d'implantation en tient souvent compte. Celle-ci permet de ne pas trop s'éloigner de ses proches, de ses contacts professionnels, d'une clientèle potentielle (notamment pour ceux qui restent dans une logique de pratiques multi-résidentielles), voire de son médecin ».

La notion de proximité à la frontière est modifiée, dans le cadre d'un espace transfrontalier maritime, par la présence ou l'absence de ports ou d'aéroports proposant des liaisons transfrontalières. Par conséquent, il est normal qu'avec l'existence de certaines lignes aériennes telles que celles au départ de la Rochelle ou de Bordeaux, essentiellement réservées à la clientèle anglaise possédant une résidence en France, 60% de ces traversées ont une destination localisée hors de l'espace transmanche. En revanche la forte proportion de résidents impliquée dans de telles mobilités (à destination d'une résidence secondaire) peut s'expliquer par des pratiques répétées de l'espace avant l'acquisition entraînant une meilleure connaissance de ce dernier et d'une certaine familiarité avec lui, motivant ainsi l'acte de mobilité résidentielle.

	Eté	%	Hiver	%	Total
Origine transmanche	241	44	307	56	548
Origine non transmanche	397	53	349	47	746
Destination transmanche	231	44	290	56	521
Destination non transmanche	411	53	358	47	769

Source : D. Blanchard, 2015

Tableau 13: Lien entre la saison et la proximité

Il convient, à ce stade de l'analyse d'étudier les motifs de ces pratiques.

4.2.3 Les motifs des traversées de la Manche⁷⁶

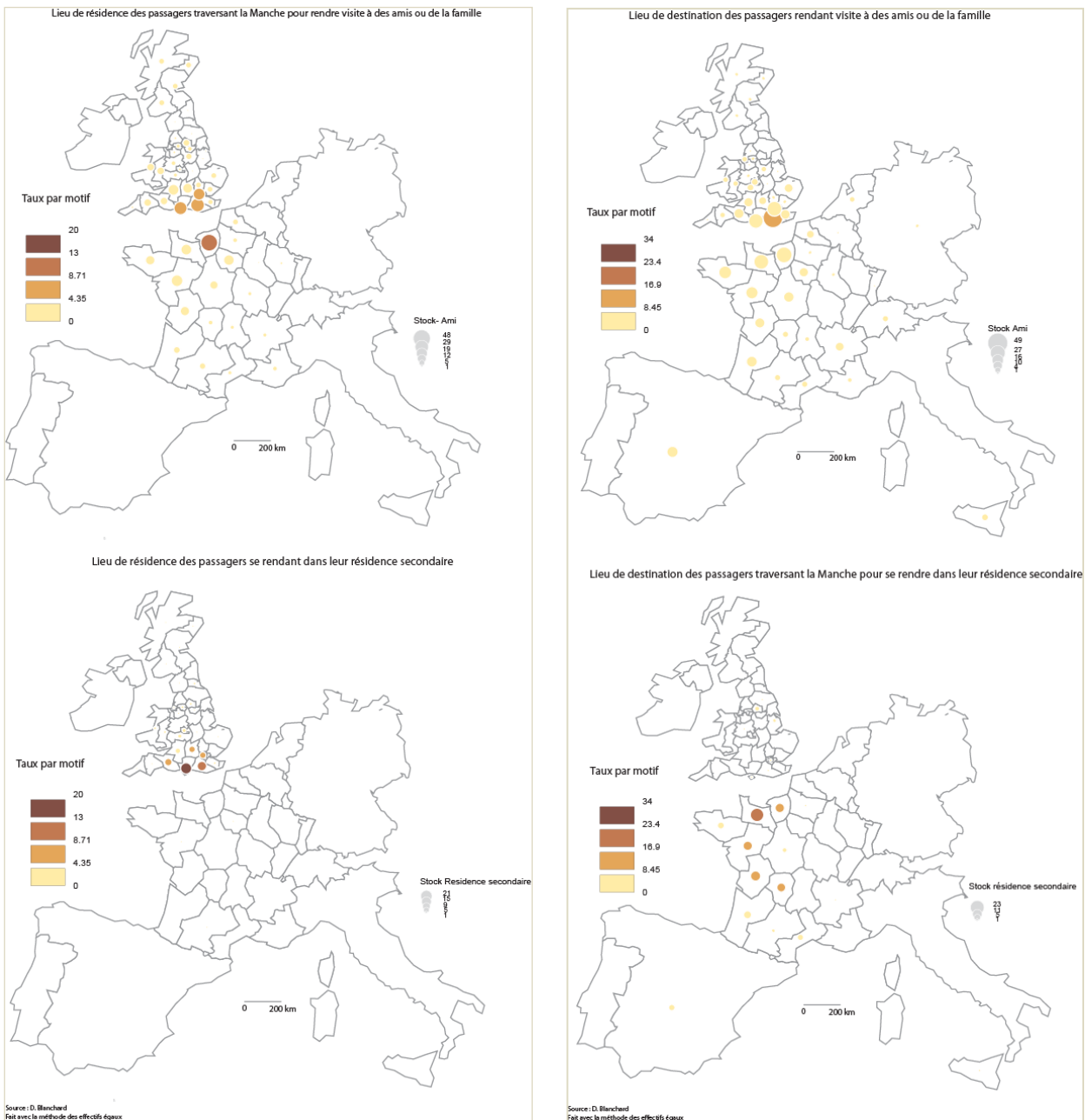
Cette analyse est importante à mener dans le cadre de l'étude des territoires transfrontaliers maritimes puisque tous les motifs n'ont pas le même rôle dans la territorialisation de l'espace : il convient de mener une réflexion approfondie autour de cette thématique afin de déterminer l'apport de tel ou tel motif dans notre problématique.

Les flux impliquant une mobilité résidentielle

Les études en parcours de vie affirment que l'analyse de la trajectoire d'un individu ne doit pas être dissociée de celle de l'ensemble des réseaux sociaux et familiaux dans lesquels il est inséré et qui conditionnent ses décisions de mobilité résidentielle. La migration est ainsi perçue comme un « processus biographique » (Findlay, Li, 1997, Ni Laoire, 2000 cités par Petite, Camenish in Martin, Bourdeau, Daller, 2010), influencé aussi bien par les conditions historiques et géographiques dans lesquelles est plongé l'individu, les liens sociaux qu'il peut tisser que par la temporalité des événements à laquelle il est confronté (Elder, Zollinger-Giele, 1998 ; Sapin, Spini, Windner, 2007 cité par Petite, Camenish in Martin, Bourdeau, Daller, 2010). Ainsi les motifs en lien avec la constitution d'un espace social, c'est-à-dire les modalités de variable « rendre visite à des amis ou de la famille » et « résidence secondaire » sont, selon nous, relativement territorialisants puisqu'ils permettent d'intégrer notre espace à l'espace social des résidents ; ces flux permettent, à ceux qui les pratiquent, d'être intégrés à un groupe social, groupe qui se reconnaît notamment au travers de son appartenance à l'espace. De ce fait, ceux qui sont impliqués dans de tels flux ne sont plus « étrangers » à l'espace puisqu'il permet au groupe de forger son identité. L'attachement sensible à un groupe peut laisser penser que les flux vont être relativement réguliers, régularité nécessaire à la territorialisation de l'espace.

⁷⁶ Voir annexe 10

De plus les mobilités résidentielles attestent de reconfigurations spatiales de part et d'autre de la frontière en exploitant le différentiel économique instauré par la frontière et en incarnant la constitution d'un territoire transfrontalier. Ainsi les travaux de Reitel, 2002, placent l'analyse de ces flux au cœur de l'étude des recompositions spatiales transfrontalières. En effet la plupart du temps ces mobilités sont en lien avec l'existence et l'exploitation d'un différentiel économique de part et d'autre de la frontière, fait caractéristique des territoires transfrontaliers



Source : D. Blanchard, 2015

Carte 28⁷⁷ : La répartition spatiale des flux impliquant la création d'un espace social

⁷⁷ Les cartes sont consultables en annexe 9 dans un plus grand format

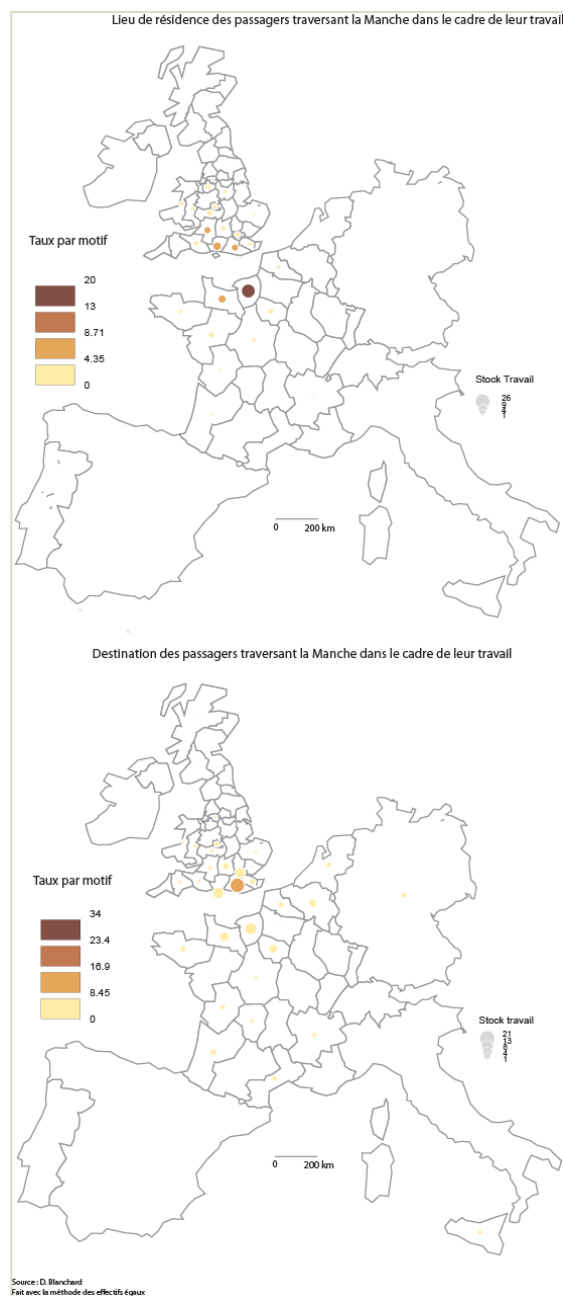
Les mobilités réalisées dans le cadre de mobilités résidentielles sont le deuxième motif le plus cité : 31% des interrogés traversent la Manche pour rendre visite à des amis ou de la famille et 6% de l'échantillon empruntent le ferry pour se rendre dans leur résidence secondaire. Ces pratiques, notamment la seconde, sont principalement l'œuvre de retraités britanniques. Ces résultats sont conformes à ceux fournis par l'étude réalisée dans le cadre du programme de recherche sur le vieillissement de la population et l'habitat réalisée conjointement par la *young foundation*, la caisse d'assurance maladie et l'université de Madrid et intitulée : *Les choix résidentiels de retraités européens : l'exemple de la France, du Royaume-Uni et de l'Espagne*. Ainsi les retraités anglais sont près de 500 000 à résider en France en 2006 alors que les retraités français sont peu mobiles et quittent rarement leur pays, y compris durant les vacances. Si la proximité intervient peu lorsqu'il s'agit de rendre visite à des amis ou de la famille (Français à Londres, Anglais dans le grand ouest), le choix des résidences secondaires implique une certaine proximité à la frontière : les Anglais résidant au sein de l'espace transmanche sont les plus nombreux à traverser la Manche pour ce motif et 40% de ceux qui invoquent ce motif sont restés au sein de notre espace d'étude. Ces résultats confirment les propos de Françoise Cognard (page 189).

L'analyse des plages de cartes démontre deux profils spécifiques. Premièrement celui des mobilités liées à une résidence secondaire, principalement effectuées par des Anglais résidant dans le sud de l'Angleterre (en particulier dans les comtés de l'East Sussex et du Hampshire) qui se rendent dans le grand ouest de la France (notamment en Basse Normandie). Ces mobilités s'expliquent par le différentiel économique induit par la frontière ainsi que par la forte présence britannique dans ce secteur de la France. Les flux dont le motif est de rendre visite à des amis ou de la famille sont principalement l'œuvre de frontaliers et notamment de Seino-Marins qui se dirigent vers le comté de l'East Sussex alors que les Anglais qui visitent des amis ou de la famille résident également à proximité de la frontière mais leur destination, quant à elle, est beaucoup plus dispersée. Cependant on constate tout de même, en valeur absolue, un nombre important de ces flux (en lien avec la famille et les amis) à destination du grand ouest français.

Les flux liés au travail

L'exploitation du différentiel économique s'exprime également à travers les flux liés au travail : les navetteurs quotidiens à la recherche d'un salaire plus attractif sont nombreux à traverser la frontière pour se rendre au travail (ayant leur résidence dans le pays où le foncier est le moins cher). La régularité de ces flux leur confère un fort « pouvoir territorialisant ». Il semblerait donc que les flux transfrontaliers liés au travail soient un élément fort de la territorialisation de l'espace. Cependant il convient de nuancer quelque peu les résultats obtenus lors de notre étude dans la mesure où la plupart des personnes interrogées mentionnant traverser la Manche en raison de leur travail sont des camionneurs, des employés de la compagnie maritime ou des personnes qui ne spécifient pas le travail effectué. Nous nous demandons si les camionneurs ou les marins, qui ne font que transiter par l'espace et qui sont sans cesse en mouvement, parviennent à territorialiser l'espace dans lequel ils travaillent. Dans le cadre des employés de la marine marchande, les écrits de Baron, 2012, 2013, 2014, révèlent que ce n'est pas l'espace alentours ou l'océan qui fait le territoire mais le bateau lui-même.

Ainsi les réponses obtenues attestent que les traversées liées au travail sont moins territorialisantes que nous ne pouvions l'espérer (dans le cas de figure où nous aurions identifié des navetteurs).



Source : D. Blanchard, 2015

Carte 29: La répartition spatiale des flux liés au travail⁷⁸

Les flux liés au travail sont minoritaires au sein de notre échantillon puisqu'ils représentent 11% de notre échantillon final. Ces données sont à manipuler avec précaution puisque notre questionnaire ne demande pas de précision sur ce thème. De ce fait les données en lien avec ce motif sont relativement floues et ne nous permettent pas de préciser si ces flux sont à

⁷⁸ Les cartes sont consultables en annexe 9 pour une meilleure visibilité

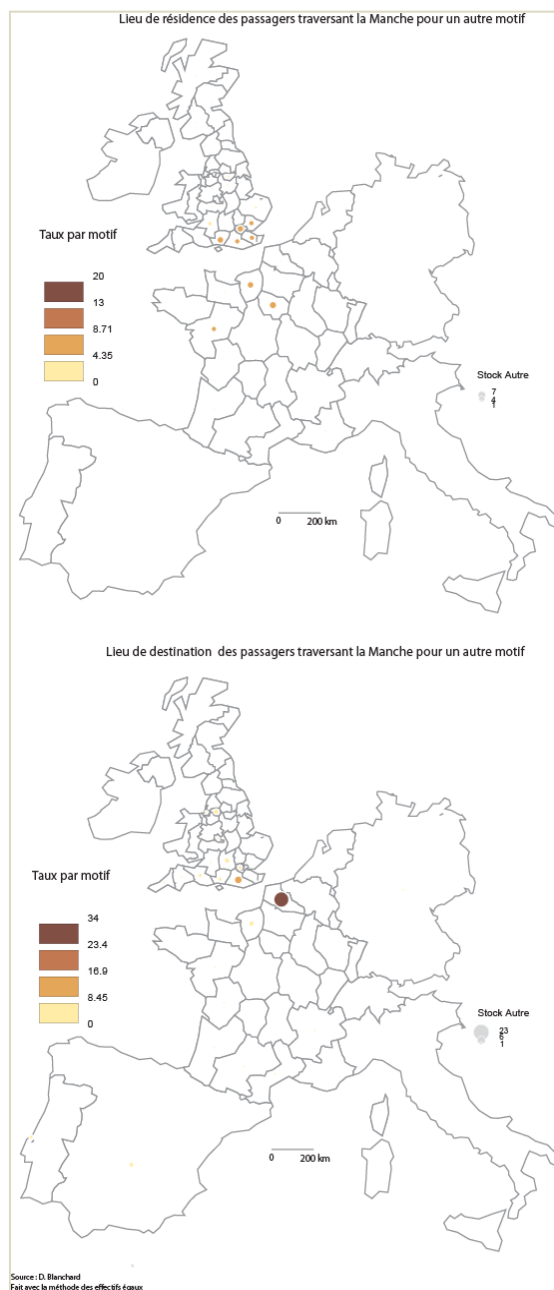
rapprocher ou non de la mobilité des « navetteurs ». Il semble tout de même que ces « navetteurs » seraient absents de notre échantillon : la rugosité spatiale et mentale instaurée par la mer « minimise » le différentiel socio-économique instauré par la frontière (la distance idéale instaurée par la mer est évoquée dans la mesure où la fréquence est d'environ un navire par heure et que la traversée maritime dans le détroit prend 1h30, alors que ce temps de trajet est comparable, selon nous, à certains temps observés dans les grandes villes, (notamment la capitale), pour se rendre au travail. Si les navetteurs sont absents de notre échantillon, il n'en demeure pas moins que certaines catégories de population exploitent tout de même le différentiel économique: 10 jeunes Français traversent la Manche pour travailler en Angleterre durant leurs vacances scolaires. La plupart de ceux qui traversent la Manche dans le cadre de leur travail sont des camionneurs ou des employés de la compagnie maritime (la présence de ces derniers dans notre échantillon explique en partie la forte concentration des flux liés au travail entre la Seine Maritime, le Hampshire et le Sussex) ; travail n'entrant pas dans la catégorie des « navetteurs ». Si ces motifs professionnels posent la question de leur lien avec la territorialisation de l'espace (sous partie précédente), ils attestent de la mise en place d'un espace économique. Il serait intéressant de déterminer si ces flux ne sont que des flux de transit ou s'il existe des liens commerciaux privilégiés au sein de l'espace transmanche.

Les motifs sous-représentés présentant un fort pouvoir intégrateur

Nous identifions d'autres motifs doués d'un «fort pouvoir territorialisant » : les motifs en lien avec une institutionnalisation de l'espace tels que les jumelages, les échanges universitaires ou les échanges scolaires qui attestent de la coopération entre les acteurs institutionnels, coopération nécessaire à la constitution d'un territoire transfrontalier institutionnel.

Les pratiques type « excursions » sont également révélatrices de la mise en place d'un territoire transfrontalier, puisqu'elles attestent de l'existence d'un différentiel de part et d'autre de la frontière (dans le cas de notre étude il s'agit d'un différentiel économique et culturel (« art de vivre », « gastronomie française ») (réponses données dans les questionnaires)) et d'une proximité de part et d'autre de la frontière (puisque les excursions doivent s'effectuer dans la journée).

Ces deux types de flux, révélateurs de pratiques transfrontalières⁷⁹ mais peu cités, sont regroupés dans la modalité de variable « autre » avec les réponses attestant indirectement de l'existence de mobilités résidentielles (médecin, enterrement, déménagement).



Source : D. Blanchard, 2015

Carte 30⁸⁰ : Répartition spatiale des motifs sous-représentés présentant une forte intégration spatiale

⁷⁹ Voir annexe 11

⁸⁰ Voir annexe 9 pour une meilleure visibilité

Les motifs groupés dans la classe « autre », représentent 4% de notre échantillon : 2 personnes traversent la Manche dans le cadre d'un jumelage, 17,5% des étudiants français interrogés la traversent dans le cadre d'un séjour linguistique, d'un échange scolaire ou d'un partenariat universitaire. L'existence de ces pratiques prouve qu'il existe des liens institutionnels entre la France et l'Angleterre (liens dont l'analyse est approfondie au chapitre 6). Elle démontre d'une part les interactions entre la sphère institutionnelle et les pratiques de l'espace, et d'autre part l'exploitation d'un différentiel linguistique instauré par la frontière, et exploité par les populations riveraines de la frontière, notamment la population française. En effet, seuls 8,6% des étudiants anglais mentionnent ce motif, ce qui est conforme à l'enseignement des langues au Royaume-Uni : « depuis les années 1990 on observe un déclin général pour l'étude des langues au Royaume-Uni. Devenu un enseignement optionnel après 14 ans depuis 2004. Malgré cette tendance générale le Français reste la langue la plus apprise au Royaume-Uni, malgré une diminution du GCSE¹ en Français entre 2000 et 2006 » (Ballatore, 2006). Il serait intéressant de comparer les partenariats scolaires et universitaires à l'échelle des deux pays pour observer si la proximité à la frontière instaure des liens institutionnels spécifiques entre ces établissements (comme c'est le cas dans le cadre des jumelages chapitre 6).

Les excursions de part et d'autre de la Manche, pratiques fortement répandues à la Belle Époque (chapitre 3) s'observent encore à l'heure actuelle au sein de l'espace transmanche : quelques Anglais, peu de Français, embarquent sur le ferry au matin, voire pendant la nuit, afin de passer la journée dans le pays riverain et de rentrer dans leur pays le soir venu. Les Anglais exploitent, la plupart du temps, le différentiel économique et recherchent un art de vie à la française basé notamment sur les plaisirs gastronomiques, alors que les Français font plutôt allusion à la curiosité de découvrir les territoires localisés de l'autre côté de la mer, notamment les stations balnéaires prisées, à l'image de Brighton. Outre les excursionnistes, certains passagers traversent la Manche dans le cadre d'un déménagement.

Toutes ces pratiques, peu nombreuses à l'échelle de notre échantillon, attestent de l'existence de reconfiguration spatiale de part et d'autre de la frontière : 64% des destinations liées à ce motif sont transfrontalières et 40% de ceux qui les réalisent résident au sein de l'espace transmanche. Les flux en lien avec ce motif sont, dans un tiers des cas, en direction de la

région du Nord-Pas-de Calais en raison de la forte proportion d'excursionnistes qui se rendent dans cette localisation.

Les flux touristiques

L'espace transmanche ne manque pas d'atouts touristiques : stations balnéaires prisées, infrastructures nombreuses, patrimoine architectural remarquable, plages du débarquement. Ceci explique que le tourisme soit majoritairement cité : tourisme urbain (shopping), tourisme culturel (exposition, manifestation culturelle), tourisme vert (pour faire une activité sportive) mais cette activité permet-elle de territorialiser l'espace ? Par définition le touriste reste « étranger » à l'espace qu'il visite et qu'il n'habite pas. Cependant la réflexion est plus complexe qu'il n'y paraît. Premièrement les flux touristiques sont anciens dans notre espace d'étude permettant ainsi de le doter d'une épaisseur touristique : « *Pour eux [les Anglais] la Manche jouait un rôle de vide « sanitaire » exemptant leurs îles des influences commerciales : mais ils n'oubliaient pas pour autant qu'elle est un lien, que l'Anglomanie à la Belle Époque, illustra en inventant le Franglais, spécifique d'une civilisation de la Manche* » (l'Europe et la mer, 1993). Ainsi d'après l'auteur cette « civilisation de la Manche » est inhérente à l'existence de flux touristiques.

De plus la présence des plages du débarquement et plus précisément des cimetières britanniques où sont enterrés les corps de nombreux soldats peut également alimenter la réflexion. En effet ces lieux de mémoire, témoins d'une histoire commune, contribuent également à rapprocher Anglais et Français. De plus la présence de défunts anglais sur le sol français peut, peut-être, instituer une certaine régularité dans les flux.

L'activité touristique permet également des retombées économiques non négligeables et vitales à l'espace transmanche. Par exemple, en Basse Normandie, 7 462 800 nuitées ont été comptabilisées dans l'hôtellerie homologuée et en camping en 2005 dont 38% sont consommées par des britanniques. Cette activité aurait générée 32 200 emplois directs et indirects en 2002 et 2,7 millions d'euros de consommation touristique, soit 8% du PIB régional et 1 827 euros par habitant en 2002 (chiffre donné par l'atlas de la Normandie, 2005).

Nous pouvons aussi prendre l'exemple breton, région où le tourisme représentait 3,9% de l'emploi en 2016 soit 57 600 emplois. Le tourisme est un vecteur important de l'économie locale auquel participent activement les Britanniques. Ils consomment en moyenne 260 000 nuitées (soit 3,5% des nuitées totales) en hôtellerie traditionnelle et 978 000 nuitées (soit 10% des nuitées totales) en camping (d'après le rapport du CESER, 2016).

Cette activité s'apparente à un véritable projet transfrontalier porté par les acteurs institutionnels de part et d'autre de la frontière visant à « *faire émerger une identité transfrontalière commune* » (site internet de la MOT). Le tourisme atteste non seulement de l'existence de pratiques institutionnelles communes de part et d'autre de la frontière (figure 24) mais permet également de doter l'espace d'une vision commune partagée de part et d'autre de la frontière et qui contribue ainsi à sa territorialisation. Comme Amirou, in Bataillou, 2010, nous pensons que le tourisme contribue à « *la mise en image* » de l'espace qu'elle soit physique (carte postale) ou mentale, mise en image témoin de son appropriation et donc de sa territorialisation.

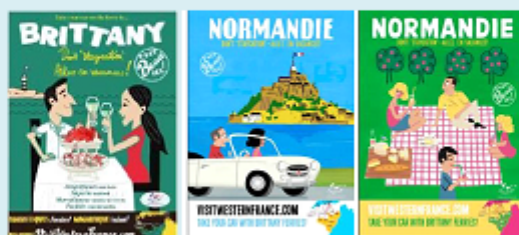
Quelques exemples de projets touristiques impliquant une coopération institutionnelle
(cette liste ne se veut pas exhaustive)

Depuis novembre 2005, date à laquelle le département du Pas-de-Calais et le comté du Kent ont signé une convention de partenariat, les projets communs se multiplient :

- le projet *Greet the world*, porté par les comités régionaux et départementaux de tourisme du Nord-Pas-de-Calais, le *Kent county council* et l'association *Visit Kent* vise à rapprocher ces acteurs afin de proposer une offre touristique attractive, d'améliorer les services proposés et de créer un portail internet commun présentant les sites touristiques.
- Le projet « route du patrimoine maritime » à « créer » un itinéraire côtier touristique transfrontalier en se basant sur l'identité et le patrimoine maritime communs à ces deux territoires.

Nous observons d'autres projets de ce type hors du détroit :

- Le projet CYCLE (CYding Channel Landscape Easily) qui tente de développer un réseau de routes cyclables franco-britanniques en valorisant les régions de la Manche comme lieu d'éco-tourisme. Ce projet repose sur deux axes stratégiques : veiller à la continuité des infrastructures transfrontalières et mener une politique marketing conjointe entre les conseils généraux d'Ille et Vilaine, des Côtes d'Armor, du Morbihan, de Basse-Normandie, de la Manche, les *county councils* du Dorset, du Devon et de Cornouailles et les acteurs touristiques à savoir : les comités régionaux de tourisme de Bretagne et de Normandie, les comités départementaux de tourisme et du *South West tourism*.
- La création d'un « contrat de destination », projet porté par 20 acteurs touristiques de Bretagne, de Normandie et des Pays de la Loire, 3 compagnies maritimes et le réseau Atout France dont l'objectif est d'attirer une clientèle britannique via la mise en œuvre d'une campagne de communication conjointe auprès des médias britanniques (voir les affiches publicitaires qui suivent.)

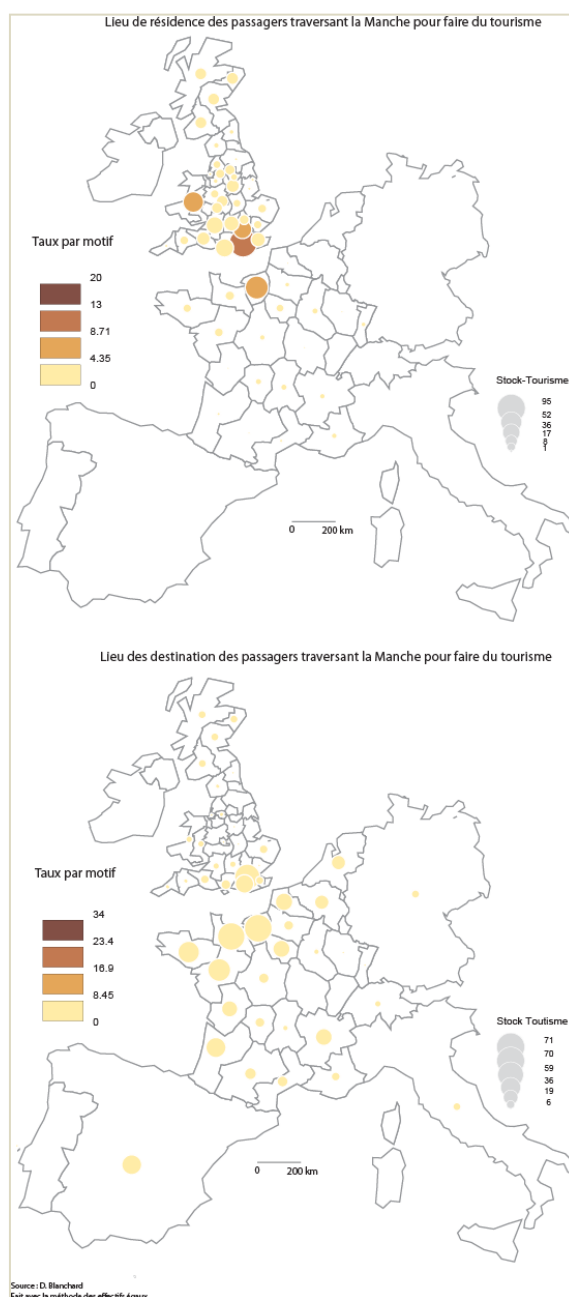


Source : D. Blanchard, 2016

Figure 24: quelques projets touristiques relevant d'une coopération institutionnelle transfrontalière

De plus les réflexions scientifiques du sociologue Jean Viard, reprises longuement lors du colloque « Les migrations d'agrément : du tourisme à l'habiter » démontrent que nous assistons à « *une dynamique de dédifférenciation de l'espace entre « habiter » et « visiter » (Urry, 2002 ; Giraud in Vanier 2009) qui s'incarne dans le projet de « vivre à l'année dans une maison de vacances » (Viard, 2000) » (Girard in Martin, Bourdeau, Dallez, 2010). De ce fait nous assistons à une hybridation des fonctions résidentielles, économiques et récréatives. Nous entrons ainsi dans l'aire du « post tourisme » (Viard, 2000) qui consiste, selon le sociologue, en un processus de convergence touristique-résidentielle : après s'être affirmé comme une fin en soi, le tourisme est aussi un moyen de « tester » des lieux susceptibles d'être investis à des fins résidentielles (Cériani-sebregondi, 2006). Ainsi Viard démontre que les flux résidentiels tendent à suivre les flux touristiques si bien que « *l'attractivité touristique des lieux n'est pas seulement synonyme d'enjeu de migrations touristiques mais aussi de migrations résidentielles* » (Girard, in Martin (et all), 2012)).*

Si les touristes n' « habitent » pas l'espace visité il n'en demeure pas moins que, d'une part la frontière entre mobilité touristique et mobilité résidentielle n'est pas si nette que cela, et d'autre part que l'existence de ces flux atteste de processus révélateurs d'une certaine territorialisation de l'espace : épaisseur historique et certaine régularité des pratiques, coopération institutionnelle autour de la thématique touristique, vision commune de l'espace contribuent à la constitution d'un territoire transfrontalier.



Source : D. Blanchard, 2015

Carte 31⁸¹: Répartition spatiale des flux touristiques

Les traversées de la Manche s'effectuent majoritairement dans le cadre de pratiques touristiques : 48% des personnes interrogés mentionnent le tourisme parmi leurs réponses : tourisme urbain pour réaliser du shopping dans une grande ville, tourisme vert lié à la pratiques d'activités sportives telles que la randonnée, le VTT ou encore la pêche, tourisme

⁸¹ Voir annexe 9

culturel (n'oublions pas que la Normandie est le berceau de l'impressionnisme) ou encore tourisme balnéaire. Les traversées en lien avec le tourisme sont celles où la proximité intervient le moins (seules 16% des traversées touristiques ont une origine et une destination interne à l'espace transmanche). En effet les touristes anglais, pour qui la Manche est la principale porte de sortie, n'hésitent pas à venir de loin et certains touristes recherchent l'exotisme, le dépaysement plus que la proximité. Au contraire, les touristes français de notre échantillon sont principalement originaire de Seine Maritime, en raison notamment des contraintes techniques instaurées par la frontière. En revanche les destinations des flux touristiques sont beaucoup plus dispersées comme l'atteste la carte 31.

Synthèse

Les tableaux 14 et 15 synthétisent les résultats présentés concernant les interactions entre les motifs des traversées et l'influence de la proximité dans de tels motifs.

	Tourisme	%	Rendre visite à des amis ou de la famille	%	Travail	%	Résidence secondaire	%	Autre	%
Origine transmanche	284	41	181	41	66	42	55	56	23	40
Origine non transmanche	410	59	265	59	90	58	44	44	35	60
Total	694		446		156		99		58	

Source : D. Blanchard, 2015

Tableau 14: Lien entre les motifs de traversée et la proximité (origine)

	Tourisme	%	Rendre visite à des amis ou de la famille	%	Travail	%	Résidence secondaire	%	Autre	%
Destination transmanche	247	36	187	42	74	48	40	40	38	64
Destination non transmanche	445	64	260	58	80	52	61	60	21	36
Total	692		447		154		101		59	

Source : D. Blanchard, 2015

Tableau 15 : Lien entre les motifs et la proximité (destination)

Les traversées de la Manche sont avant tout des traversées de proximité réalisées entre la France et l'Angleterre où les flux locaux sont largement représentés : 42% des traversées ont une origine localisée au sein de l'espace transmanche et 40% de ces dernières ont une destination transmanche. Ainsi nous observons des pratiques spatiales de part et d'autre de la frontière attestant de sa territorialisation : l'espace transmanche n'est pas seulement un espace de transit. L'analyse des motifs révèle des faits témoignant de la constitution d'un territoire transfrontalier (chapitre 2) : les flux touristiques sont, certes majoritaires, mais ils ne représentent pas la totalité de l'échantillon dans la mesure où les traversées de la Manche s'effectuent également dans le cadre de mobilités résidentielles, d'un partenariat institutionnel ou d'excursions, mobilité exploitant à la fois le différentiel économique induit par la frontière et la proximité à cette dernière. Nous observons également que le différentiel linguistique instauré par la frontière est exploité par les Français : 13 Français ont traversé la Manche dans le cadre d'un séjour linguistique. Ainsi ces faits témoignent de la mise en place de reconfigurations spatiales transfrontalières au sein de l'espace transmanche. Ces reconfigurations sont renforcées par la régularité des traversées : 1097 passagers interrogés traversent la Manche au moins une fois par an. Cette régularité leur permet ainsi de se familiariser avec l'espace et de créer les « routines » nécessaires à tout territoire. Il convient d'analyser les spécificités des traversées transfrontalières, c'est à dire celles qui ont une origine et une destination internes à l'espace transmanche.

4.3 Analyse des flux transmanche

4.3.1 Des flux dissymétriques

Les flux transfrontaliers représentent 18% de l'échantillon total. S'ils restent minoritaires, ils ne sont pas pour autant des pratiques isolées. Ce chiffre démontre qu'il existe des pratiques collectives de mobilité transfrontalière au sein de notre périmètre d'étude. Ce constat conforte l'idée que l'espace transmanche est en voie de territorialisation puisqu'un territoire nécessite une appropriation collective de l'espace par ses résidents (chapitre 1).

La proximité est un critère largement cité par les Français dans leur choix de mobilité⁸², expliquant en partie les résultats obtenus. Nous pouvons affirmer avec un risque d'erreur inférieur à 0,05% (suite au test statistique réalisé) que les Français sont sur-représentés dans les flux transfrontaliers dans la mesure où ils sont des continentaux peu tournés vers la mer, il semble vraisemblable que la plupart des Français domiciliés loin de la Manche se préoccupent peu de cette dernière et des pays riverains ou qu'ils prennent l'avion ou le train pour se rendre en Angleterre, d'où une forte concentration de Français résidant à proximité de la Manche parmi notre échantillon.

4.3.2 Une localisation spécifique

L'analyse globale des flux révèle que la proximité aux ports a une influence non négligeable dans la pratique de l'espace transmanche : il existe des pratiques privilégiées entre le département de Seine Maritime et les comtés de l'East Sussex et du Hampshire puisque 62% des flux transfrontaliers impliquent des résidents de ces territoires et que 45% de ces flux sont à destination de l'un de ces territoires (paragraphe 4.3.1).

⁸² Voir annexe 10

L'importance de cette proximité aux ports explique en partie que le Calvados et la Bretagne, destinations privilégiées par les Britanniques (qui y font de nombreuses acquisitions foncières, et qui, à la belle saison apprécient flâner sur les hippodromes de la Touques et de Clairefontaine⁸³) soient quelque peu sous-représentés dans notre échantillon puisque nous n'avons pas pu réaliser d'enquête auprès des passagers de la *Brittany Ferries*, compagnie fortement implantée en Manche occidentale.

Cependant tous les ports transmanche ne sont pas impliqués de la même manière dans les flux transmanche : certaines liaisons maritimes sont plus en lien avec les traversées locales que d'autres (tableaux 16 et 17) :

Calais – Douvres (318 réponses)			Dieppe- New Haven (342 réponses)			Le Havre – Portsmouth (473 réponses)		
Londres	41	13%	Seine Maritime	69	20%	Hampshire	66	14%
Kent	25	8%	East Sussex	65	19%	Seine Maritime	30	6%
Essex	14	4%	Londres	23	7%	Somerset	29	6%
Somerset	13	4%	West Sussex	20	6%	Dorset	26	5%
Hampshire	11	3%	Oxfordshire	12	3%	Wiltshire	20	4%
West Sussex	11	3%	Surrey	11	3%	West Sussex	15	3%

Source : D. Blanchard, 2015

Tableau 16 : Département et comté de résidence des passagers par liaison

⁸³ Deux hippodromes localisés à proximité de Deauville qui sont largement fréquentés par les Anglais en haute saison puisque les chevaux anglais y sont très largement représentés ; l'aéroport de Deauville s'est d'ailleurs spécialisé dans le transport équestre.

Calais – Douvres (266 réponses)			Dieppe – New Haven (303 réponses)			Le Havre – Portsmouth (437 réponses)		
Pas-de-Calais	41	15%	East Sussex	61	20%	Hampshire	39	9%
Londres	35	13%	Seine Maritime	41	13%	Londres	19	4%
Paris	20	7%	Londres	33	11%	Calvados	18	4%
Kent	17	6%	Calvados	15	5%	Seine Maritime	16	4%
East Sussex	10	4%				Mayenne	15	3%
						Dordogne	13	3%
						Morbihan	13	3%
						Dorset	11	2%
						Orne	11	2%

Source : D. Blanchard, 2015

Tableau 17 : Département et comté de destinations des passagers par liaison

Contrairement à ce que nous pensons, la liaison Calais/Douvres est celle qui est la moins empruntée dans le cadre des traversées transmanche⁸⁴. Plusieurs facteurs peuvent justifier ce résultat : la faible proportion de Français issus de cette région est sûrement en lien avec le contexte socio-économique localement sinistré (chapitre 3). De plus la liaison est localisée sur l'axe Paris-Londres (20% des passagers ferries de cette liaison maritime déclarent l'avoir emprunté à destination de l'une des deux capitales). En dépit de la proximité géographique et

⁸⁴ Suite au test du χ^2 réalisé, nous pouvons affirmer avec un risque d'erreur de 0,05% que les flux transfrontaliers sont sous-représentés sur cette liaison.

institutionnelle (il existe depuis 1987 des programmes de coopération bilatéraux et une eurorégion associant ces deux territoires)⁸⁵ existant dans le détroit, d'autres logiques spatiales européennes viennent modifier le résultat escompté. En outre l'offre de transport est importante dans le détroit (chapitre 3), mais les résultats obtenus ne portent que sur une unique liaison maritime. Il est donc possible que ces derniers aient été « dilués » (notamment en faveur du *Shuttle* puisque le temps de traversée y est près de deux fois plus court). En effet, l'enquête menée auprès des étudiants révèle que les étudiants localisés dans le détroit sont les plus nombreux à traverser la Manche (1/3 des étudiants français qui la traversent sont interrogés à Dunkerque et 1/5 des étudiants anglais qui la traversent sont interrogés à Canterbury) et qu'il existe des pratiques spécifiques au détroit. Si Londres et Paris sont les destinations les plus citées par les étudiants, (respectivement par 71% des étudiants français qui la traversent et par 35% de l'échantillon anglais), le Nord-Pas-de-Calais et le Kent sont les deux destinations transmanche les plus citées : 8 Anglais sur les 17 venus en France se sont rendus dans la première alors que la seconde est citée par 12% de l'échantillon français.

Parmi les flux transfrontaliers observés sur cette liaison, une pratique est particulièrement intéressante à relever dans le cadre de notre étude : c'est sur cette liaison et, en moindre mesure, celle de New Haven qu'il y a le plus de pratiques de type « excursion » : les résidents anglais du comté du Kent apprécient emprunter le ferry pour savourer un repas et faire du shopping en France (vin et cigarettes en priorité), notamment dans le Nord-Pas-de-Calais en raison de la proximité géographique, avant de repartir vers l'Angleterre. Il est à noter que la suppression du *duty free* à bord des ferries contribue à la baisse de ces pratiques.

Nous affirmons également, avec un risque d'erreur de 0,05%, que les flux transfrontaliers sont sous-représentés sur la liaison Le Havre/Portsmouth : ce résultat est à mettre en lien avec la position centrale de cette liaison (la plus occidentale de notre enquête). Ceci peut expliquer le nombre important de personnes qui se dirigent en direction du sud ouest au départ du Havre. Cette relative proximité, combinée à des tarifs plus bas et des temps de traversée plus courts sur cette liaison que sur celles proposées en Manche occidentale, expliquent en partie ces résultats.

⁸⁵ ¼ des étudiants interrogés dans le détroit déclare avec lui un article ou vu une émission mentionnant l'existence d'un territoire transfrontalier entre la France et l'Angleterre

Nous affirmons, avec un risque d'erreur de 0,05%, que les flux transmanche sont sur-représentés sur la liaison Dieppe/New Haven. Ce résultat peut d'expliquer par une raison institutionnelle : la DSP engagée entre le département de Seine Maritime et la compagnie *LD Lines* contraint cette dernière à pratiquer des prix relativement bas (chapitre 3) et à maintenir une offre importante, notamment en période hivernale où les flux transmanche sont les plus nombreux mais qui voit l'offre de transport diminuer (chapitre 3) (le conseil général impose, en effet, à la compagnie d'assurer un minimum de deux départs quotidiens en hiver). Nous nous demandons quelles seront les conséquences de la fin de la DSP imposée par la décision de la cour d'appel de Douai en février 2016 (chapitre 3).

L'Histoire de la liaison peut aussi contribuer à expliquer ces pratiques : les excursions entre le département de Seine Maritime et le comté de l'East Sussex sont fort nombreuses dès la Belle Époque (chapitre 3), dotant ainsi ces pratiques d'une épaisseur historique.

Il existe également des associations, à l'image de l'association TUG Horizon, et un syndicat mixte (le Syndicat Mixte de Promotion de l'Activité Transmanche (SMAPT)), qui visent à promouvoir l'activité transmanche au départ de Dieppe, permettant ainsi de donner de la visibilité à l'offre, comme l'atteste, par exemple la fête du transmanche et de la plaisance organisée par la ville de Dieppe en juillet 2011 (figure 25)



Figure 25 : Affiche publicitaire pour la fête transmanche

Ainsi les pratiques transfrontalières sont influencées par de nombreux phénomènes, tels que l'histoire, les pratiques institutionnelles, la communication, les tarifs et les fréquences, expliquant en partie la surreprésentation de ces flux sur certaines liaisons au détriment d'autres. Ces flux dépendent également des saisons : ils sont surreprésentés en hiver. Il est probable que cette saisonnalité s'explique par les différents motifs de traversée puisque tous ne sont pas influencés de la même manière par la proximité (paragraphe 4.2.2) (et que nous pensons qu'il existe un lien entre le motif et la saison). C'est ce lien entre motif et proximité que nous démontrons dans le paragraphe 4.3.3 dédié à l'analyse des motifs des flux transmanche.

4.3.3 La spécificité des motifs des traversées transmanche

Les traversées transmanche se singularisent par des pratiques spécifiques par rapport à celles observées au sein de l'échantillon global.

Il existe une sous-représentation des flux touristiques et des flux destinés à de la famille ou des amis (alors qu'ils sont majoritaires dans l'échantillon global). Ces pratiques attestent, qu'effectivement, les touristes recherchent plus l'exotisme et le dépaysement que la proximité et que les flux en lien avec une mobilité résidentielle (autre que celle destinée à une résidence secondaire) sont moins influencés par la proximité à la frontière que les autres. Dans ce type de mobilité résidentielle d'autres facteurs interviennent tels que le contexte économique (Londres et Paris sont fréquemment cités dans le cadre de ce motif) ou l'environnement culturel et social plaisant (sud-ouest français). Inversement, pour les flux résidentiels opérés dans le cadre de pratiques résidentielles multi-résidentielles (résidence secondaire) la proximité à la frontière est plus importante (23% de ceux qui se déplacent à destination de leur résidence secondaire se meuvent au sein de l'espace transmanche) puisqu'elle les « rassure » (citation de F. Cognard au paragraphe 4.2.1).

Les spécificités des traversées transmanche s'illustrent également au travers de la sur-représentation des flux liés au travail (risque d'erreur de 0,05% selon le test statistique réalisé), même s'il ne s'agit pas de flux de « navetteurs » (sous-partie 4.2.2). Ces résultats sont en lien avec la constitution d'un espace économique transmanche où s'effectuent des liens privilégiés puisque les camionneurs sont majoritaires au sein des travailleurs transmanche.

Leur forte proportion explique aussi la régularité des traversées transmanche : nous pouvons affirmer avec un risque d'erreur de 0,05% que les traversées réalisées au moins une fois par semaine, voire plusieurs fois par semaine sont sur-représentées parmi les traversées transfrontalières. Cette régularité (57% des traversées transmanche s'effectuent plus d'une fois par an) permet à ceux qui les pratiquent de nouer des routines quotidiennes avec l'espace permettant aux hommes de se représenter leur espace et de l'intérioriser, créant ainsi la « *praxis territoriale* » nécessaire à sa territorialisation (chapitre 1).

Conclusion du chapitre 4

Les flux transmanche sont des flux qui s'effectuent principalement dans le sens France-Angleterre (notamment en raison de l'insularité des Anglais), le plus souvent sur la liaison Dieppe/New Haven, en période hivernale. L'importance de cette liaison s'explique par différentes raisons notamment par des facteurs institutionnels, historiques ou culturels. Ainsi contrairement à ce que nous pensons, la distance seule ne permet pas la mise en œuvre de flux transfrontaliers. Ainsi la liaison du détroit n'est pas celle qui concentre le plus de traversées transfrontalières puisqu'il se localise sur l'axe Paris-Londres (cependant au vu du grand nombre de liaisons au départ du détroit, il serait intéressant de réaliser des enquêtes auprès de tous les opérateurs œuvrant à cet endroit).

Leurs motifs se distinguent par une sous-représentation des flux touristiques, flux moins intégrateurs que d'autres et donc moins en lien avec notre problématique. Les flux en lien avec un changement de résidence principale (rendre visite à des amis ou de la famille) y sont sous-représentés alors que ceux à destination d'une résidence secondaire y sont sur-représentés attestant ainsi de la constitution d'un espace social de part et d'autre de la frontière, espace témoin d'une certaine intégration transfrontalière. Les flux de travailleurs sont également sur-représentés au sein des mobilités transfrontalières prouvant la mise en œuvre d'une recomposition économique de part et d'autre de la frontière.

Ainsi les pratiques observées attestent de l'existence de processus de territorialisation transfrontalière au sein de l'espace d'étude ; tout comme l'analyse des fréquences qui montre l'existence de routines transfrontalières permettant d'instaurer la « *praxis territoriale* », c'est-à-dire l'intériorisation de l'espace nécessaire à sa territorialisation (chapitre 1). Mais cette intériorisation est-elle effective au sein de l'espace transmanche ? Existe-t-il des représentations communes au sein de cet espace ?

Chapitre 5 : Les représentations de l'espace transmanche

L'espace transmanche est un espace pratiqué (chapitre 4) par ses résidents, mais est-il pour autant intégré à leur espace vécu ; autrement dit est-il l'objet de représentations par ceux qui y habitent ? En effet, c'est de l'imbrication entre les pratiques et les représentations spatiales que naissent et existent les territoires (1^{ère} partie de notre travail).

L'objectif de ce chapitre est double : obtenir des données empiriques sur les représentations de l'espace transmanche et alimenter les réflexions conceptuelles autour des concepts de « maritimité » et d' « insularité » dans la mesure où ils sont spécifiques de ce territoire et contribuent largement à ses représentations.

Pour y parvenir, nous présentons, dans un premier temps la préparation et la réalisation de notre terrain (paragraphe 5.1) où sont détaillés le choix des lieux retenus (paragraphe 5.1.1), l'élaboration du questionnaire (paragraphe 5.1.2) et les méthodologies de recueil de données (paragraphe 5.1.3) ainsi que leurs traitement (paragraphe 5.1.4).

Dans un second temps nous exposons les résultats obtenus : définition et analyse des représentations transmanche en portant une attention spécifique à celles associées à la frontière (paragraphe 5.2.1), à la mer (paragraphe 5.2.2) ainsi qu'à l'espace transmanche (paragraphe 5.2.3).

Lors de l'analyse des résultats, nous menons transversalement, dans chacune des sous-parties, des discussions autour de la maritimité puisque notre travail épistémologique démontre (chapitre 2) que la dialectique ouverture/fermeture propre à tous territoires transfrontaliers se trouve modifiée par la présence de la mer qui, tout en instaurant une distance physique, contribue à rapprocher les sociétés humaines autour de valeurs, de représentations, de genre de vie, de gouvernance, de culture et d'identité en lien avec la mer (première partie de la thèse). La configuration physique de l'espace transmanche est marquée par une variation de la distance physique et affective entre ses rives nord et sud (chapitre 3) ; de ce fait nous interrogeons également l'influence de la distance sur la constitution des représentations.

5.1 : Présentation de la phase de préparation et de recueil de données

5.1.1 Les lieux retenus

Plaçant l'interaction entre la pratique et les représentations de l'espace au cœur de notre travail il convient de cibler une catégorie de la population disposant de temps libre et réputée mobile : notre choix s'est porté sur les étudiants (chapitre 4). De plus, cette catégorie de population nous permet d'analyser les liens existants entre l'institutionnalisation de l'espace et ses représentations : quelles sont les retombées effectives des partenariats universitaires auprès des étudiants et comment influencent-elles leurs représentations ?

L'espace transmanche dispose d'un grand nombre d'universités : Brest, Lorient, Vannes, Rennes, Nantes, Angers, Le Mans, IUT à Cherbourg, à SAINT Malo et à Saint Briec, Caen, Le Havre, Rouen, Amiens, Compiègne, ULCO, Lille, Brighton, Plymouth, Exeter, Bournemouth, Bath, Solent, Portsmouth, Oxford, Reading, Surrey, Buckingham, Canterbury, university of Sussex, Southampton, Chichester, Winchester, Ashford, Guildford (chapitre 3). Il faut maintenant présenter celles retenues dans l'échantillon ainsi que les critères qui déterminent notre choix.

« *L'espace représenté est une construction mentale influencée par les valeurs et les codes culturels et idéologiques propres aux groupes sociaux* » (Bailly, 1990). Ces derniers étant en partie déterminés par la nationalité, il convient de choisir un nombre similaire d'universités françaises et anglaises. Cette égalité est également rendue nécessaire par la réflexion menée autour de l'insularité.

Outre la nationalité, nous pensons également que la distance physique entre les rives de la Manche influe sur les représentations de l'espace. Nous émettons l'hypothèse qu'un résident du détroit (qu'il soit Français ou Anglais) n'a pas les mêmes représentations qu'un résident de la Manche occidentale (Français ou Anglais). Ainsi nous intégrons à notre échantillon des universités localisées à proximité du détroit : Dunkerque, Amiens, Canterbury et Guildford, d'autres situées en Manche centrale : Le Havre, Rouen, Southampton, Portsmouth et Chichester et enfin d'autres qui sont en Manche Occidentale : Brest, Saint-Brieuc, Caen,

Plymouth et Bournemouth. Certaines universités des différents secteurs étant relativement proches, c'est leur département ou leur comté d'appartenance qui arrête la classification. En effet nous souhaitons également disposer d'une université par comté anglais et d'une université par département français car l'étude des jumelages (réalisée au chapitre 6) révèle que certains départements entretiennent des relations privilégiées avec certains comtés (par exemple la Basse Normandie et le Devon). Ainsi nous voulons analyser si ces relations institutionnelles privilégiées ont des répercussions sur les représentations des populations.

En plus des relations institutionnelles des comtés et des départements, nous souhaitons également étudier les répercussions des relations institutionnelles universitaires. Ainsi nous ciblons des universités associées à des réseaux universitaires transfrontaliers telles que celles de Caen, du Havre, de Dunkerque, de Plymouth, Southampton, Portsmouth, Chichester et Canterbury

Les universités de Caen, du Havre, de Dunkerque, de Plymouth, et de Portsmouth sont aussi retenues car elles se localisent dans des villes dotées de liaison maritime transfrontalière, ce qui, selon nous, influence leur imaginaire grâce au ballet des ferries.

La représentation de la distance dépendant également de la « distance affective » (Bailly, 1985), liée à la charge affective rapprochant ou séparant les populations, nous ciblons des universités localisées dans un espace culturel transfrontalier : l'espace celte, à savoir les universités de Brest, Saint-Brieuc et Plymouth. Outre cette culture celte, certains peuples entretiennent des relations affectives avec la mer qui « *développent alors des idéologies et une culture avant tout marine [...] Cependant, si l'on prend l'exemple du littoral français de la Manche, on observe que les constructions mentales et les codes idéologiques peuvent être différents* » (Loew-Pellen (Turbout), 2011) (paragraphe 3.1.2). Ainsi nous analysons si la proximité affective avec la mer influence les représentations et les pratiques des étudiants de cet espace.

Les universités de Rouen, d'Amiens et de Guildford sont retenues car elles se localisent à l'intérieur des terres. Ainsi nous voulons savoir si la proximité immédiate aux côtes impacte ou non les représentations des résidents de cet espace.

Les tableaux 18 et 19 synthétisent le choix des lieux de l'enquête

	Brest	Saint Brieuc	Caen	Le Havre	Rouen	Amiens	Dunkerque
Présence de liaison maritime transfrontalière			X	X			X
Absence de liaison maritime transfrontalière	X	X			X	X	
Localisation en Manche occidentale	X	X	X				
Localisation en Manche centrale				X	X		
Localisation à proximité du détroit						X	X
Département français	Finistère	Côte d'Armor	Calvados	Seine Maritime	Seine Maritime	Somme	Nord
Université intégrée à un réseau transfrontalier			X	X			X
Présence d'une culture transfrontalière	Celtique	Celtique					
Université située dans les terres					X	X	

Source : D. Blanchard, 2016

Tableau 18 : Tableau justifiant le choix des universités françaises lors de l'enquête sur les représentations

	Plymouth	Bournemouth	Southampton	Portsmouth	Chichester	Guildford	Canterbury
Présence de liaison maritime transfrontalière	X			X			
Absence de liaison maritime transfrontalière		X	X		X	X	X
Localisation en Manche occidentale	X	X					
Localisation en Manche centrale			X	X	X		
Localisation à proximité du détroit						X	X
Comté anglais	Devon	Dorset	Hampshire	Hampshire	West Sussex	Surrey	Kent
Université intégrée à un réseau transfrontalier	X		X	X	X		X
Présence d'une culture transfrontalière	Celtique						
Université située dans les terres						X	

Source : D. Blanchard, 2016

Tableau 19 : Tableau justifiant le choix des universités anglaises lors de l'enquête sur les représentations

5.1.2 La réalisation du questionnaire⁸⁶

Questionnements d'ordre général

Ces questionnements sont similaires à ceux présentés dans le paragraphe 4.1.3. C'est pourquoi nous les évoquons succinctement sans revenir sur leurs justifications.

⁸⁶ Le questionnaire est consultable en annexe 12

Les impératifs du questionnaire sont :

- D'avoir un questionnaire court
- D'avoir un questionnaire identique en français et en anglais
- De coupler des questions fermées avec des questions ouvertes. Les premières sont privilégiées dans la seconde partie du questionnaire destinées à l'analyse des pratiques des étudiants afin de faciliter le traitement des données et de comparer les données obtenues à celles obtenues lors de l'analyse de l'eurodistrict Strasbourg-Ortenau que nous avons menée pour notre mémoire de M2. Les secondes sont retenues pour les questions en liens direct avec les représentations dans la mesure où ce type de question est, selon Berthier, 2006, le plus adapté à l'analyse des représentations puisqu'il permet non seulement d'obtenir des réponses variées mais aussi de se renseigner sur le niveau d'information des répondants quant à l'espace étudié.

Travaillant sur les représentations territoriales, il convient également de coupler les données textuelles avec un autre type de données : des données graphiques. Il nous semble évident d'avoir recours aux cartes mentales qui ne sont qu'une des nombreuses manières de saisir les représentations des individus (Golledge, 1975). Cette technique est privilégiée car elle a l'avantage de pouvoir être utilisée avec un large public (Canter, 1977, Blades, 1990) et qu'elle est relativement simple et efficace. Si les cartes mentales ont, dans un premier temps, été utilisées dans de petits espaces intra-urbains tels que Boston, étudié par Lynch, leur champ d'étude s'est élargi dans les années 1970 et 1980 suite, notamment, aux travaux de (Guermond.Y, 2014) Saarinen qui portent sur le monde. Ainsi l'emploi des cartes mentales est adapté à notre échelle spatiale.

Le temps de remplissage des questionnaires ne doit pas excéder 5 minutes. Or la réalisation d'une carte mentale est un exercice qui peut demander du temps, voire bloquer ceux qui ont des complexes en dessin. Ainsi plutôt que de distribuer une feuille blanche et de demander aux étudiants de tracer l'espace qu'ils considèrent être l'espace transmanche, nous choisissons de leur distribuer un fond de carte où figure les tracés des départements français et des comtés

anglais, les îles anglo-normandes, la Manche, ainsi que la Belgique. Pour ne pas les influencer, nous n'indiquons aucun toponyme et représentons un espace plus vaste que l'espace transmanche. Les étudiants qui se sentent résidents de cet espace sont invités à y délimiter l'espace transmanche. En effet « *la détermination d'un espace suppose l'existence de frontière ou de limite* » (Guermond in Mathieu, Schmid, 2014). De plus un « *territoire ne peut, en effet, être saisi en pensée, c'est-à-dire signifié, que lorsqu'il est (dé)nommé, quand cette dénomination permet de poser des limites spatiales* » (Noyer, Paillart, Raoul, 2011). Nous pensons que ce support permet une réaction plus libre des étudiants aidés par la localisation des départements et des comtés. De plus il facilite le traitement des données.

Une nécessaire prise en compte du vécu personnel des interrogés

Les représentations sont fonction du vécu de chacun, de son expérience et de son ressenti, c'est pourquoi la première partie du questionnaire est constituée de questions en rapport avec l'étudiant. En effet, au vu du travail conceptuel réalisé précédemment, nous émettons l'hypothèse que les résidents qui pratiquent régulièrement l'espace transmanche se le représentent davantage que les autres. Il nous semble que ceux qui ont toujours vécu en son sein se le représentent également plus que les autres puisqu'un territoire se construit sur le long terme. Les pratiques, les représentations constitutives de tout territoire doivent se répéter régulièrement, sur un temps long pour qu'existent les territoires. Outre ces facteurs, nous pensons également que l'expérience personnelle⁸⁷ des résidents a une répercussion sur leurs représentations. De même il est possible que l'implication dans un programme transfrontalier universitaire permette aux résidents de l'espace transmanche de rencontrer des résidents de l'autre rive. Ces rencontres contribuent d'une part à tisser des réseaux sociaux, d'autre part à se familiariser avec ces « autres », à se rapprocher d'eux. De plus ces programmes peuvent faire émerger des pratiques transfrontalières. Enfin, selon nous, les Français et les Anglais n'ont pas la même représentation de cet espace car « *qu'elle que soit la part de la psychologie individuelle dans la formations des représentations elles renvoient toujours à des référentiels sociaux, culturels et territoriaux* » (Di Méo, 1991) qui varient en fonction des pays. De plus

⁸⁷ Lorsque nous évoquons l'expérience personnelle des résidents nous pensons à leurs pratiques spatiales, le nombre d'années passées au sein de cet espace, leur nationalité ou encore leur implication dans un projet transfrontalier tel que le projet CAMIS.

nous estimons qu'un continental n'a pas les mêmes représentations d'un espace transfrontalier maritime qu'un insulaire (chapitre 3).

Tous les étudiants ont la possibilité de répondre à cette partie du questionnaire.

La fourchette d'âge des étudiants est très étendue ; or le parcours de chacun et son expérience personnelle ne sont pas les même pour un étudiant de 18 ans ou un étudiant de 30 ans. L'âge peut donner des informations indirectes sur son niveau d'étude qui peut influencer ses représentations : un doctorant sera, dans le cadre de ses études, plus mobile qu'un étudiant de licence. Or pratique et représentation de l'espace sont intimement liées.

Le nom de l'université de passation permet de comprendre les facteurs géographiques et sociaux constitutifs des représentations territoriales de l'espace transmanche et d'analyser les liens entre institutionnalisation et pratique. Si nos recherches permettent de connaître les universités impliquées dans un réseau universitaire transfrontalier cela ne veut pas dire que l'ensemble des étudiants est en possession de cette information. Nous voulons savoir si ces réseaux sont une réalité pour les étudiants⁸⁸, et si nous n'avons pas oublié certains réseaux universitaires transfrontaliers.

Connaître la nationalité de l'étudiant interrogé est important puisque l'interprétation du réel s'effectue également par les filtres collectifs que sont la culture de chacun, son appartenance à un groupe social et à un pays. De plus, derrière cette question, il est indirectement question de la temporalité territoriale : l'étudiant a-t-il toujours vécu dans cet espace ?

Les deux dernières questions de la première partie du questionnaire sont également en lien avec la temporalité de l'espace. Les étudiants vivent-ils dans cet espace ou ne sont-ils là que pour leurs études ? Retournent-ils ailleurs le week-end ou pendant les vacances ? Si c'est le cas, il est probable que cela influence leur représentation, qu'ils se sentent plus éloignés de ce dernier qu'un étudiant qui y a toujours vécu.

⁸⁸ En effet cela biaiserait l'étude si les étudiants n'avaient pas conscience de l'existence de ces réseaux. La question 1.4 est là pour s'assurer que les étudiants évoquent bien un réseau universitaire transmanche.

L'analyse des mobilités estudiantines (en lien avec le chapitre 4)

La seconde partie du questionnaire est en relation avec les pratiques de l'espace transmanche. Tous les étudiants ont la possibilité de répondre aux deux premières questions de cette partie du questionnaire. Les autres sont réservées aux étudiants qui sont allés dans le pays riverain en 2013.

Il est nécessaire de savoir si les étudiants ont pratiqué l'espace récemment ; c'est pourquoi nous leurs demandons s'ils se sont rendus en Angleterre ou en France en 2013.⁸⁹ Il est important de connaître leur destination puisque nous travaillons sur l'étude d'un espace transfrontalier : seuls les flux localisés à proximité de la frontière entrent dans notre étude. Cependant les autres flux, même s'ils sont plus indirectement en lien avec notre problématique que les transfrontaliers, ne sont pas à oublier totalement : c'est par ces pratiques, ces traversées que l'espace transmanche existe.

Savoir pourquoi les étudiants n'ont pas traversé la Manche récemment permet d'avoir des informations indirectes sur le ressenti des étudiants pour l'autre rive de la Manche et sur la perception des différentes distances (affectives, coût, temps, métriques) associées à la Manche par les étudiants.

Connaître la durée des séjours permet de comparer les flux transfrontaliers maritimes aux flux transfrontaliers terrestres. En effet les flux transfrontaliers terrestres se caractérisent par de très courts séjours (1 jour ou moins). Observe-t-on de telles singularités au sein des espaces transfrontaliers maritimes malgré la distance induite par la mer ? Il en va de même pour les motifs de traversée : le différentiel induit par la frontière est-il exploité dans le cadre des territoires transfrontaliers maritimes comme il l'est au sein des territoires transfrontaliers terrestres ? Outre cet aspect comparatif, l'étude des motifs des flux a également pour objectif d'analyser les répercussions des manifestations transfrontalières – manifestations « *d'envergure qui parlent aux résidents et aux gens venus d'ailleurs et qui permettent peu à peu à l'assemblage interterritorial de s'exprimer, de se représenter, de s'identifier* » (Vanier, 2010) – organisées au sein de ce territoire par ses résidents et ainsi étudier indirectement la communication autour de cet espace.

⁸⁹ Il est à noter que lors de la passation des questionnaires nous avons précisé à l'oral aux étudiants qu'ils pouvaient répondre « oui » s'ils s'y étaient rendus depuis 2010.

L'analyse de la communication autour de l'espace transmanche passe également par deux questions qui ont pour objectif l'analyse de la médiatisation de cet espace, que ce soit dans la presse ou à la télévision. Nous souhaitons connaître les retombées médiatique des émissions que nous avons identifiées en aval et savoir s'il existe d'autres médias que ceux que nous avons répertoriés.

Enfin le 3^{ème} objectif est d'analyser indirectement les mobilités résidentielles au sein de cet espace en étudiant la part des flux transmanche motivés par la visite à des amis ou de la famille. Il convient de savoir si l'espace transmanche est constitutif de l'espace social des étudiants.

Les questions sur les transports permettent d'analyser les conditions de traversée et ainsi d'analyser si une mauvaise perception de ces transports influence la mobilité et les représentations transmanche.

Le questionnement propre aux représentations

Enfin la dernière partie du questionnaire est consacrée aux représentations de l'espace : celles liées à la Manche, à l'espace transmanche et la frontière. Son objectif est de se familiariser avec les représentations associées à cet espace et de comprendre, en faisant le lien entre cette partie et les précédentes, les facteurs qui les influencent. Des questions en lien avec la culture et l'identité y sont jointes en raison des interactions entre identité, culture et représentation. De plus il convient d'analyser si une identité et une culture « interterritoriales » existent. Elles « *ne peuvent pas être la simple somme des identités et des cultures territoriales qui y entrent en jeu, ni même la seule intersection de ces identités et cultures. Ce sont une nouvelle identité et une nouvelle culture qui les transcendent, les renouvellent, voir les subliment* » (Vanier, 2010). Tous les étudiants ont la possibilité d'y répondre afin de comparer si nous observons des variations dans les représentations de ceux qui traversent la Manche et ceux qui ne le font pas.

Il nous semble que les questions d'identité partagée et de culture partagée sont plus intimes et plus longues à s'instaurer que le sentiment d'être unis face à des problèmes partagés. Leur perception peut constituer le point de départ de la modification de l'altérité des résidents de l'espace transmanche, notamment par la mise en place de pratiques de coopération

transfrontalières. Ces pratiques constituent un premier rapprochement des acteurs locaux qui apprennent ainsi à se connaître. « *Les collectivités et autorités locales de part et d'autre d'espaces maritimes ont lancé des démarches de coopération qui contribuent à transformer cet obstacle (l'espace maritime) en territoire commun ou du moins en espace d'échanges sur des problématiques communes* » (d'après le site internet de la MOT). Pour Buléon, 2006, ces « *préoccupations partagées de part et d'autre de la mer contribuent à créer le sentiment de la nécessité de s'occuper ensemble de cet espace commun. Ce sentiment est nourri de la prise de conscience qu'il faut faire face ensemble à un certain nombre de problèmes, de risques, de menaces [...]. Les préoccupations communes seront alors peut être devenues attention et gouvernance communes* ».

Il est indispensable d'étudier la signification que la frontière prend pour les résidents des territoires transfrontaliers, puisque la frontière est un des éléments constitutifs de ces territoires. S'interroger sur son sens revient à analyser sa porosité, observe-t-on des échanges, des coopérations et des projets communs de part et d'autre ?, mais également sa présence dans les représentations, de la forme qu'elle y prend et de son importance. La frontière fait-elle partie de la relation intime qu'entretiennent les hommes avec leur espace ? Est-elle appropriée par les résidents ou l'ignorent-ils ? Le caractère maritime de cette frontière, la nature insulaire du Royaume-Uni influencent-ils ces représentations ? Les spécificités de notre territoire d'étude imposent d'intégrer les représentations associées à la mer dans notre questionnement.

Ce point est important dans la méthodologie d'étude des territoires transfrontaliers maritimes puisqu'ils sont centrés sur la mer – que ce soit d'un point de vue physique (la Manche est au cœur de l'espace transmanche) ou humain (mise en valeur, exploitation de cet espace, place qu'il prend dans l'imaginaire des gens). En effet si ses riverains lui tournent le dos, ne la perçoivent pas, la considèrent comme un « territoire du vide » (Corbin, 1990) comment, dans leur imaginaire, peuvent-ils concevoir, partager un territoire avec le pays frontalier et le pratiquer ? Il est, selon nous, difficilement concevable d'évoquer la constitution d'un territoire transfrontalier maritime si la mer autour de laquelle il se construit n'est pas en voie d'appropriation (chapitre 1).

Etudier l'influence de la mer dans la représentation de la frontière est tout aussi important dans la méthodologie d'étude des territoires transfrontaliers maritimes. En effet le degré de porosité de cette frontière, qu'il soit réel ou représenté, détermine en partie la pratique du

territoire. Nous nous demandons si le caractère maritime de cette frontière accentuée, par la distance qu'elle induit, le sentiment de fermeture de cette frontière ou si, au contraire, l'absence de matérialisation de la frontière au sein de la mer, les représentations actuelles de la mer (espace de voyage, d'ouverture vers le monde) et les préoccupations partagées qu'elle peut instaurer, minimisent les représentations liées à cette coupure frontalière (1^{ère} partie de la thèse).

Poser des questions sur l'espace transmanche permet de prendre en considération son aspect littoral et humain.

5.1.3 Le recueil des données

Le recueil des données s'effectue en avril 2014 après que nous ayons testé le questionnaire auprès d'un échantillon constitué de 15 étudiants havrais. Lors de ce test, les étudiants ne rencontrent pas de difficulté pour la compréhension du questionnaire. En raison de l'éloignement des côtes sud de l'Angleterre nous ne pouvons pas tester nos questionnaires auprès des étudiants anglais, mais nous soumettons notre questionnaire à des collègues anglophones qui le valident après le signalement de quelques modifications.

Nous privilégions une étude réalisée sur le terrain pour la compréhension linguistique, il est toujours plus simple de comprendre quelqu'un et de se faire comprendre de quelqu'un lorsque l'on est face à lui, et pour pouvoir pratiquer, nous imprégnons de notre espace d'étude, entrer en contact avec « *le ressenti de chaque lieu* » (Axente, 2012).

Nous optons pour une auto-administration des questionnaires, ce qui est plus rapide, or le temps est notre principale contrainte. De plus cette méthode permet de standardiser la passation puisque nous ne risquons pas d'influencer les enquêtés. Le risque est d'obtenir un taux important de questionnaires inexploitables. Nous parvenons à minimiser ce risque en restant à proximité des étudiants interrogés. Chaque questionnaire est remis en main propre après une rapide présentation du contexte de la recherche. Lors de cette phase de « prise de contact » l'enquêté est aussi rassuré quant à l'absence de jugement des réponses données (ni bonne ni mauvaise réponse) et à la garantie de l'anonymat. Il est indispensable d'instaurer un

climat de confiance avec l'étudiant tout en lui rappelant l'enjeu de l'enquête afin qu'il ne réponde pas n'importe quoi⁹⁰.

Les deux premières universités où nous passons les questionnaires sont celles d'Amiens et de Dunkerque. Nous y élaborons notre protocole d'administration des questionnaires : auto-administration des questionnaires auprès des étudiants que nous trouvons, en évitant les groupes d'étudiants afin que ceux-ci ne s'influencent pas mutuellement dans leurs réponses. Tous les étudiants rencontrés sont approchés car ils ne sont pas nombreux. Nous n'avons pas de méthode ni de plan d'échantillonnage particulier car il ne s'agit pas d'une étude sociologique sur les représentations des étudiants en fonction de leur âge ou de leur filière mais d'une enquête exploratoire sur les représentations étudiantes de l'espace transmanche ; l'objectif étant d'avoir au moins 30 questionnaires par université (paragraphe 4.1 pour la justification) et au moins 60 questionnaires par sous-groupe pour chaque nationalité en rapport avec nos hypothèses. C'est-à-dire au moins 60 étudiants pour les sous-groupes français et anglais correspondant aux différents secteurs de la Manche (proximité du détroit, centrale, orientale), à la présence d'une liaison maritime, à l'éloignement de la côte, à l'intégration de l'université à un réseau transfrontalier ou encore à la culture celte.

Une de nos plus grandes difficultés se profile déjà : il y a peu d'étudiants, notamment à Dunkerque, et une grande partie des étudiants rencontrés accepte de lire le questionnaire, mais refuse d'y répondre peut être par peur d'être jugé ou à cause d'un questionnaire jugé trop complexe en raison de la « mauvaise connaissance » de l'espace transmanche (Avant de donner le questionnaire aux étudiants nous le leur faisons lire afin d'être certaine qu'ils ne nous rendent pas un questionnaire à moitié rempli donc inexploitable⁹¹).

A Canterbury le mode d'administration des questionnaires est le même que pour les étudiants français : auto-administration auprès des étudiants rencontrés sur les pelouses du Campus. Si nous n'avons pas de mal à trouver des étudiants, beaucoup d'entre eux refusent de répondre aux questionnaires car ils sont en période d'examen et souhaitent réviser. Ce problème est rencontré dans la plupart des universités anglaises.

⁹⁰ Certains étudiants nous ont confié qu'ils auraient répondu n'importe quoi si ce travail n'avait pas été réalisé dans le cadre d'une thèse.

⁹¹ Nous avons quand même eu un grand nombre de questionnaires inexploitables malgré cette précaution.

Le climat est un autre problème en Angleterre. Il pleut fortement ce qui empêche de passer des questionnaires en dehors des bâtiments. C'est pourquoi nous demandons aux bibliothèques universitaires s'il est possible d'y administrer des questionnaires. En effet ce sont les lieux qui regroupent le plus d'étudiants. Ceux-ci sont issus de toutes les filières de l'université et sont dans de bonnes conditions pour répondre à nos questionnaires. Ce mode d'auto-administration est finalement retenu pour l'ensemble des universités, françaises et anglaises depuis l'université de Portsmouth (3^{ème} université anglaise où nous avons passé des questionnaires). Les bibliothèques sont un endroit incontournable pour la passation des questionnaires en Angleterre car à la fin de notre étude les étudiants anglais sont en vacances et peu sur le campus.

Notre plus grand ennemi demeure le manque de temps et d'argent : nous ne pouvons pas rester trop longtemps au même endroit puisque nous avons un grand espace à parcourir. Ainsi nous cherchons à obtenir 40 questionnaires exploitables par université. Mais au vu de l'absence d'étudiants dans certaines universités nous n'avons pas pu atteindre notre objectif. Néanmoins notre échantillon reste représentatif avec 571 étudiants.

	Echantillon français		Echantillon anglais
Université d'Amiens	42	Université de Bournemouth	36
Université de Brest	44	Université de Canterbury	28
Université de Caen	44	Université de Chichester	33
Université de Dunkerque	41	Université de Guildford	32
Université de Rouen	42	Université de Plymouth	45
Université de Saint Briec	51	Université de Portsmouth	40
Université Du Havre	49	Université de Southampton	44
Total	313	Total	258

Source : D. Blanchard, 2016

Tableau 20 et Tableau 21 relatifs à l'échantillon français et anglais de l'enquête sur les représentations

Nous observons des différences concernant les deux échantillons : l'âge des étudiants français s'étage entre 17 et 35 ans alors que celui des Anglais est compris entre 18 et 48 ans. L'âge moyen de l'échantillon français est de 20 ans et celui de l'anglais de 21 ans. L'âge le plus

fréquent est 19 ans pour les étudiants français et 21 ans pour les Anglais. Les femmes sont surreprésentées dans les deux échantillons : 164 femmes pour 149 hommes dans l'échantillon français et 147 femmes pour 111 hommes dans l'échantillon britannique ce qui peut s'expliquer par la surreprésentation de ces dernières dans la population étudiante.

Les Français représentent 94,6% de l'échantillon éponyme (outre les Français il y a aussi 11 Africains, 5 Européens non Français et 1 Iranien). Les Anglais représentent 84% de l'échantillon éponyme (outre les Anglais nous trouvons 33 Européens dont 6 Anglais, 6 Américains, 2 Chinois, 1 Indonésien, 1 Indien, 1 Gibralti, et 1 Egyptien).

5.1.4 Le traitement des données

La constitution des variables

Lors du traitement et de l'analyse, les échantillons français et anglais sont séparés puisque les traductions induisent des biais que nous souhaitons éviter. C'est pourquoi chaque questionnaire est analysé dans sa langue de passation tout en employant la même méthodologie d'analyse dans les deux échantillons afin de comparer, dans la limite du possible, les résultats français et anglais. L'analyse des questions ouvertes est basée sur une méthodologie de classification, couramment mise en œuvre pour analyser des questions qualitatives.

Cette approche repose sur six étapes (Depover, Karsenti, Komis, 2007) à savoir :

- La lecture des données
- La définition des segments et d'analyse des unités de sens
- La définition des catégories de classification des données ;
- Le processus de regroupement ou de catégorisation des données
- La quantification
- La description scientifique des catégories.

Les questions ouvertes étant privilégiées nous sommes confrontées à une pluralité de réponses et donc à un travail grandement chronophage : codage des questionnaires en corrigeant les fautes d'orthographe, en relisant des écritures illisibles⁹² et en simplifiant les réponses afin « de réduire l'information à l'essentiel pour avoir une certaine lisibilité des réponses » (Axente, 2012).

Après ce traitement primaire qui consiste à rendre utilisables les données, nous regroupons certaines variables pour réaliser des classes⁹³ en rapport avec notre thématique, puis calculons l'effectif concerné par les différentes classes. Ces classes sont réalisées par un regroupement des différentes réponses données : le principe de regroupement retenu est celui du regroupement sémantique. A cette étape nous nous efforçons de rester la plus neutre possible.

L'analyse statistique est réalisée sans outil logiciel spécifique afin d'en conserver la totale maîtrise⁹⁴.

Les tris croisés⁹⁵

Suite à cette classification, les réponses ouvertes sont transformées en modalités fermées et codées pour permettre des tris croisés.

Plusieurs sous-échantillons, en lien avec nos hypothèses, sont constitués pour ces tris croisés. Le plus important est celui relatif à la nationalité : quelles sont les différences et les similitudes entre ces deux échantillons ? Notre analyse est quelque peu descriptive car, à notre connaissance, il n'existe pas de données de ce type.

Outre la nationalité, d'autres sous-échantillons au sein des échantillons français et anglais sont composés. Des sous-échantillons distincts en fonction des nationalités sont conservés pour ne pas fausser l'étude par le biais subjectif de la traduction. Par exemple nous ne pouvons pas

⁹² Ce qui se complique grandement quand on ne travaille pas dans sa langue maternelle

⁹³ Les différents regroupements effectués sont consultables aux annexes 15, 16, 17, 18, 19 et 20. Ces annexes ont aussi pour objectif de ne pas perdre la richesse sémantique recherchée par les questions ouverte. Cette richesse est quelque chose de novateur en raison de l'absence de données scientifiques en rapport avec cette thématique.

⁹⁴ Nous souhaitons utiliser le logiciel ALCESTE mais les réponses données étaient trop succinctes pour l'utiliser.

⁹⁵ Les échantillons et les tableaux réalisés pour les tris croisés sont consultables en annexes 13 et 14

constituer un unique sous-échantillon « pratique de l'espace » mais en réaliser deux, l'un français et l'autre anglais. Ces sous échantillons sont comparés avec l'échantillon français ou britannique afin de trouver des similitudes – par rapport à l'ensemble de l'échantillon national – entre les différents sous-échantillons ainsi constitués.

Ce travail est effectué pour l'ensemble des sous-échantillons réalisés à savoir ceux en lien avec l'éloignement aux côtes, la présence d'une liaison maritime, l'existence d'une identité celte, la pratique de l'espace, l'intégration de l'université à un réseau transfrontalier, ou encore au secteur d'appartenance de l'université (proximité du détroit, Manche centrale, Manche occidentale).

L'analyse structurale des représentations

Il convient, pour l'analyse qualitative des représentations, d'étudier la structuration des représentations en étudiant le noyau central de la représentation. Cet élément central a toutes les chances d'être très présent dans la verbalisation du sujet. Son occurrence et sa saillance sont les principaux indicateurs de sa centralité. L'analyse des structures des représentations, est basée sur l'analyse des similitudes développées par Abric, 2003. Cette méthode vise à révéler la structure sous-jacente d'un champ représentationnel en réalisant des graphes de similitude, représentation graphique permettant de rendre rapidement visible la structuration de la représentation à partir de rapprochement sémantique (Axente, 2012).

L'analyse des cartes mentales

L'analyse des cartes mentales débute par leur regroupement en fonction de leur contenu. Nous identifions cinq catégories :

- Les cartes qui ne sont pas été remplies et témoignent d'une distanciation des étudiants vis-à-vis de l'espace transmanche (459 cartes)

- Les cartes où la frontière entre la France et le Royaume-Uni est représentée (comme sur la carte 32) et qui attestent de l'importance de la frontière dans la constitution des représentations transmanche (18 cartes)
- Les cartes où l'espace transmanche est assimilée à la Manche (comme sur les cartes 33 et 34) et qui confortent l'importance de la mer dans la constitution de l'espace transmanche (30 cartes)
- Enfin les cartes où sont délimité l'espace terrestre comme sur les cartes 35 et 36 (64 cartes)

Ces catégories sont directement en lien avec notre problématique et attestent de la légitimité de la réflexion épistémologique menée dans la première partie de notre travail : les territoires transfrontaliers se singularisent par leur maritimité, la présence de la frontière ainsi que par leur délimitation de part et d'autre de la frontière. Le grand nombre de cartes restées vierges prouve également que la distance induite par la mer rend l'appropriation idéale relativement compliquée pour ses résidents.

Les cartes constitutives de la dernière catégorie font l'objet d'un traitement spécifique dans la mesure où les zones délimitées sont très variées. Les étudiants entourent, le plus souvent, l'espace sans utiliser le tracé préexistant, n'incluant pas l'échelon territorial dans sa totalité. Dans un souci de clarté, nous ne retranscrivons pas les tracés réalisés par les étudiants mais nous nous servons du tracé des limites institutionnelles et comptabilisons les départements et les comtés ne figurant que partiellement dans le tracé des étudiants. Ainsi la carte 37 représente le nombre de fois où les différents échelons territoriaux sont associés à l'espace transmanche dans la délimitation estudiantine.

Au vu de la faiblesse de l'échantillon (64 questionnaires), nous ne traitons pas les données en fonction de nos hypothèses puisque les sous-groupes constitués ne seraient pas représentatifs (chapitre 4). L'analyse conjointe des cartes remplies par les Français et les Anglais ne pose pas de problème méthodologique (contrairement à l'analyse des réponses écrites) dans la mesure où ils sont invités à délimiter l'espace ; cet exercice n'entraîne pas de biais linguistique.

La présentation des résultats obtenus lors de l'analyse des cartes mentales est présentée tout au long du paragraphe 5.2 : les cartes associant l'espace transmanche à la frontière sont présentées au paragraphe 5.2.1, celles en lien avec sa maritimité au paragraphe 5.2.2 et enfin celles en lien avec sa délimitation terrestre au paragraphe 5.2.3.

5.2 Les résultats obtenus⁹⁶

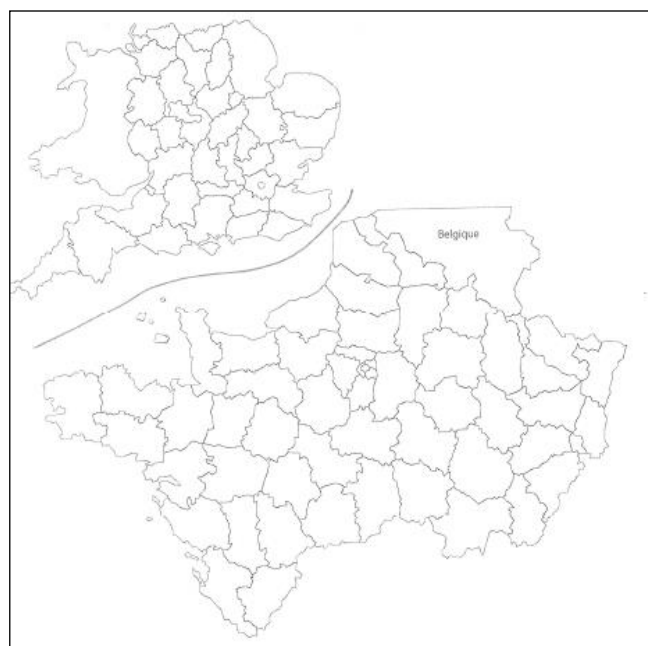
Le questionnaire a quatre objectifs quant à l'étude des représentations : étudier les représentations associées à la frontière, celles liées à la mer, à l'espace transfrontalier et enfin celles en lien avec l'altérité. Les réponses données étant très variées il est délicat d'associer une question à une thématique (comme il était initialement prévu lors de l'élaboration du questionnaire) puisque certaines réponses à des questions différentes se recoupent ; c'est pourquoi nous regroupons certaines réponses.

5.2.1 Une frontière fortement marquée dans les représentations⁹⁷

L'analyse des cartes mentales révèle que pour 18 étudiants l'espace transmanche se limite à la frontière franco-anglaise (carte 32). Si ce nombre semble relativement peu important, il représente tout de même 18% des cartes remplies ce qui n'est pas négligeable. Ainsi conformément à ce que nous pensons (première partie de la thèse), la frontière est un élément structurant les représentations des territoires transfrontaliers. Si 17 étudiants représentent une ligne au milieu de la Manche (carte 32), confortant l'importance de sa maritimité dans leurs représentations, un interrogé a surligné le trait de côte français : en effet toute côte est une frontière.

⁹⁶ Seuls sont présentés les résultats en lien avec les représentations dans cette partie ; ceux en liens avec les pratiques de l'espace sont présentés au chapitre 4.

⁹⁷ Ce chapitre résulte du traitement des questions 3.1 et 3.2 dont les échantillons sont détaillés en annexe 13



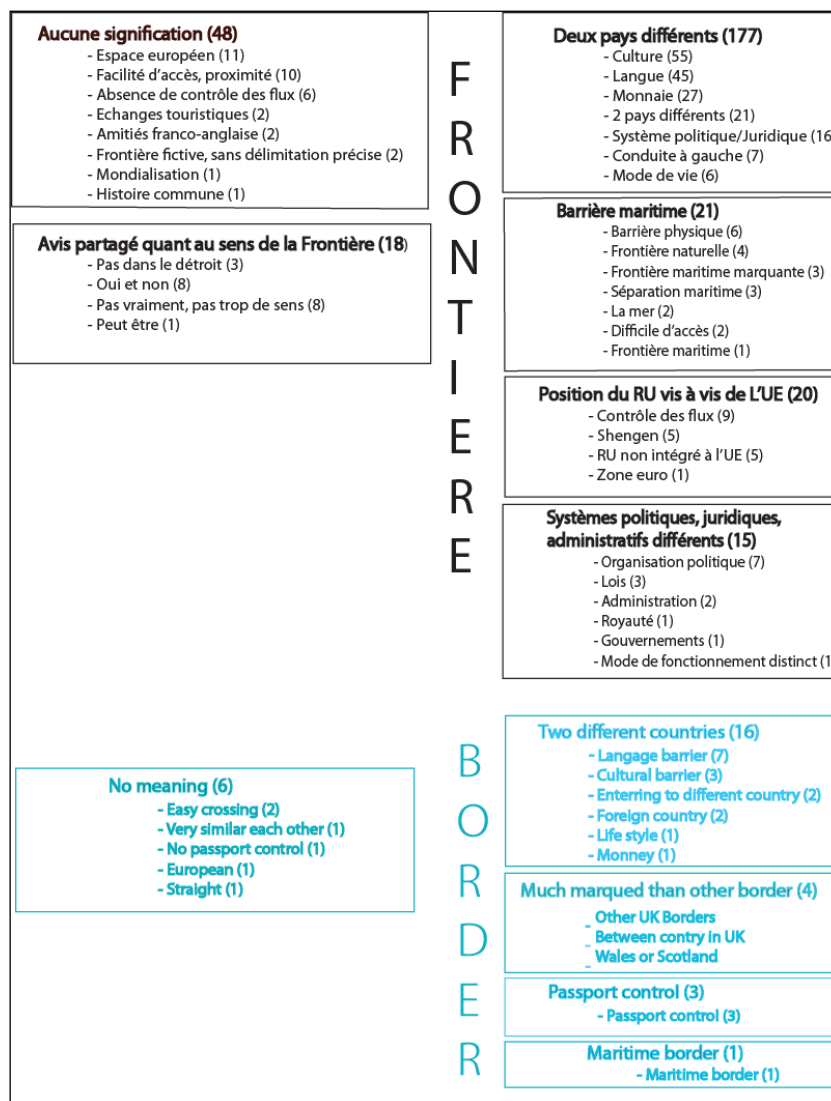
Source : D. Blanchard, 2016

Carte 32 : Exemple de carte mentale associant l'espace transmanche à la frontière

L'objectif de ce paragraphe est d'analyser d'une part le sens de la frontière, d'autre part d'interroger les étudiants sur le sentiment d'altérité qu'ils ont, ou non, lorsqu'ils traversent la Manche.

Nous réalisons une présentation graphique des résultats. La figure 26 est inspirée des graphes des similitudes de J-C. Abric et indique les noyaux centraux de la structure des représentations françaises et anglaises de la frontière. Outre son aspect graphique, l'avantage de cette présentation, par rapport à un graphique classique, est de conserver au maximum la diversité sémantique des réponses données – diversité recherchée par l'emploi des questions ouvertes – et de permettre une grande transparence quant à la réalisation des différentes classes.

La figure 26 ne prend pas en compte les étudiants qui n'ont pas répondu à la question 3.1. En effet la classe « absence de signification ; *no meaning* » regroupe les réponses des étudiants qui ont répondu « non » à la question précédemment citée. Cette classe regroupe donc des réponses en lien avec l'ouverture de la frontière.



Source : D.Blanchard, 2016

Figure 26 : La structuration des représentations en lien avec la frontière⁹⁸

L'élément le plus marquant qui ressort de la figure 26 est la grande disparité du nombre de réponses françaises et anglaises. La frontière franco-anglaise semble tenir une place importante dans les représentations françaises (299 réponses données) alors qu'elle est quasiment absente des représentations des étudiants anglais (29 réponses données). L'insularité peut en partie expliquer ce phénomène : les Anglais se sentent protégés derrière cette ceinture maritime qui, de Napoléon à Hitler, les a souvent tenus éloigné des menaces extérieures.

⁹⁸ La Matrice de classification utilisée pour réaliser la figure est consultable en annexe 15

Si la différence de taille des échantillons ne permet pas la comparaison, nous pouvons tout de même émettre quelques remarques en lien avec notre problématique. Tout d'abord, le rapport à la mer ne semble pas être le même pour les Anglais et les Français puisque ces derniers sont relativement nombreux à spécifier que le caractère maritime de la frontière amplifie le sentiment de distance entre l'île et le continent. A la différence des Anglais, les Français métropolitains sont peu confrontés aux frontières maritimes ce qui peut expliquer cette réaction.

Pour les Français, plus que pour les Anglais, la position complexe du Royaume-Uni vis-à-vis de l'Europe, la dissymétrie de la frontière franco-anglaise quant à son ouverture, donnent du sens à la frontière.

Même si peu d'étudiants le mentionnent, il est intéressant de souligner, dès à présent, la place particulière qu'occupe le détroit dans les représentations : pour quelques étudiants la frontière n'a pas de signification dans le détroit alors qu'elle en a ailleurs. La proximité, la relative simplicité de la traversée – réelle ou fantasmée : certains étudiants évoquent la libre circulation, l'absence de contrôle des flux, qui n'existent pas à la frontière franco-anglaise – ôterait le sens de la frontière, or le Royaume-Uni ne fait pas parti de l'espace Schengen.

Certains aspects ne sont quasiment pas mentionnés par les étudiants :

- La coopération transfrontalière mise en œuvre au sein de cet espace (chapitres 3 et 6) et qui contribue à faire de la frontière une couture territoriale. Ce silence est lourd de sens : la politique menée par les élus de cet espace ne paraît pas avoir de répercussion sur sa population. Il semble y avoir une déconnexion entre décideurs et société civile.
- Si la France et le Royaume-Uni sont perçus comme deux pays différents, aucun étudiant ne mentionne, pour autant, le différentiel financier induit par la frontière.

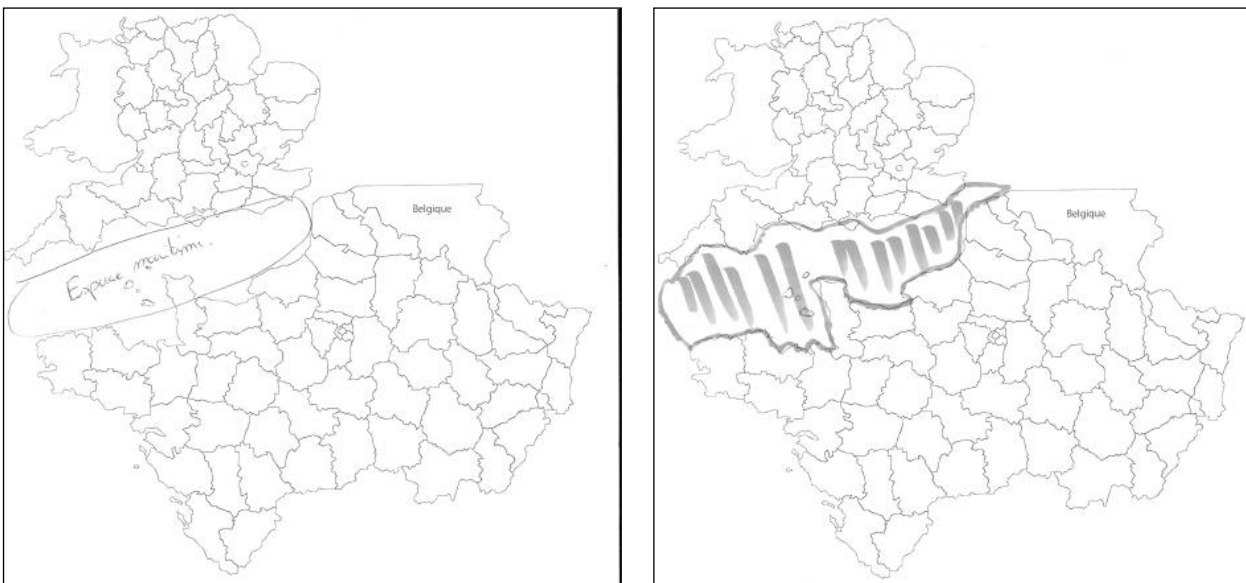
- La présence de reconfiguration territoriale propre aux territoires transfrontaliers. Pour les étudiants, la France et le Royaume-Uni sont deux pays étrangers, éloignés tant sur le plan juridique et politique que sur le plan culturel. Ces résultats sont à rapprocher de ceux donnés à la question 3.3. À cette question, 86,8% des Français et 89,4% des Anglais interrogés indiquent qu'ils ont le sentiment de se rendre dans un pays étranger lorsqu'ils vont dans le pays frontalier⁹⁹, alors que 9,2% des Français et 10,2% des Anglais interrogés déclarent ne pas le ressentir et que 4% des Français et 0,4% des Anglais sont indécis. Il est à noter que, parmi les indécis, quelques étudiants du Nord-Pas-de-Calais mentionnent que selon l'endroit où ils se rendent en Angleterre ils ont ou non ce sentiment : ils l'ont quand ils vont à Londres, mais pas quand ils se rendent à Canterbury dans le Kent. Il existe ainsi un lien particulier entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais. Ce lien s'observe également dans la réalisation de la délimitation des territoires qu'ils habitent : quelques étudiants délimitent le détroit. Nous approfondissons l'analyse de ce point au paragraphe 5.2.3.

Ainsi l'analyse de la Figure 26 répond pleinement à notre problématique et laisse entrevoir des représentations en lien avec les territoires transfrontaliers notamment concernant les représentations associées à la porosité de la frontière, représentations qui varient grandement d'un individu à l'autre. Plus que le sentiment de fermeture associé à la frontière, c'est le sentiment de distance (qu'elle soit physique, mentale, (liée au caractère maritime de la frontière) ou culturelle (deux peuples différents)) qui donne sa signification à la frontière.

⁹⁹ Sentiment qui peut être renforcé par l'existence d'une monnaie différente, d'une langue différente ou encore d'un sens de circulation différent entre les deux pays.

5.2.2 La Manche : des représentations alliant rapprochement et distanciation.¹⁰⁰

La Manche est centrale pour les résidents de l'espace puisque l'analyse des cartes mentales révèle qu'elle se confond avec l'espace transmanche pour 27% des interrogés qui la délimitent (carte 33 et 34). Ainsi la maritimité est effectivement (première partie de la thèse) une spécificité des territoires transfrontaliers maritimes.

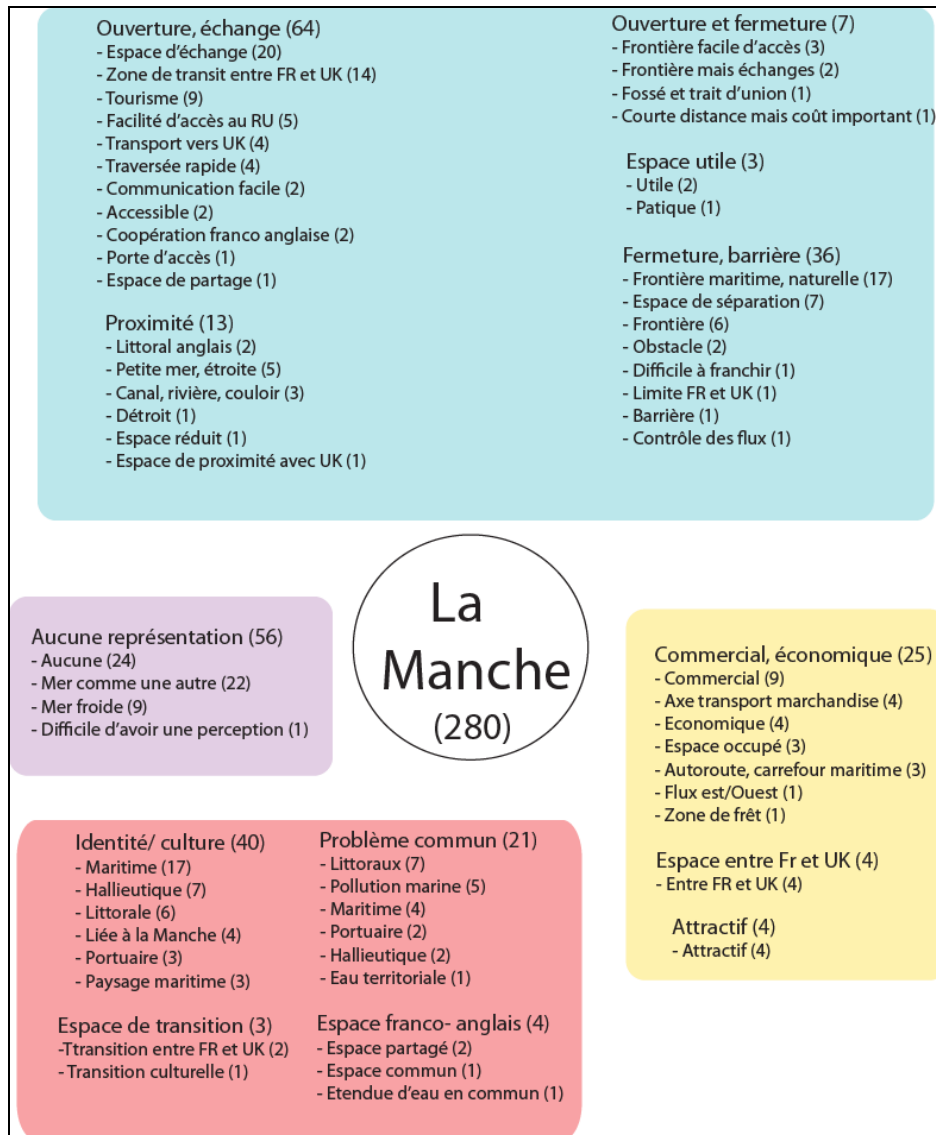


Source : D. Blanchard, 2016

Carte 33 et Carte 34 : Exemple de cartes mentales associant l'espace transmanche à la Manche

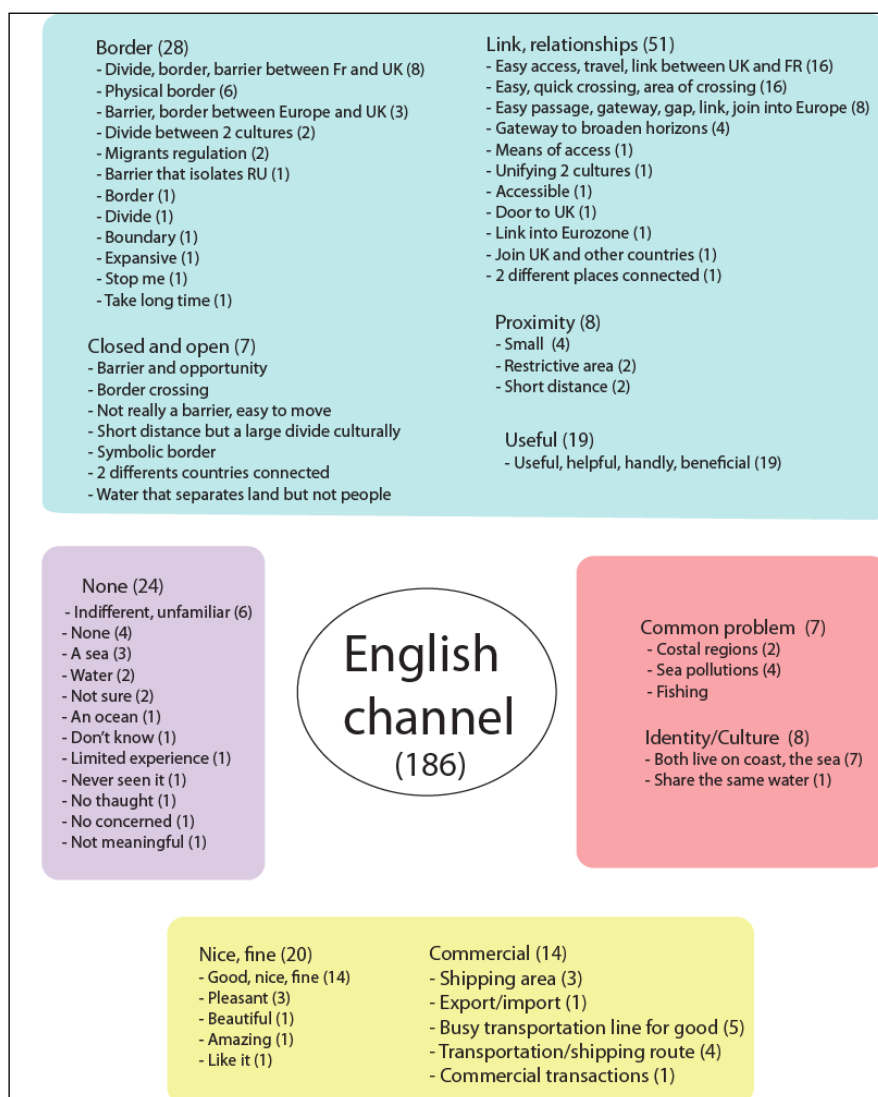
L'objectif de ce paragraphe est d'analyser si la Manche est une mer en voie de territorialisation (chapitre 1) et si elle apparaît comme un lien favorisant les échanges ou comme une barrière les limitant. Les représentations de la Manche sont également interrogées aux travers des cultures et des identités : la mer est-elle un élément central de la culture et de l'identité des résidents de l'espace transmanche ?

¹⁰⁰ Ce paragraphe résulte de l'analyse des questions 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10 et 3.16 dont les échantillons sont détaillés en annexe 13.



Source : D. Blanchard, 2016

Figure 27 : Les représentations de la Manche



Source : D. Blanchard, 2016

Figure 28 : The English Channel representations

Les figures 27 et 28 sont réalisées en regroupant les réponses données en classes rattachées à notre problématique¹⁰¹ ; c'est pourquoi un code couleur commun aux différentes figures est institué :

- Le rectangle bleu regroupe les réponses en lien avec le sentiment d'ouverture, de lien, de proximité ou de fermeture associée à la Manche.

¹⁰¹ La matrice de classification est consultable en annexe 16 et à l'annexe 19 concernant la classe « problème commun »

- Le rectangle violet rassemble les réponses témoignant d'une distanciation des étudiants vis-à-vis de la Manche. Il regroupe ceux qui ne se la représentent pas (les étudiants qui n'ont pas répondu à la question ne figurent pas dans le graphique car rien ne certifie qu'ils n'ont aucune représentation de cette mer).
- Le rectangle rouge unit les réponses qui sont en rapport avec le rapprochement des résidents français et anglais de l'espace transmanche suscité par la Manche, que ce soit à travers la culture, l'identité, les coopérations qu'elle entraîne ou par la reconnaissance d'un espace partagé.
- Les réponses classées dans le rectangle jaune sont plus éloignées de notre problématique. Elles mentionnent d'une part l'existence de flux est/ouest plutôt que nord/sud et des adjectifs mélioratifs. Néanmoins elles témoignent tout de même d'une appropriation de cet espace à travers les représentations.

Il ressort de l'analyse que la Manche est, pour la majeure partie des étudiants interrogés, un espace représenté comme en témoignent les fort taux de réponses à la question 3.16 qui s'élève à 70% des Français et 64% des Anglais. Les réponses témoignant d'une absence de représentations de la Manche s'élèvent à 14% des modalités de réponses données côté anglais et 20% côté français.

Les réponses en lien avec l'ouverture et la fermeture sont majoritaires dans les deux échantillons. La Manche apparaît tantôt comme un lien, tantôt comme un obstacle, tantôt comme les deux. Cette dialectique frontalière est propre aux territoires transfrontaliers. Les Anglais se représentent un peu plus la Manche comme une ouverture, un lien (30% des modalités de réponse anglaises) que les Français (23% des modalités de réponse françaises). Cette spécificité anglaise s'explique par le fait que la Manche est l'une des principales ouvertures du Royaume-Uni vers le reste du monde ce qui lui confère aux yeux des Anglais son caractère « *useful, helpful* » que ne lui reconnaissent que très peu de Français.

Il est à noter que les représentations en lien avec l'ouverture de cet espace sont parfois fantasmées : quelques étudiants ont évoqué la libre circulation, l'absence de contrôle des flux, qui ne sont pas une réalité.

La plus grande différence entre les représentations françaises et anglaises de la Manche s'observe à travers la place que prend la Manche dans les relations entre les Français et les Anglais de l'espace transmanche. Pour les Français, la Manche apparaît comme un trait d'union rapprochant les résidents nord et sud de l'espace transmanche qui partagent cette mer et gèrent conjointement des problèmes maritimes communs. La Manche apparaît aussi comme l'élément central de la culture/identité transmanche. Cet aspect n'apparaît que très peu au sein de l'échantillon anglais.

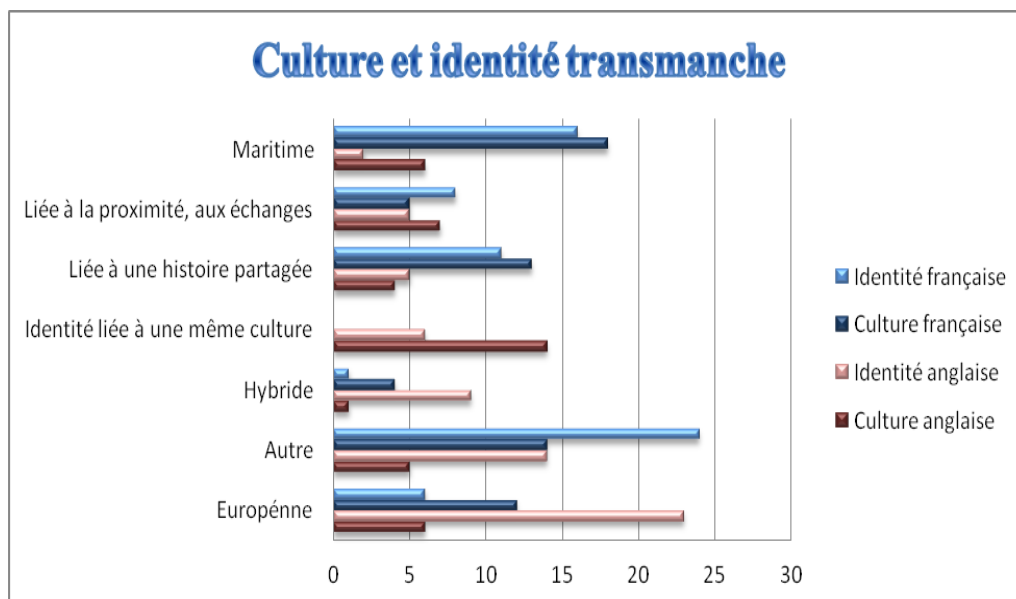
Un rapide focus sur la culture/identité transmanche puis sur l'analyse des représentations des problèmes communs vient conforter nos propos.

La culture et l'identité transmanche¹⁰²

30,2% de l'échantillon français déclarent partager une identité commune et 35,2% de ce même échantillon pensent partager une culture avec les résidents anglais de l'espace transmanche. La part est sensiblement la même parmi l'échantillon anglais dont 34,9% dit partager une identité commune et 24% une culture commune.

Ces chiffres témoignent d'un certains rapprochement des résidents transmanche. Cependant une analyse plus fine des résultats démontre une grande différence entre les réponses françaises et anglaises.

¹⁰² Les matrices de classification relatives à ces deux thématiques sont consultables en annexes 17 et 18



Source : D. Blanchard, 2016

Graphique 3 : La culture et l'identité transmanche

L'identité/culture transmanche traduit, pour les Français, le lien et la proximité qui existent entre les résidents de l'espace transmanche. Ces liens s'expliquent par leur « maritimité » (chapitre 2). Les Français pensent partager avec les Anglais une identité/ culture commune (respectivement 23% et 25% des Français qui pensent partager une culture/identité avec les résidents anglais de l'espace transmanche) basée sur la présence de la Manche, ce qui pourrait créer une communauté unie autour de cette dernière. Outre la « maritimité », les étudiants mentionnent également indirectement la « maritimisation » des activités transmanche. Cette notion développée par Vigaré, 1979 désigne un processus visant les activités économiques liées à la mer. Ils évoquent aussi l'existence d'un paysage partagé, associant ainsi, à notre analyse, le « mythe du Finistère » qui selon Balbatre, 2010 produit un certain nombre de représentations communes à ceux qui y habitent (chapitre 2). Ainsi la présence de la Manche pourrait contribuer à forger une culture, une identité partagée par les résidents nord et sud de la Manche.

Outre la maritimité des résidents transmanche, les Français spécifient également que cette identité/culture trouve son origine dans une histoire partagée et dans les nombreux échanges et contacts qui s'y opèrent ou s'y sont opérés (chapitre 3).

Si, pour les Français, la culture/identité transmanche trouve sa justification dans des facteurs locaux, spécifiques à l'espace, les Anglais semblent plus distants. Selon eux, les résidents de

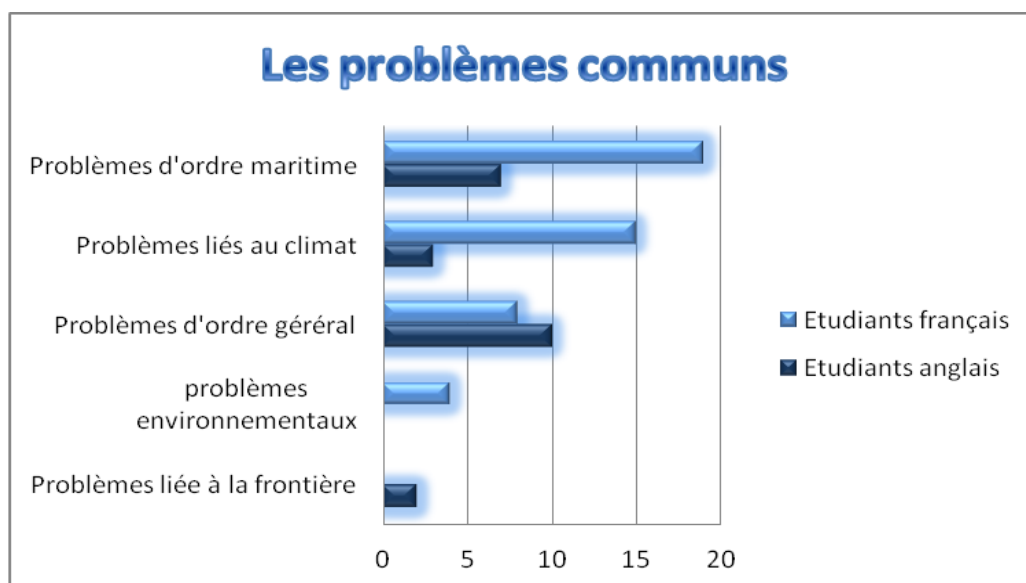
l'espace transmanche ne partagent aucune culture/identité propre mais européenne et occidentale. Cette réponse est donnée par 23 étudiants (sur les 68 qui apportent des précisions sur cette culture/identité). Les réponses regroupées dans la classe « identité liée à une même culture » sont à rapprocher de l'identité/culture européenne puisque nous y trouvons les réponses suivantes : « même mode de vie, même style vestimentaire, même musique... ». Nous pouvons faire la même remarque pour la classe « autre » qui regroupe des réponses isolées qui ne sont pas en lien avec notre thématique comme « *friendly, relaxed, climate* ».

Certains Anglais donnent des réponses témoignant d'une culture/identité transfrontalière. C'est notamment le cas des 9 Anglais qui mentionnent l'existence d'une culture/identité hybride, qui selon nous, fait référence à une culture qui résulterait d'un « croisement » entre la culture anglaise et la culture française et qui supposerait l'existence d'un gradient culturel de part et d'autre de la frontière, permis grâce aux flux. Nous retrouvons ici une caractéristique propre au territoire transfrontalier où, selon (Reitel, Zander, 2014) « *la porosité de la frontière permet également la diffusion de certains caractères d'un territoire à un autre* ».

Ainsi il existe une réelle différence entre les représentations françaises et anglaises de la culture/identité transmanche. Pour les premiers, la mer et les rapports anciens et présents entre les résidents de cet espace sont constitutifs de cette identité/culture alors que les Anglais évoquent des traits européens, mettant ainsi de la distance entre eux et les résidents sud de la Manche.

Ces spécificités nationales se retrouvent également dans l'évocation des problèmes communs auxquels sont confrontés les résidents de l'espace transmanche.

Les problèmes communs¹⁰³



Source : D. Blanchard, 2016

Graphique 4 : Les problèmes partagés par les Français et les Anglais de l'espace transmanche

Concernant l'évocation des problèmes communs nous observons une tendance similaire :

- Les Français pensent que les problèmes partagés par les résidents de l'espace transmanche sont d'ordre maritime. La Manche est au cœur de difficultés communes aux résidents nord et sud de la Manche que ce soit en termes d'aménagement et de protection des littoraux, de mode de vie littoraux, de problématique halieutique ou portuaire, ou encore de sa protection. La classe « problèmes environnementaux » peut également rejoindre la thématique marine. Ainsi la Manche semble être un élément pour rapprocher les Anglais et les Français de cet espace.
- Alors que les Anglais ont majoritairement donné des réponses plus générales, plus éloignées de l'espace transmanche : les problèmes mentionnés sont communs à l'ensemble des européens tels que « *economic* », « *credit crunch* ». Un autre problème évoqué par quelques Anglais est l'immigration clandestine. La seconde réponse la plus fréquemment donnée par les Anglais est liées aux problèmes maritimes.

¹⁰³ La matrice de classification en lien avec cette thématique est consultable en annexe 19

Ainsi la Manche peut, potentiellement, faire émerger le sentiment d'appartenir à une même communauté confrontée à une gestion commune de difficultés maritimes. Si les Anglais et les Français pensent partager des problèmes similaires, ils peuvent se rapprocher pour essayer d'y faire front et au fil du temps avoir le sentiment d'appartenir à une même communauté, partageant un même espace, soumis aux mêmes menaces.

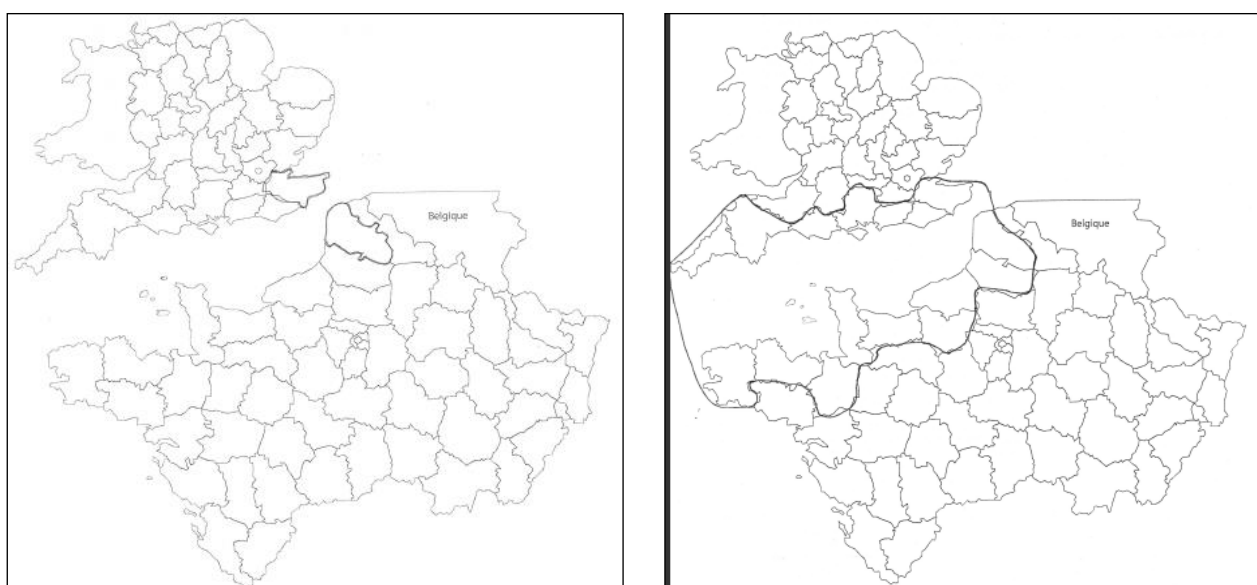
La Manche : protection des Anglais, trait d'union pour les Français

Il semble évident que la majeure partie des Français et des Anglais interrogés se sont appropriés la Manche par leurs représentations ; ils l'ont intériorisée de manière plus ou moins intime. Elle ne saurait être un espace vierge, dénué de représentation.

Cependant les représentations des deux échantillons nationaux diffèrent grandement : la Manche apparaît être, pour les Français, un trait d'union les unissant aux résidents nord de l'espace transmanche – que ce soit au travers de sa gestion, des coopérations qu'elle suscite ou encore par la place qu'elle tient dans l'émergence d'une culture et d'une identité transmanche – alors que les Anglais en ont une vision beaucoup plus nationaliste. Ils se la représentent selon leur pratique : tantôt barrière, tantôt ouverture sur le Monde. Mais pour la plus grande partie d'entre eux, cette mer ne semble pas les rapprocher des Français de la côte nord de la France. Pourquoi les Anglais, peuple reconnu comme insulaire, mentionnent-ils si peu le caractère maritime de l'identité et de la culture transmanche ? Est-ce parce que c'est pour eux une évidence ou est-ce parce qu'ils pensent que tout Français, quel qu'il soit, ne saurait entretenir un lien similaire au leur avec la mer et de ce fait qu'il est fort différent d'eux ? Cette deuxième option pourrait expliquer que les Anglais aient majoritairement évoqué des réponses en lien avec l'Europe, réponses distinctes, déconnectées d'une réalité transmanche. La Manche apparaît alors comme une barrière qui protégerait les Anglais et qui expliquerait que les Anglais de la côte sud de l'Angleterre se sentent grandement différents des Français de la côte nord de la France et pensent n'avoir rien en commun avec eux. Cette distanciation des Anglais vis-à-vis du continent peut en partie expliquer les résultats obtenus lors du vote britannique en faveur de la sortie de l'Union Européenne.

5.2.3 L'espace transmanche : un espace maritime en lien avec la France et l'Angleterre représenté mais peu « habité »¹⁰⁴

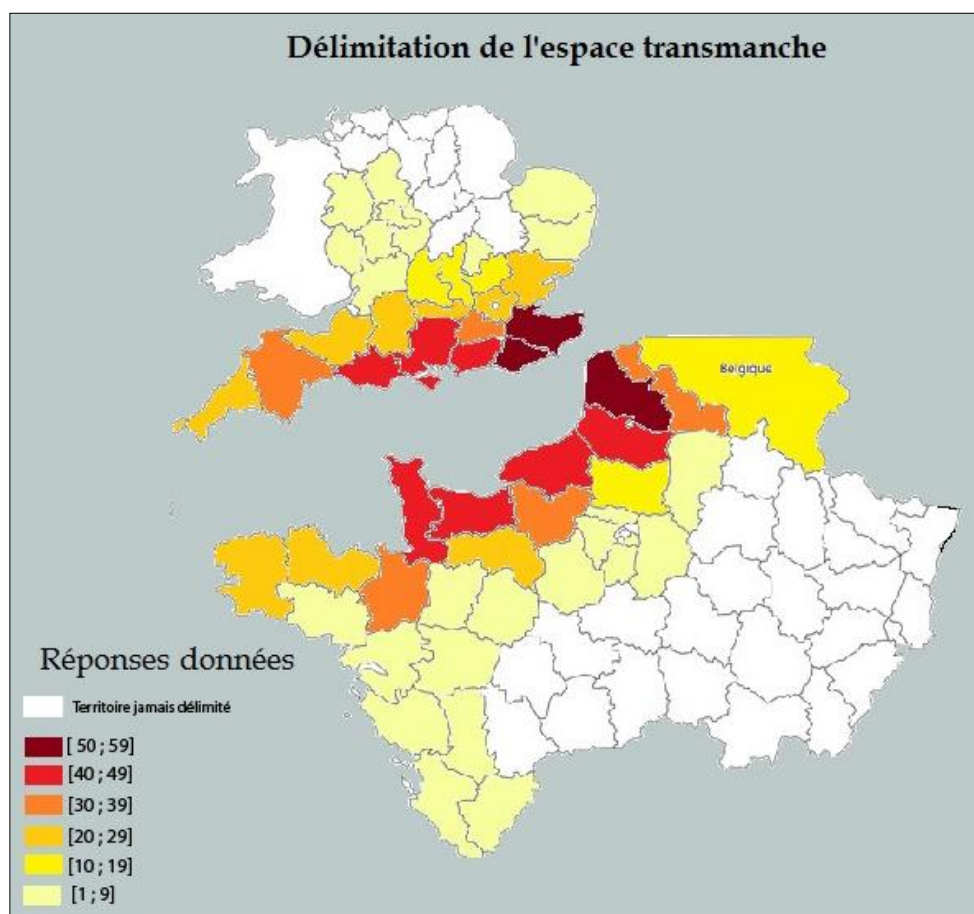
L'analyse des cartes mentales apporte des précisions sur sa délimitation. La carte 37, réalisée selon la méthodologie présentée au paragraphe 5.1.4, présente la fréquence d'apparition des différents échelons territoriaux dans les 64 questionnaires où l'espace terrestre est délimité et fait réfléchir à l'importance de la proximité dans la délimitation de notre espace.



Source : D. Blanchard, 2016

Carte 35 et Carte 36 : Exemple de cartes mentales délimitant l'espace transmanche

¹⁰⁴ Ce chapitre résulte de l'analyse des questions 3.3, 3.4, 3.5, 3.11, 3.12 et 3.17 dont les échantillons sont détaillés en annexe 13.



Source : D. Blanchard, 2016

Carte 37 : La délimitation de l'espace transmanche

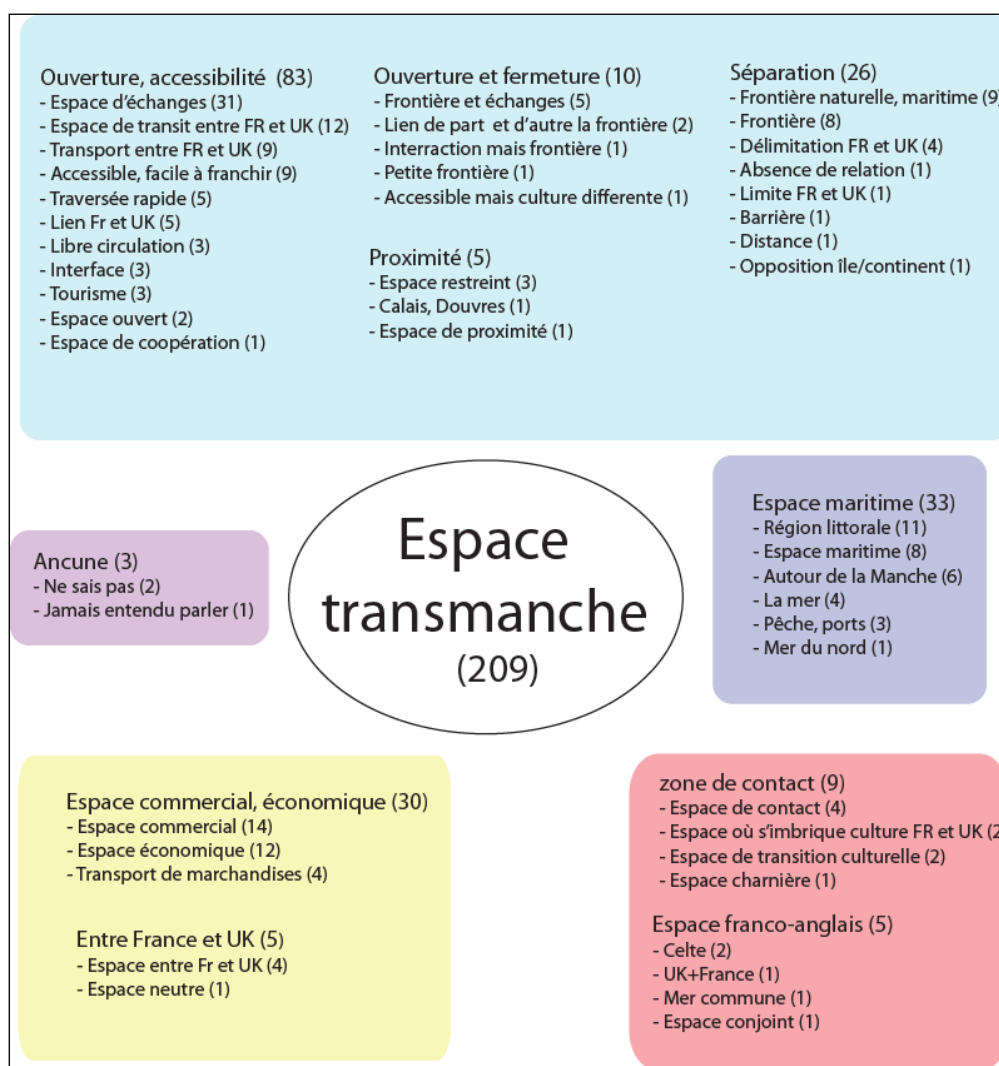
Une double analyse de la proximité peut être menée :

- La proximité entre les rives de la Manche : la carte 37 montre très nettement un « gradient » allant du détroit à la Manche occidentale.
- La proximité à la Manche : les échelons territoriaux côtiers, riverains de la Manche et non pas de la Mer du Nord, sont les plus fréquemment associés à l'espace transmanche.

Sur la rive anglaise nous constatons que la région londonienne est souvent associée à l'espace transmanche, ce qui peut s'expliquer par sa proximité avec le détroit mais aussi par son poids démographique ainsi que par sa forte fréquentation française. Ce fait peut peut-être mettre en évidence le lien entre la pratique de l'espace et sa territorialisation.

Les échelons territoriaux localisés dans le « grand ouest »¹⁰⁵ de l'espace transmanche ne sont associés qu'une fois à l'espace transmanche par un étudiant de Brest qui précise que la culture commune se manifeste au travers de la culture celte. Ainsi ce fait peut montrer le lien existant entre la proximité affective et la territorialisation de l'espace, même si dans le cadre de notre étude il ne semble pas partagé collectivement.

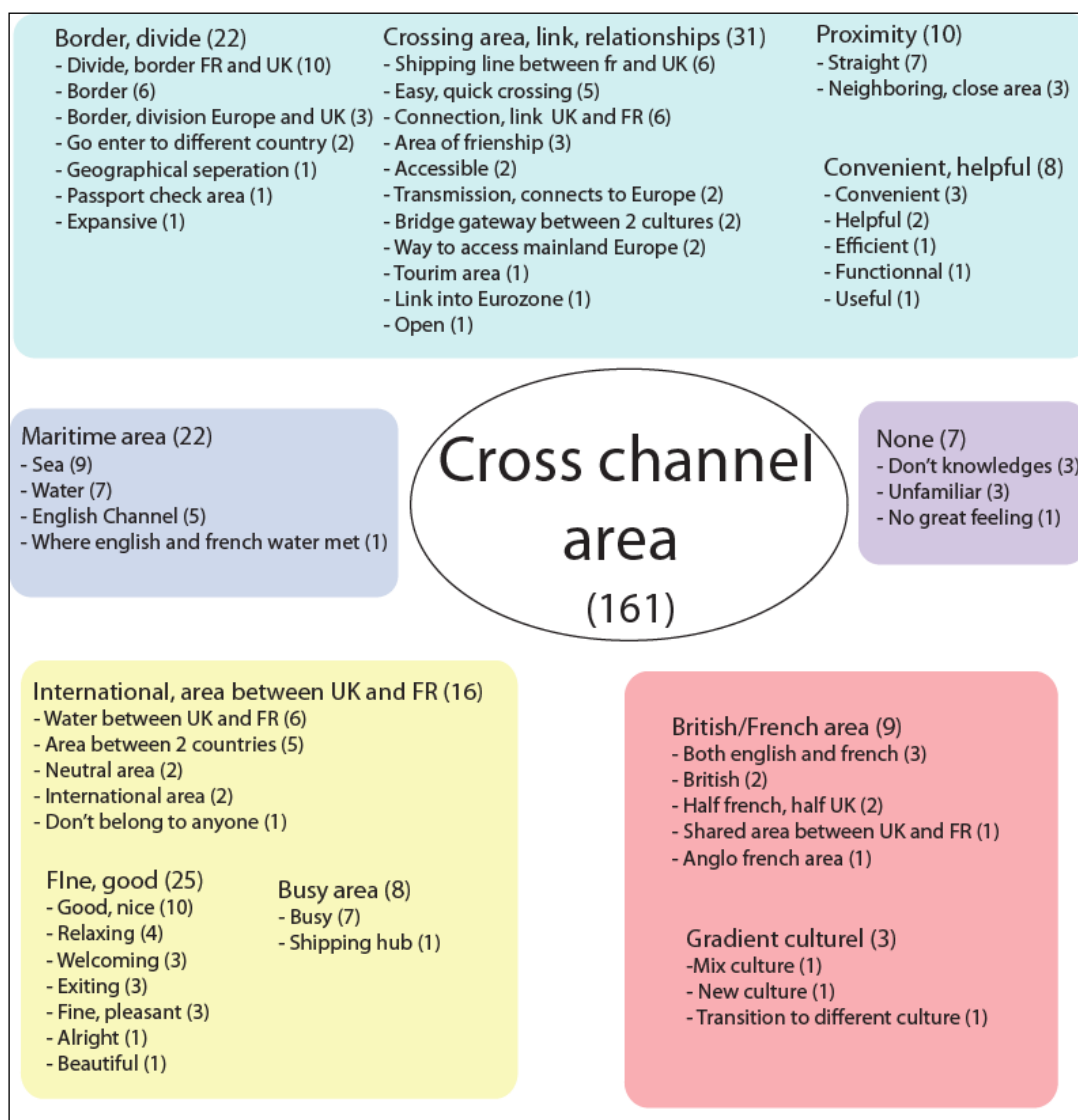
L'étude montre que l'espace transmanche existe dans les représentations des étudiants, mais quelles sont les représentations associées à cet espace ?



Source : D. Blanchard, 2016

Figure 29 : Les représentations de l'espace transmanche

¹⁰⁵ À savoir les départements suivants : Deux-Sèvres, Charente, Charente-Maritime, Loire-Atlantique, Maine-et-Loire et Vendée et les comtés suivants : Bedfordshire, Cheshire, Derbyshire, Herefordshire, Northamptonshire, Shropshire, Staffordshire, Warwickshire, Worcestershire et West Midlands



Source : D. Blanchard, 2016

Figure 30 : The cross Channel area représentations¹⁰⁶

L'espace transmanche n'apparaît pas comme un territoire du vide, vierge de toute représentation comme en attestent les forts taux de réponse à cette question (64,3% de l'échantillon anglais et 64% de l'échantillon français.) Parmi les répondants seuls 4% des Anglais et 1% des Français, disent ne pas avoir de représentation de cet espace.

Les réponses données confortent une observation préalablement émise : le détroit joue un rôle particulier dans les représentations de l'espace transmanche puisque qu'il est, à lui seul, pour 9 étudiants, l'espace transmanche (carte 37).

¹⁰⁶ Les matrices de classification utilisées pour la réalisation des figures 29 et 30 sont consultables en annexe 20

L'espace transmanche se caractérise par son ouverture, ses flux, qu'ils soient nord/sud (19% des modalités de réponses anglaises et 40% des modalités de réponses françaises) ou est/ouest (10% des modalités de réponses anglaises et 14% des françaises). Cet espace est représenté comme un espace de transit, de circulation, de passage plus que comme un espace de résidence, habité. C'est par ces nombreux flux, qu'ils soient transfrontaliers ou non,¹⁰⁷ que cet espace se définit et existe. Nous retrouvons ici des similitudes avec les travaux de Baron, 2014 ou encore Parrain, 2010 relatifs à l'habitabilité de la mer.

Les faibles références aux étendues terrestres constitutives de cet espace (20 Français), les 69% de l'échantillon français et les 76% de l'échantillon anglais déclarant ne pas être des résidents de l'espace transmanche et la majorité des 45% d'Anglais prêts à venir s'installer en France préférant habiter dans le sud de la France, interrogent sur le caractère « habitable » de cet espace. Les nombreux flux sont-ils, à eux seuls, constitutifs de ce caractère ?

L'absence de référence à la proximité qui se dessine dans cette première analyse se retrouve dans la faible proportion d'étudiants mentionnant le caractère franco-britannique de cet espace. Ainsi l'espace transmanche n'apparaît pas comme un espace partagé et commun aux résidents nord et sud de la Manche, qualité que souhaitent lui donner les acteurs. Aucun étudiant n'évoque les projets de coopération en cours, ce qui révèle une mauvaise communication auprès de cette population de la part des acteurs institutionnels. L'absence de communication se manifeste également dans la faible part des étudiants qui mentionnent avoir vu ou lu une émission/article relatif à notre espace : seuls 17% et 5 % de l'échantillon français déclarent avoir vu une émission ou lu un article relatif à cette thématique et cette part tombe à 8% et 10% de l'échantillon anglais.

16% des Français et 14% des Anglais parlent du caractère maritime de cet espace. Si la proportion est semblable dans les deux échantillons, il existe une différence dans les réponses données. Les Anglais mentionnent uniquement la Manche dans leur réponse, n'abordant nullement les côtes et les étendues terrestres de cet espace, alors que 20 Français les intègrent à leurs réponses. Peut-on y voir une différence moins anodine qu'il n'y paraît : omettre de mentionner les terres, n'est ce pas un moyen de prendre du recul vis-à-vis des populations qui y habitent ?

¹⁰⁷ Rappel : la part des flux transfrontaliers au sein des étudiants français et anglais qui ont traversé la Manche, s'élève respectivement à 18% et 24%.

Nous venons d'analyser les grandes tendances des représentations associées à la frontière, à la Manche et à l'espace transmanche au travers du filtre de la nationalité. En effet, la culture, filtre tant individuel que collectif, est une construction en partie étatique pour unir les habitants de la nation. Ceci explique en partie que les représentations des Français et des Anglais diffèrent. Mais quels sont les autres facteurs qui influencent ces représentations ?

5.2.4 Les facteurs en lien avec les représentations

Les spécificités de l'Angleterre

Outre le construit national des représentations, la position ambiguë de l'Angleterre vis-à-vis de l'Europe : monnaie différente, contrôle des flux du fait que le Royaume-Uni n'est pas intégré à l'espace Schengen, peut aussi expliquer certaines représentations comme le sentiment de fermeture qu'ont certains étudiants vis-à-vis de cet espace et le fait que certains Anglais ne se sentent nullement concernés par lui.

La situation anglaise vis-à-vis de l'Europe est également renforcée par l'insularité de cet ensemble territorial. La mer, élément central de notre espace, influence les représentations et n'est pas perçue de la même manière par les Français et les Anglais car leur relation à cette dernière n'a pas été la même au cours des siècles. Les Anglais, à la différence des Français n'ont, à l'exception de la frontière irlandaise, que des frontières maritimes alors que la France métropolitaine compte plus de frontières terrestres que maritimes. Pour le Royaume-Uni la mer est un élément central : « *qui règne sur la mer, règne sur le monde* » (Selden, 1652). La mer est pour les Anglais à la fois une barrière protectrice mais également leur seul lien vers le monde, ce qui fait que cette dernière est au cœur de leurs préoccupations. Nous pouvons penser que les Français sont moins tournés vers la mer, en gardant à l'esprit les disparités locales, et les filtres individuels constitutifs des représentations. Deux étudiants français affirment que le caractère insulaire du Royaume-Uni justifie le sens de la frontière franco-anglaise, et introduit de la distance entre les habitants du continent et ceux de l'île.

C'est pour tenter d'analyser la place que prennent ces filtres individuels que notre questionnaire comprend des questions relatives au parcours personnel de chacun, à

l'intégration ou non des universités à un réseau universitaire transfrontalier. Mais les questions 1.7 et 1.8 étant mal comprises et les étudiants ne connaissant pas les relations que leur université entretiennent avec les autres, nous n'analysons pas ces variables. Cependant les faibles retombées des réseaux universitaires transfrontaliers sur les étudiants nous laissent penser que cette variable ne modifie pas les représentations des étudiants (qui, pour leur grande majorité, ne semblent pas avoir connaissance de ces réseaux).

L'éloignement à la côte

Le tableau 22 est un tableau synthétique présentant les variations par rapport aux échantillons nationaux. L'intégralité du tableau est consultable en annexe 14

	Eloignement à la côte	Echantillon Fr
Pays étranger	63%	70%
Frontière maritime	7%	11%
Esp transmanche	67%	65%
Fermeture	21%	13%
Maritime	9%	23%
Résident esp	17%	27%
Non résident esp	70%	56%
Non identité transmanche	61%	53%
Non problème similaire	31%	21%
Manche	79%	70%

Source : D. Blanchard, 2016

Tableau 22 : Influence de l'éloignement à la côte dans les représentations transmanche

Outre la nationalité, la distance de l'université par rapport à la côte influence également les représentations : on observe certaines singularités concernant le sous-échantillon constitué des universités localisées à l'intérieur des terres, et non pas immédiatement sur la côte, à savoir les universités de Rouen et d'Amiens¹⁰⁸. Il ressort de notre analyse que ces étudiants sont moins tournés vers la mer que le reste de l'échantillon français : ils mentionnent moins le caractère maritime de la frontière et de l'espace transmanche : respectivement 7% et 9% de cet échantillon contre 11% et 23% de l'échantillon français.

Outre leur distance mentale vis-à-vis de la mer, ils sont également plus centrés sur eux-mêmes et ont moins le sentiment d'être intégrés à un espace transmanche où Français et Anglais partageraient des problèmes similaires : 70% de ce sous-échantillon ne se sentent pas résident de l'espace transmanche (contre 56% de l'échantillon français) et plus d'un tiers dit ne pas partager de problèmes communs avec les habitants de l'autre rive de la Manche (contre 21% des Français.) De plus, ils perçoivent plus la Manche comme une barrière et une coupure que comme un lien ou une couture (21% de ces étudiants pensent que l'espace transmanche est un espace fermé contre 12% de l'échantillon national).

¹⁰⁸ Ce sous-échantillon français se compose de 84 étudiants et est consultable, en détail, en annexe 13. Le sous-échantillon anglais ne comprend pas assez d'étudiants pour être significatif.

Localisation en fonction des différents secteurs de la Manche

	Manche occidentale Fr	Manche centrale Fr	Manche orientale Fr	Echantillon Fr	Manche occidentale Angl	Manche centrale Angl	Manche orientale Angl	Echantillon Angl
Pays étranger	64%	53%	69%	70%	85%	84%	88%	89%
Non pays étranger	7%	9%	5%	7%	12%	10%	5%	10%
Contrôle flux	2%	15%	14%	6%	NA	NA	NA	NA
Frontière maritime	14%	0%	5%	11%	NA	NA	NA	NA
Esp transmanche	65%	69%	59%	65%	65%	66%	60%	65%
Ouverture	41%	40%	45%	47%	17%	17%	32%	14%
Espace maritime	17%	10%	18%	23%	17%	7%	16%	16%
Culture transmanche	28%	27%	33%	28%	15%	22%	13%	19%
Pas culture transmanche	48%	41%	48%	47%	63%	47%	63%	55%
Justif culture	25%	25%	25%	27%	15%	21%	8%	19%
Problème similaire	53%	47%	48%	49%	38%	41%	28%	34%
Aucun problème similaire	13%	23%	31%	21%	28%	19%	35%	26%
Manche	66%	71%	76%	70%	64%	62%	72%	65%
Ouverture	32%	28%	29%	30%	44%	27%	47%	37%
Pas de représentation	27%	22%	19%	26%	17%	13%	7%	13%
Fermeture	18%	14%	18%	17%	17%	20%	2%	20%
AUTRE	5%	0%	7%	3%	2%	4%	15%	14%
Esp occupe	1%	3%	0%	1%	2%	1%	11%	2%
Esp utile	0%	0%	4%	2%	8%	13%	11%	12%

Source : D. Blanchard, 2016

Tableau 23: Représentation en fonction de l'éloignement à la côte

Cette variable entraîne certaines différences par rapport aux échantillons nationaux mais nous trouvons peu de tendances similaires parmi les Anglais et Français interrogés en Manche occidentale, en Manche centrale ou à proximité du détroit¹⁰⁹. Parmi les similitudes observées, nous pouvons citer que les Français et les Anglais interrogés en Manche centrale ont moins le sentiment que l'espace transmanche est un espace maritime que les autres (10% en Manche centrale française contre 23% de l'échantillon français et 7% en Manche centrale anglaise

¹⁰⁹ Les échantillons français de Manche occidentale, Manche centrale et proximité du détroit sont composés respectivement de 139 étudiants, 93 étudiants et 83 étudiants. Les échantillons anglais de Manche occidentale, Manche centrale et proximité du détroit sont composés respectivement de 81 étudiants, 118 étudiants et 60 étudiants. Les échantillons sont consultables en détail en Annexe 13

contre 16% de l'échantillon anglais) et que les étudiants interrogés à proximité du détroit ont moins le sentiment de partager des problèmes communs avec les habitants de l'autre rive de la Manche.

La faiblesse des similitudes des représentations associées aux différents secteurs de la Manche semble indiquer que la distance physique de la Manche et le coût temporel et financier de la traversée n'expliquent pas, à eux seuls, les représentations des étudiants français et anglais. Ces résultats peuvent également s'expliquer par le fait que certaines universités localisées dans des secteurs différents sont en réalité proches géographiquement, ce qui peut biaiser certains résultats, notamment en ce qui concerne certaines universités de Manche occidentale et de Manche centrale (paragraphe 5.1.1).

Si les représentations propres aux différents secteurs de la Manche sont quasiment inexistantes, les représentations associées par les étudiants au détroit sont bien spécifiques. Il est indéniable que le détroit est un espace à part au sein de l'espace transmanche : flux plus nombreux, coopérations transfrontalières plus actives. L'analyse des cartes mentales révèle que pour un grand nombre d'étudiants le détroit est l'espace transmanche. De plus quelques étudiants précisent qu'à Canterbury (pour les Français) et à Calais (pour les Anglais) ils n'ont pas le sentiment d'être dans un pays étranger, qu'à cet endroit la frontière n'a pas de signification.

Ces deux régions sont, de plus, impliquées dans des programmes de coopération transfrontalière bilatéraux et il a existé une eurorégion impliquant ces deux entités territoriales (chapitre 3 et annexe 6). Ainsi, outre la proximité, peut-être y a-t-il plus de représentations territoriales communes associées à ces deux régions, ce qui expliquerait des flux plus importants. En raison de cette coopération institutionnelle il y a davantage de communication de la part des élus quant à l'émergence d'un territoire transfrontalier. En effet, un quart des étudiants interrogés à l'université de Dunkerque déclarent avoir lu un article dédié à l'espace transmanche dans les journaux locaux ou vu une émission télévisée consacrée à cette thématique. Cette part descend à 20,6% des étudiants interrogés à Saint-Brieuc et à 16,2% des étudiants havrais. La part de ces derniers peut s'expliquer par la diffusion de l'émission transmanche par France 3. 6 havrais sur 15 qui ont répondu à la question déclarent ainsi avoir vu une émission de télévision consacrée au transmanche. Reste à savoir si la médiatisation de l'espace transmanche est due à la proximité géographique, à la coopération institutionnelle ou à un autre paramètre. Notre étude ne permet pas de répondre à cette interrogation, mais au vu

de la répartition géographique des universités qui ont le plus grand nombre d'étudiants touchés par cette médiatisation (une localisée en Manche Ouest, une localisée en Manche centrale et l'autre localisée en Manche Est) il ne semble pas que le critère « proximité géographique » puisse expliquer, à lui seul, cette tendance.

Les liaisons maritimes¹¹⁰

	Liaison Fr ¹¹¹	Echantillon Fr	Liaison Angl	Echantillon Angl
Signification frontière	69%	60%	67	73%
Esp transmanche	65%	65%	68%	65%
Ouverture	53%	47%	24%	14%
Maritime	15%	23%	18%	16%
Résident esp	42%	27%	29%	24%
Non résident esp	42%	56%	59%	66%
Manche	72%	70%	61%	65%
Aucune	18%	26%	23%	13%
Fermeture	15%	17%	12%	20%

Source : D. Blanchard, 2016

Tableau 24 : Représentation en fonction de la présence ou de l'absence de liaisons maritimes

Cette variable est celle qui influence le moins les représentations, que ce soit par rapport aux variations vis-à-vis des échantillons nationaux ou en lien avec les similitudes entre étudiants français et anglais interrogés dans une université localisée dans une ville disposant d'une liaison transmanche. La seule similitude observée entre Français et Anglais est qu'ils disent moins n'être pas résidents de l'espace transmanche (42% de l'échantillon liaison maritime français et 59% de l'échantillon liaison maritime anglais contre respectivement 56% et 66%

¹¹⁰ L'échantillon français « liaison maritime » se compose de 134 étudiants. L'échantillon anglais « liaison maritime » comprend 85 étudiants. Les échantillons sont consultables en détail en Annexe 13.

¹¹¹ Liaison FR correspond aux universités françaises localisées dans une ville disposant d'une liaison. Liaison Angl correspond aux universités anglaises localisées dans une ville disposant d'une liaison maritime. « Échantillon FR » et « échantillon Angl » correspondent à l'intégralité des échantillons nationaux.

des échantillons nationaux). Cela peut être mis en rapport avec l'importance des transports dans la constitution territoriale : assister tous les jours au ballet incessant des car-ferries et savoir ainsi que l'on peut, que l'on a les moyens matériels, pour se déplacer et aller de l'autre côté de la mer, peut influencer les représentations associées à l'émergence d'un territoire transfrontalier.

Les pratiques territoriales

Ici encore nous observons peu de variations entre les sous-échantillons et les échantillons nationaux et peu de similitudes entre les sous-échantillons français et anglais. Nous constatons deux similitudes : les Français et les Anglais qui traversent la Manche ont moins le sentiment que l'espace transmanche est maritime et pensent moins ne pas partager une identité transmanche avec les résidents de l'autre rive de la Manche.

Conclusion du chapitre 5

L'analyse des représentations associées à l'espace transmanche légitime la réflexion conceptuelle menée tout au long de notre travail : les représentations de l'espace transmanche sont effectivement marquées par sa maritimité, par la présence de la frontière, ainsi que par l'insularité des Anglais qui explique en partie les différences observées, notamment dans leur relation à l'autre. Pour les Français, la Manche apparaît comme un trait culturel et identitaire partagé par l'ensemble des résidents de l'espace transmanche, modifiant ainsi leur rapport à l'altérité (cet autre qui partage avec moi des traits culturels et identitaires n'est en somme pas si différent de moi) et témoignant d'une certaine intégration idéale de part et d'autre de la frontière en lien avec la constitution d'un territoire transmanche. Il en va autrement pour les Anglais. En effet, il semble qu'ils se sentent différents des résidents de la rive sud de l'espace transmanche avec lesquels ils ne pensent pas partager grand-chose de particulier (réponses données en lien avec l'échelle européenne et non pas transfrontalière). Ces résultats montrent que l'intégration idéale transmanche reste peu développée, questionnant ainsi la constitution d'un territoire transmanche.

Cependant les nombreuses représentations associées à l'espace transmanche (figures 29 et 30), et plus particulièrement celles l'assimilant à un espace ouvert, accessible et caractérisé par les échanges entre ses rives, confortent l'intérêt de notre travail pour la conceptualisation des territoires transfrontaliers maritimes ainsi que pour le choix du territoire transmanche en dépit de la faiblesse des sources rencontrées et de l'insularité des Anglais.



Source : D. Blanchard, 2016

Figure 31 : Les représentations associées à l'espace transmanche

Notre analyse ne permet pas de mesurer l'influence des partenariats universitaires sur les représentations spatiales en raison de la mauvaise connaissance des étudiants à ce sujet. Notre travail n'étudie pas non plus le lien entre pratique et représentation en raison du nombre peu important d'étudiants impliqués dans des flux transfrontaliers.

Cependant il démontre que l'existence de la culture celte et la présence des liaisons maritimes n'influencent pas les représentations collectives observées, même si 7 étudiants représentent les liaisons transmanche sur les cartes mentales.

En revanche, la proximité joue un rôle complexe dans l'élaboration des représentations : la distance entre les rives de la Manche n'influence pas les représentations des résidents, dans la mesure où les étudiants des différents secteurs géographiques identifiés (détroit, Manche centrale et Manche occidentale) ne partagent pas de représentations communes. Cependant cette proximité est un élément important dans la délimitation de l'espace transmanche. Le détroit (Pas-de-Calais, Kent) et l'East Sussex sont associés dans 89% des cas à l'espace transmanche alors que le Finistère et les Cornouailles n'y sont inclus que dans 39% des cas. La proximité à la frontière est incontestablement une condition *sine qua none* de l'existence des territoires transfrontaliers, qu'ils soient maritimes ou non.

Chapitre 6 : vers une gouvernance transfrontalière maritime ?

Les chapitres 4 et 5 interrogent l'intégration matérielle et idéale de l'espace transmanche. Le chapitre 6, conformément aux entrées retenues dans la méthodologie d'étude des territoires transfrontaliers (chapitre 3), analyse son intégration institutionnelle et la forme qu'elle prend. Qui sont les acteurs qui participent à la prise de décision ? Comment s'organisent-ils ? Observe-t-on une prise de décision descendante hiérarchique (*top down*), imposée par les acteurs institutionnels ou observe-t-on la mise en œuvre d'une prise de décision ascendante (*bottom-up*) basée sur un processus de concertation et de négociation associant un grand nombre d'acteurs ?

Poser ces questions revient à s'interroger sur le concept de gouvernance et plus précisément sur les singularités de la gouvernance transfrontalière maritime en gardant à l'esprit les spécifiés induites par l'insularité du Royaume Uni.

La gouvernance est un concept indissociable des territoires transfrontaliers dans la mesure où le « *gouvernement s'apparente au modèle politique traditionnel descendant et centralisé* » (Moyard, Leloup, Pecqueur, 2005) mis en œuvre dans un territoire que l'on conçoit alors « *un niveau administratif neutre où une politique s'applique selon une démarche hiérarchique descendante* » (Moyard, Leloup, Pecqueur, 2005). Or les territoires transfrontaliers n'ont pas d'existence politico-administrative (chapitres 2 et 3) et s'apparentent à « *un construit social permanent en constante évolution reposant sur une pluralité d'acteurs* » (Moyard, Leloup, Pecqueur, 2005). L'existence des territoires transfrontaliers repose sur la capacité des acteurs à se mobiliser et donc sur la mise en œuvre d'une véritable gouvernance, qui s'apparente ainsi « *à un élargissement des champs des acteurs impliqués, à l'interdépendance des acteurs et des institutions tant privées que publiques dans le processus de prise de décision et de l'action ainsi que dans l'imbrication des divers niveaux de pouvoirs tant infra-national que trans-national ou supra-national* » (Moyard, Leloup, Pecqueur, 2005).

Cette capacité à mobiliser les acteurs, tant institutionnels que non institutionnels, tant privés que publics, œuvrant à toutes les échelles est d'autant plus importante dans le cadre des territoires transfrontaliers qu'ils sont multiscalaires et mobilisent des acteurs européens, nationaux et locaux (chapitre 2).

Cette nécessité d'instaurer une gouvernance transfrontalière est renforcée par le fait que le droit national s'applique à l'intérieur des frontières nationales. Or, par définition, les territoires transfrontaliers s'étendent de part et d'autre de la frontière et de ce fait sont régis par plusieurs juridictions nationales, excluant la possibilité de parler de gouvernement transfrontalier. Ainsi l'institutionnalisation des espaces transfrontaliers résulte de la mise en œuvre de la coopération transfrontalière (paragraphe 6.1).

L'objectif de cette mobilisation d'acteurs n'est pas seulement de gérer en commun des problèmes partagés mais surtout de doter l'espace transfrontalier d'un sens et d'un contenu. La gouvernance transfrontalière permet de développer des objectifs communs de développement dans le cadre d'un projet intégré et cohérent où les acteurs partagent ou acceptent de partager une même vision du territoire. Ainsi la gouvernance s'apparente à « *un véritable processus d'appropriation des ressources spatiales et de construction de la territorialité* » (Moyard, Leloup, Pecqueur, 2005). Cette remarque n'est pas sans poser un certain nombre d'interrogations dans le cadre de l'espace transmanche puisqu'il est soumis à deux programmes de coopération distincts. Ainsi nous nous demandons si cette configuration ne nuit pas à l'émergence d'une telle vision à l'échelle de l'espace transmanche (paragraphe 6.1.1).

La gouvernance est applicable dans le cadre de la gestion d'espaces maritimes transfrontaliers dans la mesure où ils sont en cours de territorialisation et associent de nombreux acteurs dont les intérêts peuvent diverger mais qui sont confrontés à des problèmes similaires de part et d'autre de la frontière (résidents littoraux, plaisanciers, commerce maritime, pêcheurs, éoliens *offshore*, plateforme *offshore*, extraction de granulats, association de protection de l'environnement marin ...) (chapitre 1). De plus certaines ressources halieutiques sont mobiles et ne s'arrêtent pas aux frontières tout comme les pollutions marines.

Ainsi la gouvernance transfrontalière maritime « vise à mettre en œuvre une organisation plus rationnelle des usages de l'espace maritime et des interactions entre les usagers, pour équilibrer la demande de développement avec le besoin de protection des environnements marins » (Unesco, 2006 *Vision for a sea change*). Cette approche est d'autant plus importante que les espaces maritimes frontaliers sont appréhendés comme « des espaces interdépendants, parties prenantes d'un bassin de vie ou de développement commun » (MOT). Elle est nécessaire pour développer une vision globale de ces espaces, nécessaires à leur bonne gestion. Cette approche est développée depuis 2007 dans le cadre de la PMI à l'échelle des bassins maritimes européens. Rappelons que L'Union Européenne préconise de développer une approche transfrontalière pour sa mise en œuvre (chapitre 1).

La première partie de ce chapitre (paragraphe 6.1) est destinée à l'analyse de la mise en œuvre de la gouvernance transmanche à l'échelle européenne. Pour ce faire nous identifions les acteurs, étudions leur organisation et analysons l'influence de cette coopération en termes, d'une part, d'intégration spatiale, et d'autre part, de sa répercussion auprès de la population.

La seconde partie (paragraphe 6.2) est consacrée à l'institutionnalisation locale de l'espace transmanche. Son étude repose sur l'analyse des jumelages transfrontaliers et de leur(s) répercussion(s) auprès de la population locale en termes de pratiques et de représentations territoriales.

Tout au long de ce chapitre nous menons une réflexion transversale sur les conséquences induites par la maritimité de l'espace et l'insularité du Royaume-Uni sur la mise en œuvre d'une gouvernance transfrontalière maritime.

6.1. La coopération mise en œuvre dans le cadre de l'Union Européenne : approche top down ou bottom up ?

La frontière franco-britannique se caractérise, selon la MOT, par la faiblesse de sa coopération qui s'explique notamment par l'insularité du Royaume-Uni (insularité qui explique en partie en la position particulière du Royaume-Uni au sein de l'Union Européenne) :

- Il n'a ratifié ni l'accord de Madrid¹¹², traité régissant la coopération transfrontalière à l'échelle européenne, ni ses protocoles additionnels¹¹³.
- Il n'existe pas de traités bilatéraux de coopération transfrontalière entre la France et le Royaume-Uni comme il peut en exister à la frontière franco-belge (accords de Bonn), franco-espagnole (traité de Bayonne), franco-italienne (traité de Rome) ou franco-allemande (traité de Karlsruhe).
- La coopération transfrontalière n'est encadrée par aucune structure juridique, telles que les GECT (Groupement Européen de Coopération Transfrontalière) ou les GLCT (Groupement Locaux de Coopération Transfrontalière), encadrant la coopération¹¹⁴.

¹¹² Cette convention adoptée le 21 mai 1980 a pour objectif de développer la coopération transfrontalière dans divers domaines tels que : le développement régional, le développement urbain et rural, la protection de l'environnement, l'amélioration des infrastructures et des services aux citoyens ou encore l'entraide en cas de sinistre. Son champ d'application est défini comme : « toute concertation visant à renforcer les rapports de voisinage entre les collectivités ou autorités territoriales ». Cette convention vise à promouvoir et à faciliter la coopération entre des autorités ou des collectivités territoriales appartenant à des états signataires de cette convention ayant des frontières communes et situés de part et d'autre de cette dernière. Les actions prévues par la convention cadre visent à créer des groupes de concertation entre les collectivités étrangères, à créer des associations transfrontalières de droit privé et à créer des organismes de coopération intercommunale transfrontalier. La notion de coopération transfrontalière est étendue de manière large et rappelle le principe de base selon lequel elle s'exerce strictement dans le cadre des compétences attribuées à chaque collectivité sans que soit envisageable la moindre modification à cet égard. La convention cadre sur la coopération transfrontalière est en vigueur dans dix-neuf pays (Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Hongrie, Islande, Italie, Lichtenstein, Luxembourg, Pays Bas, Norvège, Pologne, Portugal, Suède, Suisse et Ukraine). Elle a été ratifiée par la France le 15 Mai 1984 et publié par décret n°84-432 du 4 Juin 1984.

¹¹³ Le protocole additionnel de la convention cadre a été ajouté suite aux observations du secrétariat du Conseil de l'Europe quant aux manques de structures existantes dans le droit interne de chaque pays membre et nécessaire à la mise en œuvre d'une telle coopération. Ce protocole permet aux collectivités ou autorités territoriales locales de créer, après accord, un organisme de coopération transfrontalière doté ou non de la personnalité juridique, appartenant au droit public ou au droit privé. Si l'organisme est doté de la personnalité juridique cette dernière est définie par la loi de la partie contractante dans lequel il a son siège.

¹¹⁴ Voir annexe 6

- Les frontières maritimes n'ont été intégrées que récemment au programme européen de coopération transfrontalière.
- Le vote du *Brexit* en faveur de la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne qui, sans remettre totalement en cause la coopération institutionnelle mise en œuvre à la frontière franco-anglaise (puisque cette dernière concerne également les frontières extérieures de l'Union Européenne), pose la question de la motivation des acteurs anglais pour la mise en œuvre de la gouvernance transmanche.

Si ces faits attestent de la faiblesse du cadre juridique encadrant la coopération transfrontalière franco-britannique complexifiant sa mise en œuvre (déjà fort difficile en l'existence d'un cadre institutionnel au vu des disparités législatives entraînées par la frontière), il n'en demeure pas moins qu'il existe, au sein de l'espace transmanche, des processus en lien avec son institutionnalisation, tant à l'échelle locale (jumelages, accords bilatéraux entre collectivités tels que ceux qui existent entre le département du Finistère et le comté de Cornouailles ou entre le département du Pas-de-Calais et le comté du Kent), qu'à l'échelle européenne (2 programmes INTERREG couvrent l'espace transmanche (ces programmes sont détaillés au paragraphe 6.1.1)).

L'objectif de cette 1^{ère} partie est de questionner l'institutionnalisation de l'espace transmanche à l'échelle européenne (c'est-à-dire celle mise en œuvre dans le cadre du programme INTERREG). L'échelle de cette analyse impose de revenir succinctement sur le concept de coopération transfrontalière.

La coopération transfrontalière

Elle se définit comme « *toute concertation visant à renforcer et à développer les rapports de voisinage entre collectivités ou autorités territoriales relevant de deux ou plusieurs parties contractantes, ainsi que la conclusion des accords et arrangements utiles à cette fin* » (article 2 de la convention cadre sur la coopération transfrontalière aussi appelé convention de Madrid). Il convient, pour bien saisir toute la portée de cette notion, de définir plus précisément ce que l'on qualifie de « rapport de voisinage ». La convention de Madrid dont le champ principal est le renforcement de rapports de voisinage entre les collectivités ou

autorités territoriales stipule à son article 2 que « *la convention entrera en vigueur [...] à condition que deux au moins des États ayant accompli cette formalité aient une frontière commune* ». Ainsi cette proximité renvoie à la contiguïté à la frontière. Cependant le bureau d'étude et d'information du Conseil de l'Europe et la convention cadre considèrent que les relations de coopération ne doivent pas se limiter aux seules communes qui touchent strictement la ligne frontière (communes limitrophes) mais peuvent s'étendre à l'ensemble de la « zone frontière ». A l'échelle européenne, cette limite est de 150 km de part et d'autre de la frontière ; cette limite renvoie à la condition *sine qua non* de la coopération transfrontalière qu'est la proximité à la frontière et qui permet de la distinguer de la politique de coopération transrégionale ou transnationale.

À terme, son objectif est de faire émerger des projets territorialisés visant à « créer » des territoires transfrontaliers en atténuant « l'effet frontière » afin de faciliter la vie des résidents de ces espaces. Les actions de coopération transfrontalière sont des actions territorialisées qui impliquent des réalisations concrètes s'inscrivant dans le champ local, contribuant ainsi à la constitution d'un tel territoire, qu'il soit maritime ou non.

Les sources mobilisées

La politique de coopération transfrontalière européenne est menée dans le cadre du volet A du programme européen INTERREG, qui est devenu un outil indissociable de cette politique (note d'information de la MOT, 2015) dans la mesure où l'Europe cofinance ces projets. Si notre analyse est antérieure au *Brexit*, cet événement ne remet pas en cause l'existence des programmes INTERREG à la frontière franco-anglaise puisqu'ils s'opèrent tant aux frontières internes qu'externes de l'Union Européenne (par exemple la Suisse, qui n'est pas membre de l'Union, est associée à certains projets de ce type).

C'est pourquoi notre travail résulte de l'analyse des deux programmes de coopération transfrontalière s'opérant à l'échelle de notre espace à savoir le Programme IV A France (Manche) Angleterre et le Programme IV A des Deux Mers.

Les sources mobilisées pour mener à bien cette analyse sont :

- L'annuaire 2012 des projets approuvés dans le cadre du Programme Opérationnel (PO) des Deux Mers
- La liste des projets approuvés lors des comités de programmation du PO France (Manche) Angleterre en date des 5 Février 2009, 25 Juin 2009, 15 Octobre 2009, 11 Mars 2010 et 24 Juin 2010

Nous retenons la 4^{ème} génération des programmes INTERREG (2007-2013) puisque c'est d'une part, la génération la plus récente¹¹⁵, et d'autre part que c'est à partir de cette génération que l'intégralité de notre périmètre est éligible au volet A d' INTERREG, permettant d'ouvrir les frontières maritimes à la politique de coopération transfrontalière, condition favorable à la construction d'un territoire transfrontalier maritime.

A partir de ces sources, mises en ligne par la Commission Européenne, nous réalisons plusieurs analyses : la première concerne la cohérence entre les deux PO identifiés (paragraphe 6.1.1), la seconde interroge l'influence de ces politiques dans l'intégration matérielle, économique et idéale de l'espace transmanche (paragraphe 6.1.2). L'intégration institutionnelle en lien avec la coopération transfrontalière fait l'objet du paragraphe 6.1.3 dans la mesure où cette dernière est relativement complexe puisqu'elle implique des acteurs relevant de différents échelons territoriaux : européens, étatiques (puisque la coopération transfrontalière doit « *s'exercer dans le cadre des compétences des autorités concernés telle que celle-ci est définie par le droit interne* » (convention cadre sur la coopération transfrontalière)) et locaux. Cette complexité nécessite d'interroger la gouvernance transmanche sous l'angle des acteurs associés et de leur organisation.

¹¹⁵ Lorsque nous avons commencé notre travail. Depuis 2017, il existe une 5^{ème} génération de projets INTERREG

6.1.1 L'existence de deux PO distincts permet-elle de développer une vision commune de l'espace transmanche ?

La gouvernance vise à faire émerger une vision commune et partagée de l'espace ainsi que les actions nécessaires pour la réaliser, aboutissant ainsi à une territorialisation de l'espace (introduction du chapitre 6).

Or dans le cadre de l'espace transmanche, la Manche ne représente pas un territoire macro-régional reconnu par l'Union Européenne (comme le sont la Mer du Nord et la Baltique)¹¹⁶ et, de ce fait, l'espace est soumis à deux projets de coopération distincts (introduction du chapitre 6).

C'est pourquoi il est légitime de s'interroger sur l'existence, en dépit de cette configuration particulière, d'une vision commune et partagée par l'ensemble des acteurs de l'espace transmanche. Ainsi nous nous demandons si les deux PO identifiés proposent une vision commune de l'espace et des stratégies d'action similaires, permettant d'élaborer un véritable projet territorial transmanche. Arrive-t-on à « *une vision partagée des enjeux du développement spatial* » (De Cacqueray, 2011) transmanche ?

Nous analysons également les contacts existant entre les acteurs de ces deux PO afin de déterminer s'ils coopèrent à l'échelle transmanche et s'il existe des liens entre ces deux programmes (liens nécessaires à la constitution d'une vision transmanche partagée).

¹¹⁶ Voir annexe 1

Ce document institutionnel contribue à développer un espace commun et partagé contribuant ainsi à l'intégration idéale de l'espace. La dimension maritime de l'espace ne fait pas l'objet d'un axe spécifique et n'est pas définie comme enjeu de la politique (figure 32). Cependant il y est fait mention transversalement, ce qui peut permettre, à terme, d'unir les acteurs participant aux projets autour de cette thématique transversale.

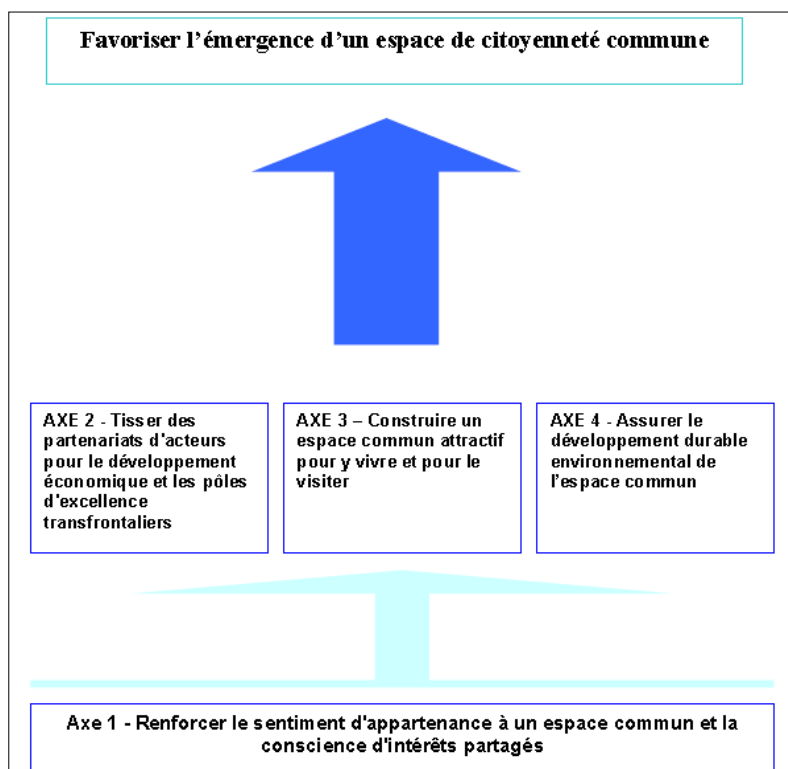


Figure 32: Stratégie du PO France (Manche) Angleterre, Programme opérationnel INTERREG IVA France (Manche) - Angleterre – 2007-2013 (5^{ème} version)

Le PO des deux mers

Ce programme a des objectifs proches du PO précédent puisqu'il est organisé autour de 5 priorités relativement similaires :

- La première vise le développement économique de l'espace

- La deuxième a pour ambition de promouvoir le développement d'un environnement sain et sûr
- La troisième souhaite améliorer la qualité de vie de ses résidents
- Le quatrième est un axe transversal aux deux PO étudiés privilégiant les projets en lien avec la « maritimité » de l'espace
- Le cinquième vise à apporter un soutien technique et humain aux portages de projet (non reconnu comme une priorité stratégique).

Si les trois premières priorités de ce programme sont similaires à celle du PO présenté précédemment, la quatrième diverge quelque peu puisque la dimension maritime de l'espace y tient une place privilégiée. En effet cette priorité encourage les projets transversaux, associant les acteurs des deux PO autour de la dimension maritime de l'espace. Ce fait est d'autant plus important qu'il n'existe pas d'autres exemples impliquant la création d'une priorité commune à deux programmes de coopération distincts.

Objectifs spécifiques

- 1. Développer une zone compétitive au niveau des activités économiques durables, de l'innovation et du capital humain, et renforcer son accessibilité en intensifiant ses complémentarités et en développant son potentiel*
- 2. Promouvoir et consolider le développement durable d'un environnement sûr et sain*
- 3. Améliorer la qualité de vie des habitants de la zone et encourager leur sentiment d'appartenance à une même communauté*
- 4. Prendre en compte la diversité de la zone transfrontalière composée de territoires ruraux, urbains et côtiers tout en mettant l'accent sur la dimension maritime comme élément unificateur clé de la zone*
- 5. Poursuivre le développement sur la base des expériences et meilleures pratiques de coopération transfrontalière existantes, et faciliter l'émergence de nouveaux partenariats dans l'ensemble de la zone du programme*

Figure 33 : Stratégie du PO 2 mers, Programme opérationnel INTERREG IVA des 2 Mers –
Version finale – 19 Septembre 2008

L'analyse menée démontre une certaine similitude entre les deux PO. Ce fait est propice à la mise en œuvre d'une vision commune de l'espace transmanche partagée par l'ensemble des acteurs où la mer apparaît comme un élément fédérateur fort. De plus certains acteurs de ces deux PO travaillent ensemble dans la mesure où l'axe 4 du PO des Deux Mers est transversal aux deux PO précédemment étudiés, rendant possible, tout du moins sur le plan théorique, la mise en œuvre d'une gouvernance transmanche. Cette dernière étant entendue comme le processus permettant d'associer un grand nombre d'acteurs à la prise de décision (introduction de partie).

Ainsi malgré l'existence de deux PO distincts, la situation ne semble pas incompatible à la mise en œuvre d'une gouvernance transmanche. À ce stade de l'analyse il convient d'étudier les acteurs associés à ce processus et les projets en résultants.

6.1.2 La coopération transfrontalière transmanche contribue-t-elle à l'émergence d'un territoire transfrontalier en favorisant l'intégration matérielle et immatérielle de l'espace ?

Nous souhaitons analyser les spécificités de la coopération transfrontalière dans l'espace transmanche en étudiant les composantes identifiées comme stratégiques pour la constitution d'un territoire transfrontalier (première partie de la thèse) : intégration matérielle et immatérielle de l'espace (l'intégration institutionnelle est abordée au paragraphe 6.1.3). Nous portons une attention particulière aux projets en lien direct avec la mer puisqu'elle constitue une spécificité indéniable des territoires transfrontaliers maritimes (chapitre 2). A cette fin le tableau 25 synthétise les thématiques des projets de coopération.

Le tableau 25 résulte de l'analyse des sources citées précédemment (paragraphe 6.1). Les différents projets transfrontaliers, impliquant des acteurs français et anglais (les projets

franco-belge, franco-néerlandais, anglo-belge¹¹⁷ ou anglo-néerlandais ne sont pas retenus car trop éloignés de notre problématique) sont évalués à l'aune de leur(s) thématique(s).

Pour réaliser leur classement nous retenons les trois entrées identifiées dans la méthodologie d'analyse des territoires transfrontaliers (chapitre 3) à savoir : l'intégration matérielle, immatérielle et institutionnelle auxquelles nous ajoutons l'intégration économique. Ce choix s'explique par le nombre important de projets économiques ainsi que par notre souhait de recueillir de telles données lors de notre analyse (chapitre 3). Ces différentes entrées sont répertoriées dans la première colonne du tableau 25.

A partir de ces entrées nous réalisons une sous-classification (deuxième colonne) afin d'affiner l'analyse. Cette dernière est réalisée de manière à mobiliser tous les thèmes abordés dans les projets. Elle résulte d'un rapprochement thématique des différents projets et n'est pas réalisée en fonction de l'intitulé de ces derniers.

L'intégration matérielle renvoie à tous les projets qui contribuent au développement d'un bassin de vie transfrontalier en facilitant la vie de ses résidents et en les incitant à pratiquer l'espace.

L'intégration immatérielle regroupe les projets qui visent à promouvoir une vision commune de l'espace basée sur son histoire, sa culture, ses spécificités physiques ou encore sa maritimité. Cette dernière renvoie aux projets en lien avec le patrimoine maritime de l'espace transmanche (patrimoine culturel, exploitation économique, recherche sur l'environnement marin ou protection de ce dernier ...).

L'intégration économique concerne les projets liés au développement de partenariats entre entreprises de part et d'autre de la frontière, de création de pôles de compétitivité transfrontalier ou encore de projets touristiques.

L'intégration institutionnelle lie les projets en lien avec la gouvernance transmanche c'est-à-dire les projets associant un grand nombre d'acteurs autour de la gestion commune de cet

¹¹⁷ Rappelons que le PO des Deux Mers associe également des acteurs belges et néerlandais

espace. En raison de sa grande complexité, cette thématique est analysée dans la sous-partie 6.1.3.

Les deux colonnes de droite comptabilisent les projets en lien avec les thématiques identifiées. Certains projets sont comptabilisés dans plusieurs catégories.

		Programme des 2 mers	France (Manche) Angleterre
Intégration matérielle	Développer la mobilité	2	3
	Coopération administrative	1	0
	Santé	9	2
	Culture	6	5
	Protection de l'environnement	11	5
	Formation	14	8
	Partenariat scientifique	18	20
	Transport transfrontalier	0	0
Intégration économique	Tourisme	10	2
	Pôle de compétitivité	7	3
	Développement d'entreprises	7	2
Intégration idéelle	Culture commune	9	6
	Maritimité	19	7
Intégration institutionnelle	Gouvernance	9	5

Source : D. Blanchard, 2016

Tableau 25: Les thématiques de la coopération transfrontalière

L'intégration matérielle

La coopération transfrontalière concerne, le plus souvent, le développement local, l'aménagement du territoire ou encore la gestion des services publics afin d'atténuer « l'effet-frontière » et de simplifier la vie de ses résidents (Blanchard, 2009). De ce fait, l'organisation des transports frontaliers est une thématique stratégique de la coopération transfrontalière « terrestre » (ligne de bus transfrontalière et tramway transfrontalier au sein de l'eurodistrict Strasbourg-Ortenau, tram-train de l'eurométropole Lille-Tournai-Tourcoing, gestion commune des opérateurs routiers transfrontaliers au sein de l'eurocité basque). Or l'analyse des projets approuvés révèle qu'aucun projet de coopération transfrontalière n'aborde cette thématique¹¹⁸, pourtant vitale pour la constitution d'un territoire transfrontalier maritime où la discontinuité induite par la mer nécessite d'adopter une politique de transport efficace (1^{ère} partie de la thèse). Nous retrouvons ici aussi une différence avec les territoires « intercôtiers » (chapitre 2) où la thématique des transports est stratégique comme l'atteste la mise en œuvre du « *streng republic nautical highway system* », aux Philippines, en 2003. Cette mesure vise à développer l'intermodalité des circulations maritimes et terrestres pour renforcer l'unité du pays et tenter d'atténuer la rugosité spatiale entraînée par la mer. Outre la mise en œuvre de ces routes maritimes inter-îles (notamment entre Manille et Mindanao), l'État intervient également sur la politique tarifaire des transports (Boquet, in Escach, 2015) (paragraphe 2.3).

La politique de coopération transfrontalière mise en œuvre dans le cadre de l'espace transmanche est loin d'intégrer la politique des transports dans sa stratégie territoriale¹¹⁹, (chapitre 3), freinant ainsi l'intégration matérielle de l'espace transmanche.

Dans le cadre des territoires transfrontaliers « terrestres » la continuité territoriale ne dépend pas uniquement des politiques mises en œuvre dans le cadre des transports, elle est également liée à la construction d'infrastructures comme la réalisation de la passerelle Mimram et du jardin des deux rives entre les villes de Strasbourg et de Kehl. Ces projets permettent, non seulement de développer les pratiques territoriales transfrontalières, mais aussi « d'incarner » et de « matérialiser » la coopération, la dotant ainsi d'une certaine visibilité. Ces grands

¹¹⁸ Même s'il existe un projet (suspendu à l'heure actuelle) de métro transfrontalier dans le détroit (chapitre 3)

¹¹⁹ Même si la liaison Dieppe/Newhaven est soutenue par des acteurs institutionnels

projets permettent de « frapper les esprits » et contribuent à véhiculer l'image d'un lien transfrontalier. Le tunnel sous-la Manche symbolise les échanges franco-anglais (pour certains des étudiants interrogés (chapitre 5)) mais cette infrastructure a été financée par des financements privés et n'entre pas dans le cadre strict de la coopération transfrontalière. Ainsi aucun projet de ce type n'a été développé dans le cadre stricte de la coopération transmanche. Ce fait ne s'explique pas uniquement par le caractère maritime de l'espace puisque des projets existent dans d'autres espaces maritimes (pont de l'Øresund, nombreux ponts japonais), mais surtout par le caractère insulaire du Royaume-Uni : de telles infrastructures risqueraient de menacer la souveraineté anglaise.

La politique de coopération transmanche intervient peu dans la structuration transfrontalière (transport, infrastructure), cependant certains projets visent à développer des mobilités transfrontalières, ce qui est bénéfique à l'intégration matérielle transmanche dans la mesure où de nombreux étudiants mentionnent un manque un motif pour se déplacer (chapitre 5). Ainsi le projet « *Coast to côte* » vise à développer les mobilités résidentielles (échange de résidence) au sein de l'espace transmanche et certains projets culturels incitent à la pratique de l'espace via l'organisation de manifestations transfrontalières (concerts, expositions, arts du cirque ou spectacles scéniques) tels que les projets « Art du cirque de part et d'autre de la Manche » ou « Moments inoubliables en Normandie et Sud-Est anglais » ou encore « zone européenne de projets artistiques ».

L'intégration matérielle de l'espace consiste non seulement à favoriser les déplacements de ses résidents mais également à améliorer leur condition de vie, notamment à travers la simplification des formalités administratives : ainsi les élus de l'eurodistrict permettent aux Français résidant sur le territoire allemand de l'eurodistrict de ne plus se déplacer au consulat français de Munich pour obtenir leur papier d'identité (alors que certains habitent à 5 minutes de la France). Il n'existe, à notre connaissance, aucun projet aussi abouti au sein de l'espace transmanche où seul le projet CBOOPSD (*Cross Bordery Observatory for Optimising Public Service Delivery*) concerne une coopération administrative via la création d'un observatoire transfrontalier pour l'optimisation des prestations de service public entre le Kent et le Pas-de-Calais.

Intégration économique

L'amélioration de la vie des résidents des espaces transfrontaliers concerne également l'intégration économique de l'espace (chapitre 3), qui vise à lutter contre le chômage sévissant dans certains espaces défavorisés (chapitre 3). Cette politique implique le développement de l'apprentissage linguistique (projet GAPS qui permet de développer des stages d'apprentissage transfrontaliers tout en répertoriant les offres d'emplois transfrontaliers), le développement d'un outil de diagnostic des besoins en formation linguistique ou encore la création d'un réseau transfrontalier d'établissements scolaires dans le domaine de l'apprentissage des langues et de l'insertion en entreprise. Si ces projets intègrent une réelle dimension transfrontalière, la plupart des projets en lien avec l'intégration économique (19 projets sur 22), proposent des formations indépendantes de part et d'autre de la frontière, réduisant ainsi leur portée stratégique.

La mise en œuvre de projets touristiques est récurrente parmi les projets identifiés. Si cette thématique est peu structurante pour la constitution d'un territoire transfrontalier elle n'en est pas moins importante puisqu'elle peut contribuer à l'intégration matérielle de l'espace (en favorisant les pratiques transfrontalières), à son intégration immatérielle (en contribuant à diffuser une vision commune de cet espace), ainsi qu'à son intégration institutionnelle en développant un réseau d'acteurs transfrontaliers (figure 24).

L'intégration idéale de l'espace

Cette dernière s'analyse à travers l'existence de représentations et de visions spatiales communes (chapitre 5). Or les projets en lien avec la mer participent à la diffusion d'une vision et d'un patrimoine commun en lien avec la maritimité de l'espace donnant ainsi de la valeur ajoutée à la coopération transfrontalière (chapitre 5). De ce point de vue nous pouvons identifier quelques projets remarquables :

- Le programme « *Boat 1550 BC* » vise à diffuser l'identité transmanche (qui date de – 1550 selon le programme) en se basant sur la découverte (en Manche) du plus vieux navire connu au monde. Le programme a mis en place, des deux côtés de la Manche, une exposition itinérante pour renforcer ce sentiment d'appartenance à un espace maritime commun, partagé dès la préhistoire.
- Le projet « HMS » vise à renforcer et à pérenniser le partenariat transfrontalier existant entre ses membres pour améliorer, développer et promouvoir conjointement, de part et d'autre de la Manche, le patrimoine maritime commun et l'histoire partagée qui y est associée.
- La promotion de l'histoire commune repose aussi sur trois programmes visant à valoriser l'héritage culturel franco-anglais issu des deux guerres mondiales et des guerres napoléoniennes (projets WW2, grande guerre et jardins et murailles) tout en valorisant le potentiel touristique de l'espace.

Ainsi la coopération transfrontalière maritime vise à renforcer le sentiment d'appartenance à un espace commun au sein duquel les résidents partagent un patrimoine et d'une identité ; la mer joue un rôle important dans cette intégration idéale de l'espace qui est favorable à l'émergence d'un territoire transfrontalière maritime. Faut-il encore qu'elle ait des répercussions sur la population. L'analyse menée au chapitre 5 révèle que la vision véhiculée par les institutions est partagée par les étudiants, mais met aussi en évidence la faiblesse de sa médiatisation : les étudiants entendent peu parler de l'espace transmanche et peu d'entre eux voient/lisent des émissions/des articles en lien avec cet espace¹²⁰, limitant la portée opérationnelle de l'intégration immatérielle liée à la mer. Au vu de cette faible communication, nous nous demandons si la population est associée à la gouvernance transfrontalière.

¹²⁰ 53 étudiants français et 21 étudiants anglais déclarent avoir lu un article sur l'espace transmanche et 15 étudiants français et 21 étudiants anglais ont répondu avoir vu une émission sur l'espace transmanche

La mer a une influence variable sur l'intégration matérielle et immatérielle transmanche

La coopération transfrontalière maritime transmanche a peu de portée sur l'intégration matérielle de l'espace : pas de projets structurants dans le domaine des transports, pas de grands projets d'infrastructures, quelques partenariats concernant la création d'événements transfrontaliers et quelques échanges de bonnes pratiques dans le domaine de la formation. Cette faiblesse s'explique par la distance induite par la mer, par la discontinuité induite par la frontière administrative mais aussi par l'insularité des Anglais qui s'exprime à travers une certaine méfiance voire réticence à s'engager dans une politique de coopération très « intégrante » (le Royaume-Uni n'a pas ratifié le traité sur la coopération transfrontalière, n'a pas signé d'accords bilatéraux de coopération avec la France). Cette situation est à mettre en relation avec le résultat du vote anglais en faveur de la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne. Cependant la mer joue un rôle plus important dans l'intégration idéale de l'espace. La coopération transfrontalière maritime vise à renforcer le sentiment d'appartenance à un espace commun au sein duquel les résidents partagent un patrimoine et une identité ; la mer joue un rôle important dans cette intégration idéale de l'espace qui est favorable à l'émergence d'un territoire transfrontalière maritime. De plus la mer apparaît comme l'élément fédérant les différents acteurs. Faut-il encore qu'elle ait des répercussions sur la population. C'est pourquoi le paragraphe 6.1.3 est destiné à l'analyse des acteurs associés à la gouvernance transmanche.

6.1.3 L'intégration institutionnelle de la coopération transfrontalière : la mer contribue-t-elle à la mise en œuvre d'une gouvernance transfrontalière maritime ?

S'interroger sur l'intégration institutionnelle de la coopération transfrontalière implique d'analyser les acteurs qui y sont associés ainsi que leur organisation : qui prend les décisions ?

Comment sont mis en œuvre les projets ? Les territoires transfrontaliers maritimes n'ayant pas d'existence politico-administrative, il est nécessaire d'interroger la gouvernance mise en œuvre au sein de l'espace transmanche. Celle-ci fait référence à « *la mise en réseau des différents acteurs institutionnels, politiques, économiques et sociaux dans la perspective d'un projet de développement pérenne* » (Carles, 2006).

Ainsi nous nous demandons si, à l'échelle transmanche, le principe de pouvoir hiérarchique descendant (*top down*), laisse place à une coordination d'acteurs divers dans les processus de prise de décision. La gouvernance transmanche permet-elle « *le passage d'approches sectorielles descendantes vers des approches territoriales et inter-actives entre acteurs et institutions diverses* » (Chia, Mathé, Rey Valette, Michel, Soulard et al, 2010), passage nécessaire à la constitution des territoires transfrontaliers (introduction du chapitre 6).

Afin d'analyser les spécificités et les faiblesses de la gouvernance transmanche nous identifions, dans un premier temps, les acteurs de la gouvernance, puis dans un second temps leur organisation.

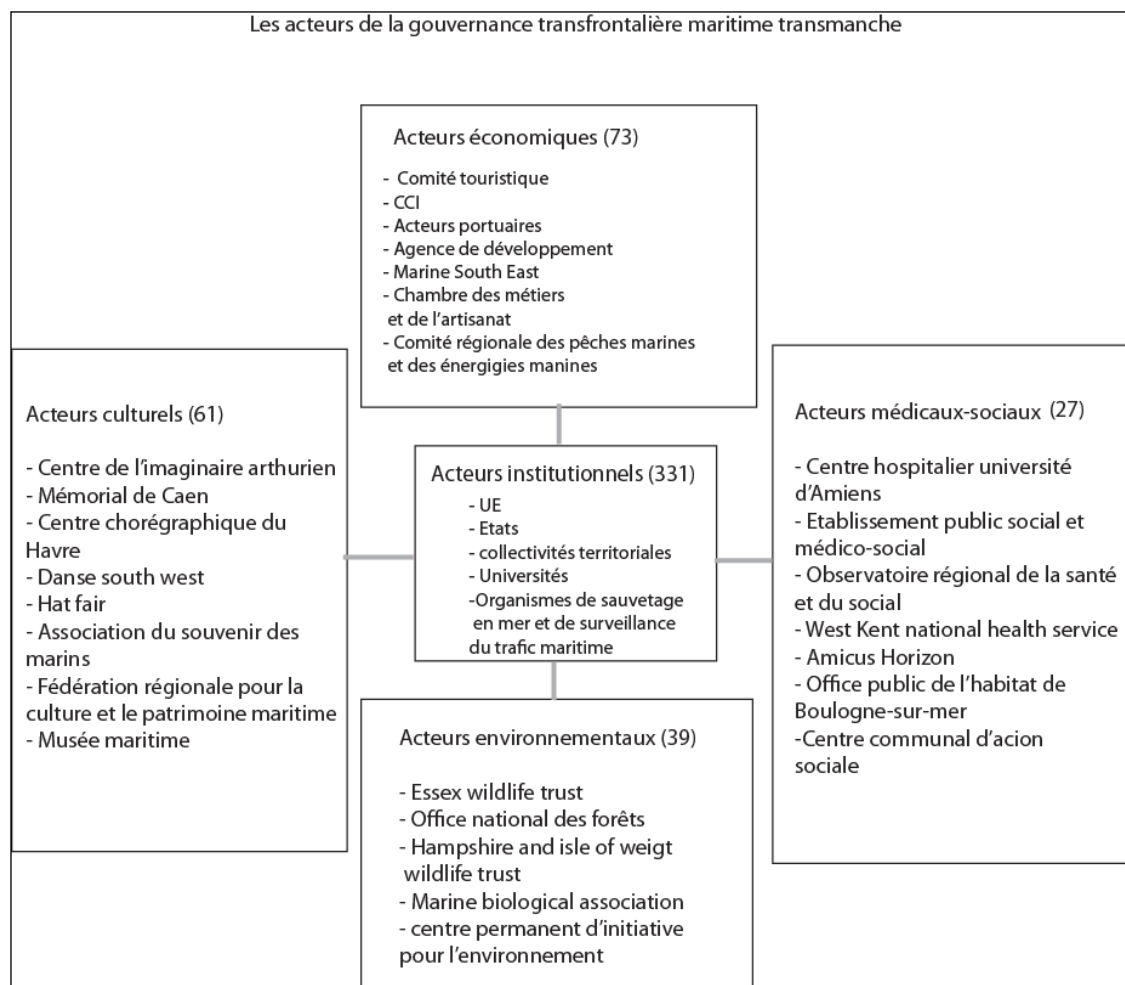
Les acteurs de la gouvernance

La figure 34 résulte de l'analyse des différents partenaires des projets approuvés dans le cadre des PO France (Manche) Angleterre et des Deux Mers (paragraphe 6.1.1). Elle a été réalisée après le recensement des différents acteurs associés aux projets (chef de file ou autre acteur répertoriés dans les PO).

Les acteurs associés à plusieurs projets apparaissent plusieurs fois dans les comptes.

Parmi les sources consultées (introduction du paragraphe 6.1), nous observons 331 acteurs institutionnels (dont certains interviennent dans plusieurs projets), 73 acteurs économiques, 61 acteurs culturels, 39 acteurs environnementaux et 27 acteurs médico-sociaux.

La liste des acteurs représente, dans les différents encarts, ceux comptabilisés le plus grand nombre de fois.



Source : D. Blanchard, 2016

Figure 34: Les acteurs de la gouvernance transmanche

L'analyse de la figure 34 démontre que les acteurs institutionnels sont les plus impliqués dans la coopération transfrontalière maritime (recensés 331 fois) :

- Les acteurs européens sont incontournables dans les programmes INTERREG puisqu'ils codéfinissent les objectifs stratégiques des PO, arrêtent les PO et cofinancent les projets.
- Les acteurs étatiques le sont tout autant puisque la coopération ne peut s'effectuer que dans la limite des compétences des collectivités territoriales ; or la France et le Royaume-Uni sont des États centralisés qui contrôlent les pratiques des

collectivités territoriales¹²¹ : les préfets de région français doivent approuver les projets des collectivités avant qu'ils soient soumis aux acteurs européens. De plus les collectivités territoriales françaises ne disposent que de faibles compétences maritimes : la sûreté et la sécurité maritimes relèvent de la compétence de l'État, et plus précisément du Secrétariat Général pour la MER (SGMER) qui assure la coordination interministérielle entre les différentes administrations concernées (défense, gendarmerie, douanes, affaires maritimes et sécurité civile). Le SGMER pilote et anime l'action des trois préfets maritimes qui organisent l'action de l'État en mer. Ces derniers gèrent les CROSS (Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage en mer) qui ont pour mission de coordonner les opérations de sauvetage en mer. En Angleterre la sûreté et la sécurité maritime relèvent aussi de l'État et plus particulièrement de la *Maritime and Coastguard Agency* (qui relève du ministère des transports anglais) qui gère les MRCC (*Maritime Rescue Coordination Centre*). Ainsi tous ces acteurs prennent activement part à la gouvernance transmanche. De plus la gestion des secours transmanche revêt une dimension transfrontalière via le MANCHEPLAN¹²² qui encourage la coopération franco-britannique dans le domaine de la sûreté maritime¹²³, où les membres du service du département d'incendie et de secours du Pas-de-Calais coopèrent avec ceux du *Kent fire and rescue service* pour lutter conjointement contre les risques d'incendies en mer dans le détroit.

- Les acteurs institutionnels locaux comprennent les collectivités territoriales (commune, département, région, intercommunalité, city, comté, district, borough) et les universités. Les premières sont des acteurs privilégiés de la coopération transfrontalière dans la mesure où ce sont ces échelons qui impulsent cette politique et qui la portent. Les secondes participent de manière bénéfique à la

¹²¹ La centralisation de l'Angleterre a été renforcée en mars 2012 suite à la suppression des agences régionales de développement, qui étaient des autorités territoriales équivalentes aux régions.

¹²² Le Manche Plan est un accord franco-britannique entré en vigueur le 15 mai 1978 et modifié le 29 mai 2013, dont l'objet est d'organiser la coopération entre les autorités françaises et britanniques en cas de sinistre maritime en Manche. Il traite notamment des procédures de coopération dans les opérations de recherche et de sauvetage maritime, de prévention et de lutte contre les pollutions et de gestion des circulations perturbées. La coopération franco-britannique dans le domaine de la sûreté et de la sécurité maritime s'illustre également à travers les réunions biannuelles entre les préfetures maritimes de Manche Mer du Nord et Atlantique et de la *maritime and coastguard agency*, réunions dénommées AFATG (*Anglo-French Accident Technical Group*).

¹²³ Voir exemple de coopération prônée par le ManchePlan en annexe 21

gouvernance dans la mesure où leur expertise transmet des connaissances spatiales nécessaires dans le processus de prise de décision. De plus les universitaires sont souvent des forces motrices pour l'impulsion de projets transfrontaliers.

- En revanche les acteurs locaux non institutionnels sont sous-représentés dans le processus : les acteurs du monde économique apparaissent 83 fois dont les ports 10 fois, les acteurs en lien avec le tourisme 18 fois, alors que les entrepreneurs ne sont pas représentés. Les acteurs culturels apparaissent 61 fois ; ce sont, le plus souvent, des associations, mais il y a également quelques musées. Nous recensons 39 acteurs environnementaux, qui sont, pour la plupart, des organismes publics comme l'office national des forêts. Quant à eux les acteurs médico-sociaux apparaissent 27 fois (groupes hospitaliers, observatoire de la santé, offices d'habitat public. Cette sous-représentation risque de nuire à la constitution d'un territoire transmanche dans la mesure où ce dernier n'est pas constitué uniquement d'un espace maritime mais aussi des territoires riverains et de ses habitants. L'objectif de la gouvernance transfrontalière maritime est bien de faciliter la vie de ces populations en tentant d'atténuer « l'effet-frontière », en essayant de créer du lien et de la continuité là où la frontière administrative et la mer ont instauré de la discontinuité (en prenant en considération les opportunités créées par la présence de la mer). Selon nous, cet objectif ne peut être atteint qu'en associant les acteurs non institutionnels au processus de prise de décision.
- Cette difficulté à associer les acteurs locaux se retrouve également auprès des acteurs du monde marin (hors université), puisque nous ne comptabilisons que 59 acteurs liés directement à la mer tels que l'IFREMER, VIGIPOLE ou encore la *marine biological association*. Cette absence risque ici encore de créer des difficultés pour l'émergence d'un territoire transmanche puisque la dimension maritime de cet espace est indéniable et que la mer représente un atout pour la constitution de cet espace et de son développement (exploitation économique, protection de l'environnement marin, intégration idéale de cet espace...). Selon nous, les acteurs du monde marin doivent prendre part au processus de gouvernance puisque la mer représente un élément fédérateur fort dans le processus d'émergence de la gouvernance transmanche. En effet, les projets associant le plus grand nombre d'acteurs sont ceux en lien avec cette dernière (comme le projet CAMIS ou encore le projet CHARM 3).

Ainsi l'analyse des acteurs démontre une faiblesse de la gouvernance transfrontalière : les acteurs institutionnels portent la gouvernance transmanche alors que les acteurs non institutionnels, les représentants de la société civile et les résidents sont peu associés au processus. Ce fait est contradictoire avec l'objectif prioritaire affiché par la politique de coopération transfrontalière, à savoir l'amélioration de la qualité de vie des résidents des espaces transfrontaliers. Cette situation peut s'expliquer par la méconnaissance de cette politique mais surtout, selon Moullé, 2007, par la complexité du montage des projets transfrontaliers dans le cadre du programme INTERREG qui a tendance à éliminer les petites collectivités, les associations modestes et les entreprises aux moyens limités.

Dans ces conditions il est délicat de parler d'une véritable gouvernance transmanche. Il convient maintenant d'analyser l'organisation de ces acteurs.

La mise en œuvre de la coopération transfrontalière maritime

Analyse des structures de coopération transfrontalière

Dans le cadre de la coopération transfrontalière la mise en œuvre de la gouvernance est complexifiée par l'existence de la limite juridique instaurée par la frontière. En effet cette politique vise à développer des coopérations entre collectivités locales, mais dans les limites de leurs compétences. Or leur niveau d'autonomie et leurs compétences varient grandement d'un État à l'autre, contribuant à créer un flou juridique. Pour tenter d'atténuer la confusion juridique suscitée par la coopération transfrontalière il existe des outils visant à faciliter sa mise en œuvre (GECT, GLCT, GEIE)¹²⁴. La mise en œuvre de ces organismes conjoints de coopération transfrontalière constitue, selon la Convention Cadre sur la Coopération Transfrontalière, la forme de coopération la plus aboutie. Or à la différence des frontières allemandes ou belges il n'existe pas de telles structures franco-britanniques (l'euro-région nord-transmanche prenait la forme d'un GEIE¹²⁵, tout comme le comité de suivi du

¹²⁴ Voir annexe 7

¹²⁵ Voir annexe 7

programme des deux mers, mais ces deux structures intègrent également des institutions belges et néerlandaises).

L'absence de ces structures atteste de la faiblesse de la coopération franco-britannique, faiblesse qui se retrouve dans les formes privilégiées de la coopération transmanche à savoir le partenariat et la constitution de réseau d'acteurs tels que les projets A-I Chem Channel (*Academy-Industry Chemistry Channel*) qui consiste à développer un partenariat universitaire dans le domaine de la chimie ou le projet ECO-FAB qui vise à développer un réseau transfrontalier dans le domaine de l'éco-rénovation et à favoriser les échanges entre les étudiants français et anglais (relations nombreuses entre le GRETA Basse-Normandie et le *Sussex Coast college* d'Hastings). Ce type de coopération est, selon nous, peu intégrateur et conforte l'idée que la gouvernance transmanche reste peu développée. Cependant il existe quelques projets plus aboutis, même s'ils demeurent minoritaires.

La mer contribue au rapprochement des différents acteurs

Nous l'avons vu dans le paragraphe 6.1.1, la mer contribue à doter l'espace transmanche d'une vision partagée par les acteurs des deux PO et donc à leur rapprochement qui contribue au décloisonnement de la politique transfrontalière transmanche.

Ce rapprochement d'acteurs multiples se retrouve dans certains projets destinés à instaurer une gestion commune de l'espace transmanche tels que les programmes CHARM 3 (*Channel Integrated Approach for Marine Resource Management*) qui vise à mettre en œuvre des outils communs pour parvenir à une gestion intégrée des ressources maritimes sur l'intégralité du périmètre franco-anglais, le programme aboutissant à la création d'un observatoire marin transfrontalier ou encore le programme FLOODCOM visant à développer une gestion intégrée des risques d'inondation marins. Ainsi la mer contribue à rassembler de multiples acteurs unis autour de sa gestion intégrée, instaurant ainsi une certaine gouvernance.

Cette gouvernance prend sa forme la plus aboutie à travers le projet CAMIS dont l'objectif affiché est « *d'élaborer et mettre en œuvre une politique maritime intégrée de l'espace Manche tout en stimulant des coopérations concrètes entre acteurs* ». L'analyse du projet CAMIS résulte de la confrontation entre les documents officiels trouvés (notamment sur le site internet du projet ainsi que sur les guides de la coopération transfrontalière publiée par la DATAR) et les observations émises durant notre phase d'observation directe.

CAMIS : le projet le plus abouti en matière de gouvernance transmanche

Ce projet fait suite au projet EMDI+ (Espace Manche Développement Initiative) qui a notamment permis de faire valoir l'espace Manche comme un espace pertinent de coopération européen. Il s'inscrit dans le PO France (Manche) Angleterre et a duré quatre ans : d'octobre 2009 à décembre 2013 (MOT). Analysant ce projet sous l'angle de la gouvernance, nous n'énumérons pas tous les projets mis en œuvre dans le cadre de CAMIS, mais orientons notre analyse sur le jeu des acteurs que nous étudions suite à une phase d'observation directe (figure 35).

CAMIS contribue à créer une gouvernance entre ses acteurs internes mais également vis-à-vis des acteurs du programme des deux mers via le développement des forums de la Manche, forums qui se déroulent annuellement et qui sont ouverts à tous ceux qui souhaitent intervenir, notamment les acteurs locaux du monde maritime et côtier. Ce projet expérimental constitue une plateforme d'expression et d'échanges ouvert à l'ensemble des acteurs. Ces forums qui regroupent, en général, une centaine d'acteurs, voire plus, se décomposent en deux temps : présentation par des experts des principaux enjeux de la Manche lors de la matinée et ateliers destinés à faciliter les échanges entre les différents acteurs l'après-midi et à mettre en œuvre la SMI (Stratégie Maritime Intégrée) finale visant à fixer les orientations de la Politique Maritime Intégrée de la Manche (chapitre 1).

L'observation directe

Quand ? Les phases d'observation directe se sont déroulées lors des manifestations suivantes (organisées dans le cadre du projet CAMIS) :

- Octobre 2010 à Exeter lors du premier forum de la Manche
- Janvier 2011 à Fécamp lors de la conférence « collectivité du littoral de la Manche : quelles actions et quels moyens face au risque de pollution maritime accidentelle ? » co organisée par le projet CAMIS et la conférence de régions transmanche
- Novembre 2011 à Rennes lors du second forum de la Manche
- Juillet 2011 à Rouen lors de la manifestation « les projets font leur show », organisée dans le cadre du projet Interreg IV A
- Novembre 2013 à Rouen lors de la conférence finale du projet CAMIS
- Avril 2014 à Southampton lors du premier forum trans-manche PEGASEAS
- Juillet 2014 à Caen lors du deuxième forum PEGASEAS

Comment ? Nous avons respecté la méthodologie de l'observation directe sans prendre part au processus de prise de décision. Nous avons privilégié l'anonymat pour ne pas biaiser l'observation. Au vu du grand nombre de participants notre présence est demeurée inaperçue et n'a nullement influencé le processus observé.

Pourquoi ? Le choix de cette méthode est motivé par plusieurs raisons :

- Confronter les documents officiels aux faits
- Se familiariser avec un processus très complexe et parvenir à le comprendre
- Analyser les acteurs présents à ces manifestations afin d'étudier la portée de la gouvernance transmanche, leur rôle dans le processus de prise de décision et les liens existant entre les différents projets de coopération transmanche (leurs acteurs entretiennent-ils des liens ?)
- Etudier les différents projets adoptés dans le cadre du projet CAMIS et analyser leur portée dans le cadre de la constitution de l'espace transmanche

Source : D. Blanchard, 2016

Figure 35 : Encart méthodologique relatif à la phase d'observation directe

Outre ces forums, CAMIS fait également le lien entre les acteurs impliqués dans différents projets transmanche à travers les manifestations intitulées « *Roadshows* » et « les projets font leur buzz » ; véritable « événements de capitalisation » de la coopération transmanche visant à établir un contact entre tous les acteurs concernés. De plus CAMIS est associé à l'assemblée de l'arc Manche (chapitre 3) qui est également une plateforme de discussion consacrée aux

débats sur l'élaboration d'une politique maritime intégrée à l'échelle européenne et au renforcement des partenariats transmanche.

Ainsi CAMIS cherche à créer des échanges, des débats et à associer l'ensemble des acteurs à l'élaboration de la SMI (Stratégie Maritime Intégrée), document qui vise à instaurer une gestion commune et partagée de la Manche (dans le cadre de la PMI européenne (chapitre 1)).

Outre la SMI, CAMIS a également constitué deux bases de données : l'une recensant l'ensemble des projets menés à l'échelle de la Manche, l'autre l'ensemble des acteurs transmanche, en vue de faciliter les échanges entre ces derniers.

CAMIS vise également à faire du lobbying auprès de la commission européenne en vue de « créer une macro-région Manche » afin de donner une meilleure visibilité à cet espace et de mieux coordonner les actions de coopération transfrontalière qui y sont menées. Cette centralisation des projets de coopération permettrait d'en accroître l'efficacité dans la mesure où elle améliorerait l'articulation et la complémentarité des programmes adoptés à l'échelle Manche.

Si CAMIS contribue fortement aux échanges entre les acteurs de l'espace transmanche (via les différentes manifestations organisées dans le cadre de ce programme, notamment les « forums de la Manche »), œuvrant ainsi pour la mise en œuvre d'une véritable gouvernance, il n'en demeure pas moins qu'elle comporte quelques faiblesses. Il n'y a qu'un forum par an, ce qui est relativement faible par rapport à la gouvernance mise en œuvre au sein des territoires transfrontaliers terrestres tels que l'eurodistrict Strasbourg-Ortenau. Cette faible périodicité peut s'expliquer par la distance induite par la mer (cela demande du temps et un budget pour se rencontrer et échanger). Non seulement les échanges sont peu fréquents, mais en plus la structure de la gouvernance repose sur un réseau informel et volontaire ce qui peut la fragiliser : cette organisation résulte de la volonté des collectivités anglaises qui ne souhaitent pas s'orienter sur une structure de gouvernance plus aboutie.

Les difficultés de la coopération institutionnelle transmanche

L'analyse menée au paragraphe 6.1 démontre que la coopération institutionnelle menée à l'échelle européenne souffre de certaines difficultés qui ne sont pas sans conséquence sur la constitution d'un territoire transfrontalier :

- La faible répercussion des projets sur l'intégration matérielle de l'espace transmanche et notamment son inaction dans le domaine des transports transmanche.
- La forme que prend la gouvernance : les rencontres entre les acteurs restent relativement peu fréquentes (par exemple il n'y a qu'un « forum de la Manche » par an), le lien entre les acteurs associés aux différents projets a du mal à s'établir. De plus la gouvernance transmanche reste basée sur un réseau d'acteurs informels et volontaires ce qui contribue à la fragiliser.
- La difficulté à associer les acteurs non institutionnels, notamment les résidents, au processus de prise de décision, témoignent d'un certain désintérêt de leur part vis-à-vis de cet espace.

Dans ces conditions il est délicat d'affirmer que la gouvernance transmanche est un processus ascendant (*bottom up*). Nous sommes dans une situation hybride entre le modèle ascendant et le modèle hiérarchique descendant (*top down*), situation attestant que la gouvernance transmanche nécessite d'être développée, notamment en y associant des acteurs non institutionnels.

Il convient de nous demander si les résidents de l'espace prennent davantage part au processus d'institutionnalisation locale que représentent les jumelages. Ces derniers sont-ils des outils mobilisables dans le cadre de la constitution d'un territoire transfrontalier ?

6.2 : Les jumelages : des outils mobilisables dans le cadre de la constitution d'un territoire transfrontalier ?

L'analyse des jumelages est nécessaire dans la mesure où ils ont, entre autres, pour objectifs « de créer l'Europe des citoyens » et de promouvoir la mobilité intereuropéenne. Après un rappel du cadre législatif dans lequel ils sont mis en œuvre (paragraphe 6.2.1), nous analysons les facteurs en lien avec leur mise en œuvre pour étudier leur répercussion sur la construction d'un territoire transfrontalier. L'influence de la proximité géographique dans le choix des communes jumelles est longuement questionnée dans la mesure où la proximité à la frontière est constitutive des territoires transfrontaliers (paragraphe 6.2.2). Le travail mené dans le paragraphe 6.1 démontre que la coopération transfrontalière transmanche s'effectue selon une démarche ascendante hiérarchique (*top down*) et peine à s'ouvrir à ses résidents qui sont pourtant des acteurs majeurs de la territorialisation de l'espace (chapitre 1), c'est pourquoi le paragraphe 6.2.3 analyse la répercussion des jumelages sur la société civile. Nous nous demandons si la politique des jumelages s'inscrit dans une démarche *bottom up*, dynamique essentielle pour la constitution d'un territoire transfrontalier (introduction du chapitre 6).

6.2.1 Le cadre législatif des jumelages : la coopération décentralisée

Retour sur sa définition

Elle désigne selon le titre 4 de la loi n°92/25 du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République « *toutes les relations établies entre une ou plusieurs collectivités territoriales françaises et une ou plusieurs collectivités territoriales étrangères* ». Le terme « décentralisé » fait ainsi référence aux types d'acteurs concernés, à savoir les collectivités territoriales et leur groupement ; les actions décentralisées s'effectuent donc entre collectivités territoriales, même si l'État continue d'exercer un contrôle important sur la politique extérieure des collectivités territoriales en France (contrôle financier dans l'attribution des subventions, création d'organismes étatiques tournés vers la coopération décentralisée tels que le haut conseil de la coopération internationale, la commission de la coopération

décentralisée, la délégation pour l'action extérieure des collectivités territoriales du ministère des affaires étrangères).

Si cette définition est assez large et ne donne que peu d'informations sur le type d'actions que peuvent mener les collectivités territoriales françaises avec leurs homologues, certains auteurs tel que Bernard Dolez, 1993, soulignent que cette notion est principalement employée pour désigner les seules relations de coopération entre les collectivités territoriales françaises et leurs homologues du tiers monde et plus particulièrement celles d'Afrique noire. Dans ce cas les actions menées dans le cadre de la coopération décentralisée seraient très ciblées et concerneraient principalement l'aide au développement, l'appui institutionnel et la réalisation d'actions concrètes (écartant ainsi les jumelages de la coopération décentralisée). Cependant la majeure partie des ouvrages lus, y compris des documents relatifs à la coopération décentralisée publiés par le Ministère des affaires étrangères (MAE), positionnent ces jumelages dans le cadre de la première phase de la coopération décentralisée. Nous nous positionnons dans la lignée de ces auteurs en affirmant que les jumelages, et notamment leur première génération, s'inscrivent dans le cadre de la première phase de la coopération décentralisée, même si cette dernière a évolué en raison des modifications qu'ont subi les contextes économique, historique, social et politique.

Historique législatif

Si les premiers jumelages ont été mis en œuvre dès le début des années 50, les premières lois régissant la coopération décentralisée n'apparaissent qu'en 1982. Il s'agit des lois Defferre, dites loi de décentralisation qui accroissent la marge d'autonomie des collectivités territoriales dans le domaine de la coopération internationale en décentralisant les compétences de l'État vers les collectivités et leurs groupements.

Ces lois seront renforcées par la loi ATR, loi relative à l'administration territoriale de la République du 6 Février 1992, qui stipule que l'État reconnaît et soutient l'action extérieure des collectivités territoriales et de leurs groupements.

La loi Thiollière du 2 février 2007, permet aux collectivités territoriales et à leurs groupements de conclure des conventions avec des autorités locales étrangères pour mener des actions de coopération, d'aide au développement et de mettre en œuvre et/ou financer des actions à caractère humanitaire en cas d'urgence. Cette loi s'inscrit bien dans les tendances actuelles d'évolution de la coopération décentralisée ou l'on est passé d'une coopération décentralisée principalement axée sur les jumelages à une coopération décentralisée basée sur l'aide au développement et s'accompagnant d'actions plus concrètes.

Source : D. Blanchard, 2016

Figure 36: Historique de la coopération décentralisée française

De la pertinence des jumelages dans l'analyse d'un territoire transfrontalier

Le choix des jumelages se justifie de plusieurs manières :

- L'impact territorial des jumelages est peu étudié dans la mesure où ils sont principalement analysés par des juristes et des politologues et moins par les géographes. Cependant leur analyse géographique est pertinente puisqu'ils génèrent des flux de personnes et permettent de mettre en œuvre, sur les espaces concernés, des structures de gouvernance territoriale.
- Les jumelages ont une réelle incidence sur le territoire, point de vue conforté par Dijkstra, 2000 : *«impliquant des élus et des administrés représentatifs d'un territoire donné, la coopération décentralisée (et les jumelages qui en sont un élément) génère des flux de capitaux, d'idées, de pratique en faveur du développement des entités*

territoriales partenaires : elle participe alors à l'évolution de l'environnement géographique [...]. En bref il est question d'un fait de société qui contribue à transformer l'espace». Ainsi les jumelages sont un objet géographique.

- Ils impliquent directement la population. Or notre travail met en évidence le manque d'implication de la population dans l'institutionnalisation de l'espace transmanche et ses conséquences négatives sur sa territorialisation.
- En outre ces pratiques font émerger le sentiment d'une appartenance commune (Menu, 2000) ce qui est également un élément important des processus de construction territoriale (chapitre 5).

Si aucune définition du terme jumelage ne fait consensus, la définition trouvée sur le site de l'AFCCRE (Association Française du Conseil des Communes et des Régions d'Europe), reprend les éléments consensuels :

- *« Si le terme "jumelage" est reconnu sur le plan international, il fait souvent l'objet d'une confusion et parfois même d'une controverse quant aux éléments contenus dans ce concept. C'est Jean Bareth (1912-1970), premier Secrétaire Général du Conseil des Communes d'Europe qui donna une définition de ce qui était alors la première forme de coopération entre collectivités locales : "Le jumelage, c'est la rencontre de deux communes qui entendent s'associer pour agir dans une perspective [européenne], pour confronter leurs problèmes et pour développer entre elles des liens d'amitié de plus en plus étroits » ».*¹²⁶

De plus, toutes les définitions lues sont consensuelles sur la nécessité d'associer la société civile et les acteurs institutionnels aux jumelages afin de développer un sentiment d'amitié mutuelle entre les peuples.

Cette définition donne également des informations sur leurs objectifs : contribuer à incarner l'Europe et faire émerger le concept d'Europe des citoyens (compte tenu de notre sujet nous analysons spécifiquement les jumelages européens, même si de nombreux jumelages sont

¹²⁶ Si les jumelages ne concernent pas seulement l'Europe notre réflexion concerne, au vu de notre sujet, les jumelages européens dont les objectifs diffèrent quelque peu des autres.

institués hors de l'Union Européenne). Ainsi le rapport Adamio de 1984 affirme que « *la solidarité entre les citoyens des états membres, la connaissance qu'ils ont les uns des autres et leur coopération mutuelle- éléments indispensables à la construction européenne, ont été fortement encouragés et facilités par le jumelage des villes* ». Ces faits, s'ils concernent des échelons territoriaux localisés à proximité de la frontière, contribuent selon nous à l'émergence d'un territoire transfrontalier même si l'objectif des jumelages a évolué. Une étude de leur historique est nécessaire pour cibler la phase la mieux adaptée à notre analyse.

L'historique des jumelages

Le graphique 5 permet de distinguer différentes phases dans le processus de jumelage qui est un mouvement qui se développe de 1945, jusqu'à nos jours :

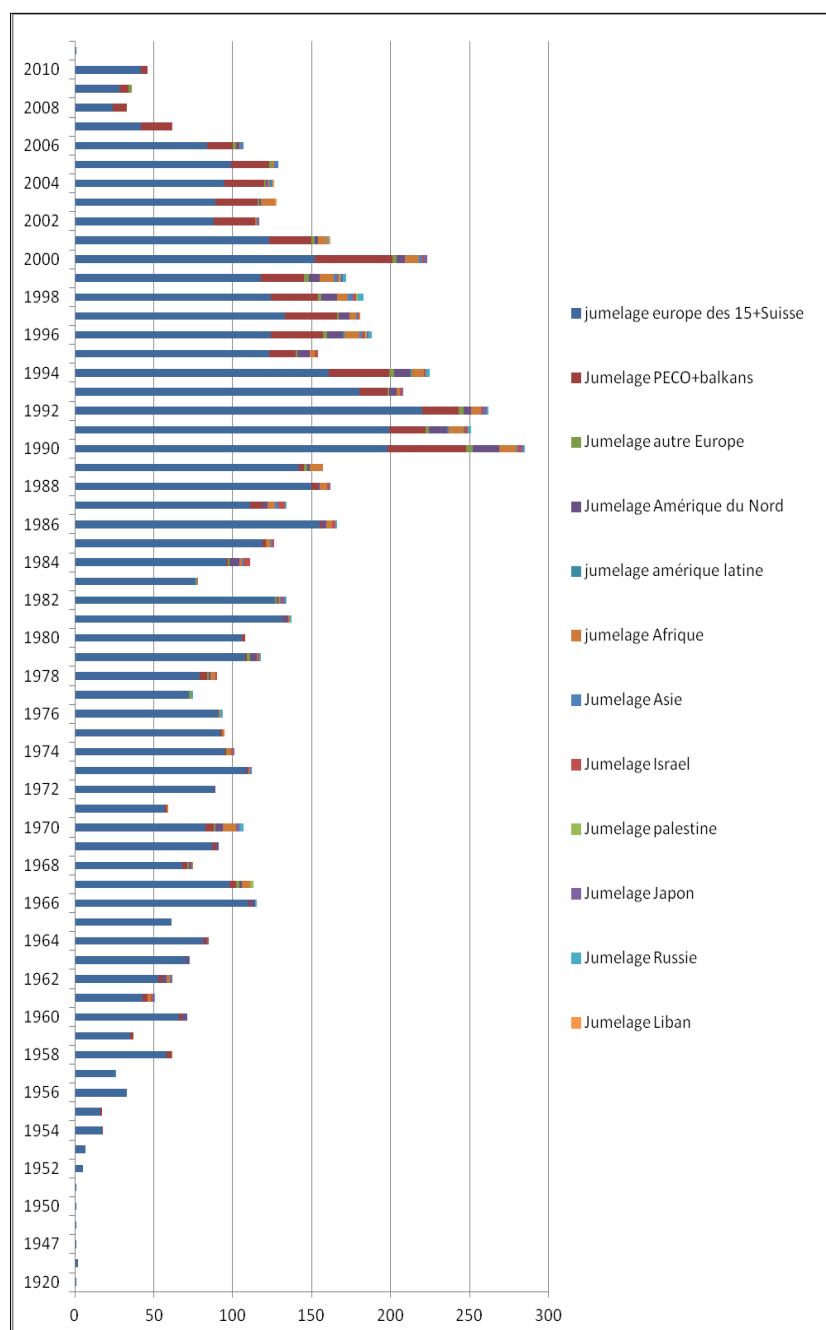
- La première phase va de 1920 à 1965. Durant cette période les jumelages français concernent principalement des pays situés sur le continent européen. Cela s'explique par le contexte politique : ces pays sortant de guerre il est important de renforcer l'amitié entre les anciens alliés et d'effacer les antagonismes qui se sont créés durant la guerre. Nous pouvons qualifier ces jumelages de « jumelage réconciliation » (Dijkstra, 2000).
- La seconde, située entre 1965 à 1989, est caractérisée par l'apparition de partenaires africains et membre des Pays d'Europe Centrale et Orientale (PECO). Les premiers sont, pour la plupart, d'anciennes colonies françaises localisées en région sahélienne. La notion de Tiers Monde fait éruption sur la scène politique mondiale suite au processus de décolonisation et un large mouvement de solidarité, auquel prennent part les collectivités, se met en place sur la scène internationale. Ainsi les communes françaises se jumellent avec des communes africaines pour mener des actions à caractère humanitaire et d'aide au développement. Les jumelages permettent alors d'instaurer un partenariat entre les deux communes et de garantir la pérennité des actions et de développer des échanges sociaux et culturels. Nous pouvons ici parler de « jumelages coopération » (Diabal Sarr, 2011). Les jumelages avec les PECO sont à

rapprocher de l'objectif européen des jumelages, mais une construction européenne étendue et non plus centrée sur les pays européens ayant pris part aux deux guerres mondiales. Nous ne sommes plus dans une optique de réconciliation entre les pays-comme c'était le cas pour la première génération de jumelages, mais plutôt dans une optique d'aide au développement dans le cadre de la politique européenne de cohésion : il convient d'aider les pays les plus en retard à rattraper les pays les plus avancés.

- La troisième, située entre 1990 et le début des années 2000, est caractérisée par l'essor des jumelages entre la France et les PECO. Cette tendance peut s'expliquer par le contexte de l'après Guerre Froide et de la disparition de l'URSS. En effet avant la chute du mur de Berlin en 1989 il était déconseillé par le CCE (Conseil des Communes d'Europe) de se jumeler avec une ville communiste »¹²⁷. La fin du clivage entre l'Est et l'Ouest peut donc expliquer l'essor des jumelages avec ces pays à partir des années 1990. De plus la politique de cohésion européenne trouve ses prémices dans l'acte unique de 1987. Ces facteurs peuvent être complétés par les demandes d'adhésions de certains de ces pays à l'Union Européenne et l'entrée dans l'Europe de 10 d'entre eux en 2004, suivi de deux autres en 2007.

¹²⁷ L'ouvrage retraçant l'histoire de la fédération mondiale des villes jumelées montre bien l'antagonisme qui existe à l'époque entre deux associations rivales : le monde bilingue qui développe des jumelages avec n'importe quel partenaire, y compris des partenaires communistes et le CCE (Conseil de Communes d'Europe) qui est défavorable aux jumelages avec des pays communistes. Ces propos sont également repris par Sabine Menu qui affirme que le « *CCE exclut de donner son soutien aux relations avec les pays communistes* ».

Malgré l'apparition de nouveaux partenaires, les pays de l'Europe des quinze (notamment l'Allemagne et le Royaume-Uni), ainsi que la Suisse restent les partenaires privilégiés de la France. Nous nous demandons si la proximité est un facteur qui influence le choix de la commune jumelée, proximité nécessaire pour associer les jumelages à la construction d'un territoire transfrontalier.



Source, AFCCRE

Graphique 5: Date de création des jumelages impliquant la France

6.2.2 Les facteurs expliquant la mise en place des jumelages sont-ils compatibles avec la mise en œuvre d'un territoire transfrontalier ?

Méthodologie d'étude

Dans un premier temps nous identifions la localisation des principaux partenaires de la France afin d'analyser l'importance des jumelages avec les pays frontaliers. Si ces jumelages sont majoritaires nous pouvons penser que la proximité est un facteur intervenant dans le choix des villes jumelles. De plus, si cette institutionnalisation se faisait au sein d'espaces contiguës à la frontière, cela renforcerait son intérêt pour la constitution d'un territoire transfrontalier. Nous analysons également d'autres facteurs tels que les facteurs historique, culturel et politique dans la mise en place des jumelages tout en réfléchissant à leur répercussion sur la mise en œuvre d'un territoire transfrontalier.

Pour réaliser cette étude nous constituons une base de données. Pour ce faire il est nécessaire de réfléchir aux sources utilisables :

L'Atlas de la coopération décentralisée du Ministère des affaires étrangères et européennes (MAEE) puisque la coopération décentralisée fait référence aux actions extérieures des collectivités territoriales et pas uniquement aux actions d'aide internationale et d'aide au développement menées par les collectivités territoriales françaises dans les pays dits du « sud » (paragraphe 6.2.1). De plus cette source semble relativement fiable dans la mesure où, en dépit du fait que cette politique se veuille décentralisée vis-à-vis de l'État, celui-ci exerce un grand contrôle sur les politiques extérieures des collectivités françaises. Ainsi les actions de coopération décentralisées sont centralisées par l'État au sein de la Délégation pour l'Action Extérieure des Collectivités Territoriales (DAECT).

L'annuaire des mairies de France qui donne des informations sur les jumelages mis en œuvres par les différentes collectivités. Cependant cet annuaire n'est pas à jour pour les jumelages des communes de la Somme.

Les données fournies par la CUF (Cités Unies de France), branche française de la FMCU (Fédération Mondiale des Cités Unies) qui a fusionnée en 2004 avec l'IULA (Union Internationale des Autorités Locales) pour donner naissance au CGLU (Cités et Gouvernements Locaux Unis), association dont fait également partie le CCRE (Conseil des Communes et des Régions d'Europe). L'objectif de ces associations est de fédérer les collectivités territoriales engagées dans une politique de coopération décentralisée c'est pourquoi nous avons pensé à cette source avant de l'écarter. En effet la CUF est spécialisée dans les relations d'aide au développement et d'aide humanitaire et se concentre principalement sur les actions de coopération en direction des pays dits du « sud »¹²⁸. Ainsi la CUF œuvre principalement pour la mise en œuvre de la seconde phase de la coopération décentralisée consacrée à l'aide humanitaire des PED (Pays En Développement), nous éloignant des jumelages européens. De plus les pays européens concernés par la politique de la CUF sont principalement des Pays d'Europe Centrale et Orientale, éloignés de notre problématique.¹²⁹

Les données fournies par le CGLU. Cette association étant mondiale et ne possédant pas de branche française nous ne poursuivons pas dans cette voie. Et ce d'autant plus que nous ne trouvons pas de données relatives aux jumelages sur le site internet de cette association.

¹²⁸ En effet la CUF est liée par convention à l'Agence Française pour le Développement (AFD), à la Croix Rouge française et au Ministère des Affaires Etrangères et Européennes (MAEE) afin de « *contribuer à développer, en lien avec le MAEE et les associations d'élus des collectivités locales, la coopération décentralisée en tant que mode d'intervention spécifique des collectivités locales pour mieux répondre aux enjeux de la démocratie locale, de la décentralisation et du développement local, ainsi que pour valoriser la contribution des collectivités locales aux objectifs du millénaire pour le développement* ». Elle est également membre du programme solidarité eau et du Comité Français pour la Solidarité Internationale (CFSI).

¹²⁹ L'Arménie, la Pologne, la République Tchèque, la Roumanie, la Slovaquie, la Croatie, la Serbie, la Russie, les Balkans occidentaux, la Bosnie Herzégovine et l'Albanie et aucun membre de l'Europe des 15.

L'annuaire des villes jumelées, réalisé par l'AFCCRE (Association Française du Conseil des Communes et des Régions d'Europe), a pour objectif de regrouper les collectivités territoriales françaises engagées dans une politique de coopération en lien avec la construction de l'Europe. En effet depuis sa création l'association anime le mouvement des jumelages en France et aide les collectivités dans leur engagement en matière de jumelage. Les données fournies par l'AFCCRE semblent pertinentes pour notre travail de recherche, mais, nous demandant si elles sont exhaustives ou restreintes aux membres de l'association, nous les comparons à celles fournies par l'atlas de la coopération et par l'annuaire des mairies de France. Ces deux vérifications démontrent que l'annuaire est exhaustif et non limité aux seules communes membres.

Outre les sources françaises nous consultons des sources britanniques, à savoir les informations données par la *Twinning association* qui fournit une liste qui se veut exhaustive des jumelages franco-britanniques.

Ainsi pour réaliser notre base de données nous mobilisons principalement l'annuaire des villes jumelées de l'AFCCRE en y ajoutant certains jumelages donnés par les autres sources lorsqu'ils ne figurent pas dans l'annuaire.

Les pays frontaliers de la France font partis de ses partenaires privilégiés

La France comptabilise 6783 jumelages. Ses partenaires privilégiés sont l'Allemagne avec 2256 jumelages, le Royaume-Uni avec 1113 jumelages, puis l'Italie avec 908 jumelages. Cette répartition géographique peut s'expliquer par le contexte d'origine des jumelages (paragraphe 6.2.1) et par la proximité géographique de ces pays. En effet 92% des jumelages français concernent un pays membre de l'Union Européenne et 72% de ces jumelages un pays frontalier (graphique 7). N'ayant qu'un seul pays frontalier non membre de l'Union Européenne, la Suisse, il est difficile à ce niveau de l'étude de savoir lequel de ces deux facteurs a le plus de poids dans le choix de la commune jumelle.

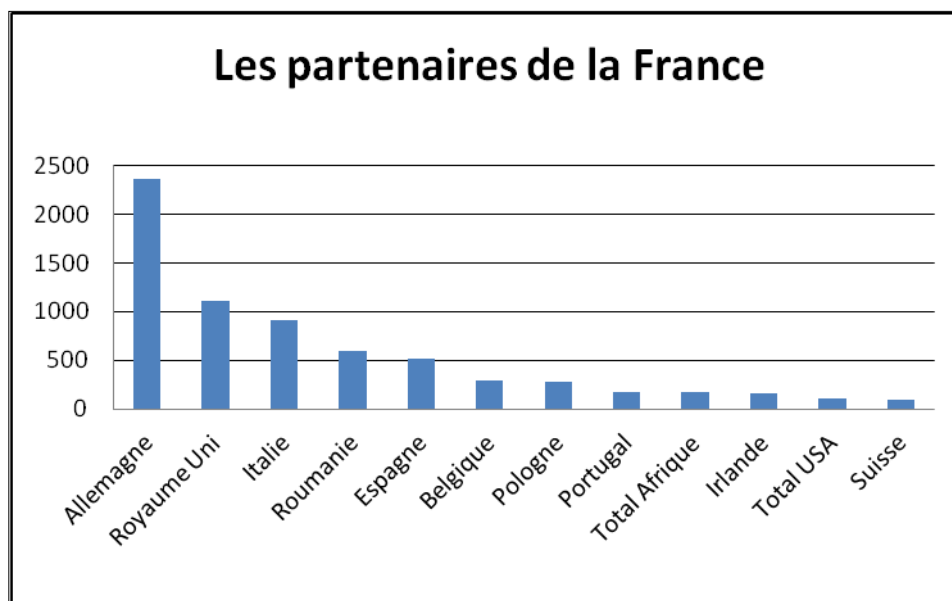
La 4ème position de la Roumanie peut s'expliquer d'une part par l'objectif de construction européenne des jumelages, et d'autre part par l'existence de liens culturels forts puisque c'est

un pays francophone et de culture latine (contrairement à la Pologne qui arrive en 7^{ème} position).

Outre les pays européens la France est également jumelée avec des communes africaines (171 jumelages), premières partenaires non européennes de la France. Les villes asiatiques sont aussi des partenaires privilégiés (50 jumelages), tout comme celles d'Amérique du Nord (109 jumelages avec les États Unis et 55 avec le Canada dont 13 avec le Québec). Il existe également 41 jumelages avec des communes israéliennes. Cependant ces jumelages (hors Europe) ne représentent que 6% des jumelages totaux de la France, malgré leur rapide essor. Ce faible pourcentage s'explique par l'importance du facteur européen (bien qu'il ne soit pas le seul) dans la politique des jumelages ainsi que par des facteurs culturels.

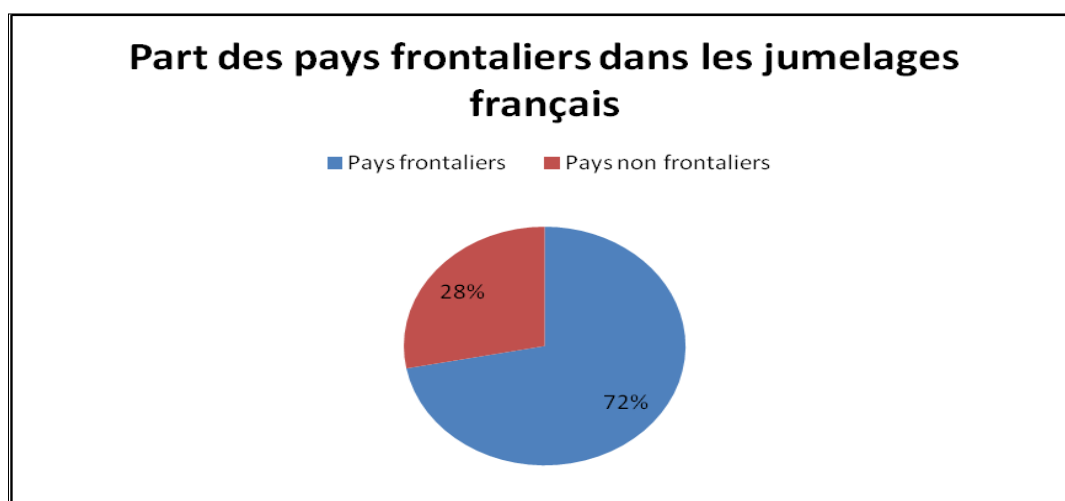
Les jumelages avec les pays asiatiques concernent principalement la Chine et le Japon. Les jumelages avec la Chine sont à mettre en relation avec l'importance que prend la Chine sur la scène économique internationale. Ceux avec le Japon peuvent s'expliquer d'une part par les désastreuses conséquences de la seconde guerre mondiale sur l'économie japonaise et d'autre part par le rôle que tient le Japon dans l'économie mondiale (membre de la Triade).

Les jumelages avec les États Unis peuvent s'expliquer par l'histoire de ce pays : en effet ils ont été essentiellement peuplés par des migrants européens et ont été un allié important durant la seconde guerre mondiale. Les liens historiques entre la France et les États Unis sont forts : du général Lafayette aux nombreuses possessions françaises aux États Unis. Cette amitié historique est scellée par un présent de taille : la statue de la Liberté. La proximité culturelle peut expliquer le nombre important de jumelages avec le Québec. Un autre facteur explicatif peut être d'ordre économique : l'émergence de la puissance étatsunienne après la seconde guerre mondiale.



Source : D. Blanchard, 2011¹³⁰

Graphique 6 : Répartition des jumelages des collectivités françaises par pays



Source : D. Blanchard, 2011

Graphique 7 : Part des jumelages selon leur dimension transfrontalière

¹³⁰ Nous avons pris le parti de représenter la Suisse sur ce graphique, car nous observons un gros saut dans la distribution statistique entre la Suisse et le pays suivant, la République Tchèque qui n'a que 57 jumelages avec la France.

Total Afrique regroupe l'ensemble des jumelages concernant un pays africain, y compris Madagascar. Total USA représente l'ensemble des jumelages concernant les États-Unis, tous États confondus.

Le graphique 6 représente les pays avec lesquels la France a le plus de jumelages (plus de 100 jumelages, hormis la Suisse qui en possède 96).

Les partenaires privilégiés de la France sont des pays limitrophes et européens. Il est nécessaire, à ce niveau d'analyse, de réaliser une étude à une échelle plus fine afin d'analyser plus précisément l'importance jouée par la proximité géographique dans la politique de jumelage.

Les facteurs expliquant la mise en œuvre des jumelages à l'échelle départementale peuvent-ils contribuer à la constitution d'un territoire transfrontalier ?

La proximité géographique

Ce facteur est central dans notre réflexion puisque la proximité à la frontière est constitutive des territoires transfrontaliers (chapitre 2). Pour que les jumelages puissent être considérés comme des outils privilégiés pour la mise en œuvre d'un territoire transfrontalier, il convient que cette proximité soit un élément en lien avec la mise en œuvre des jumelages.

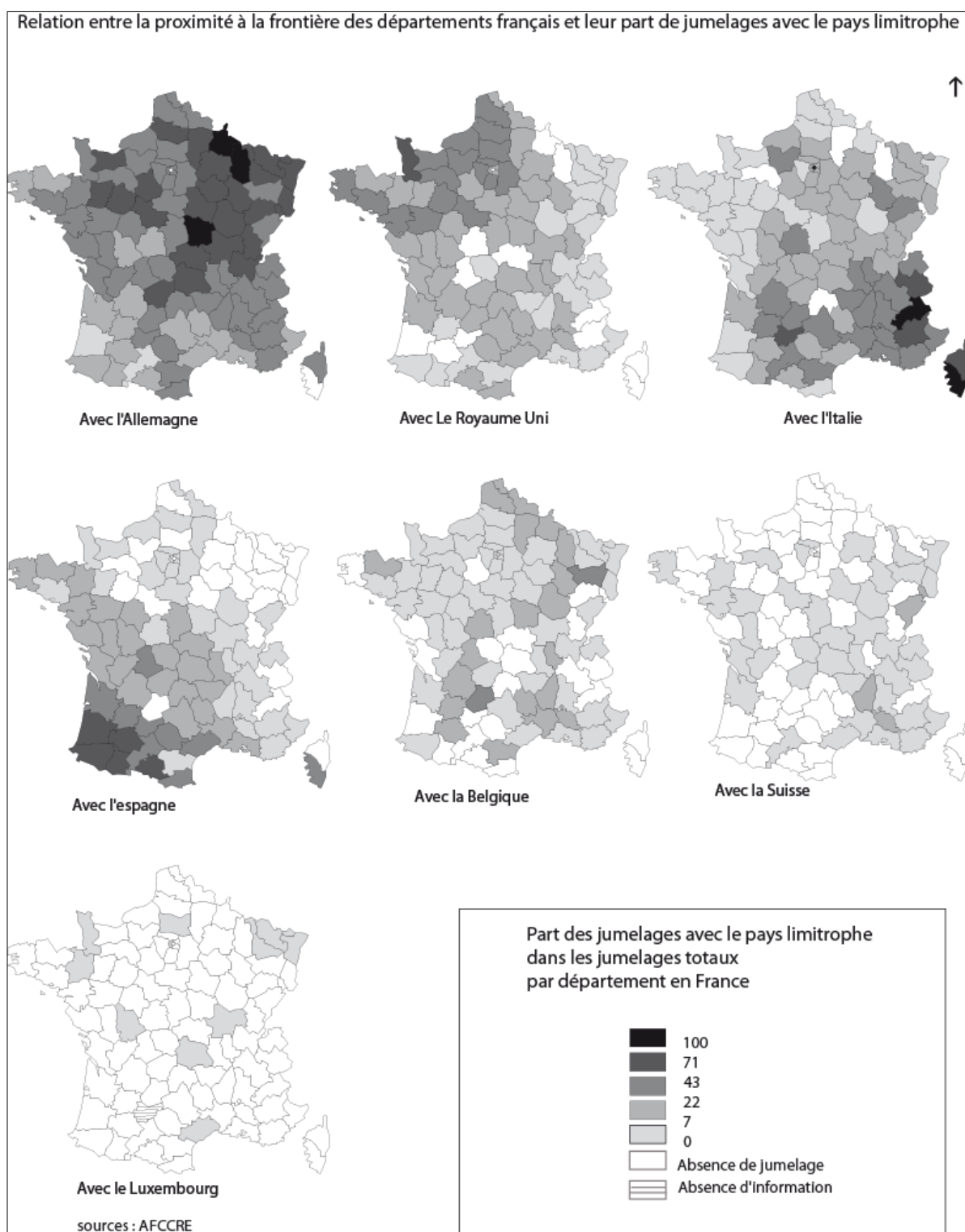
L'analyse de la répartition des jumelages à l'échelle nationale démontre l'importance que joue la proximité dans la politique de jumelage : les pays voisins sont globalement des partenaires privilégiés. L'importance de la proximité se retrouve-t-elle à une échelle plus fine ? Pour répondre à cette interrogation une analyse à l'échelle départementale est privilégiée car cette échelle permet d'avoir une « vue d'ensemble » du territoire de France métropolitaine et de dégager éventuellement des tendances fortes. Elle permet aussi d'obtenir des données harmonisées entre la France et le Royaume-Uni, puisque cet échelon territorial correspond à l'échelon européen NUTS3, même échelon que les comtés anglais avec lesquels nous menons des comparaisons par la suite. ¹³¹

¹³¹ De plus à l'échelon NUTS2 les comtés anglais sont regroupés, et nous n'avons donc pas de données à l'échelon du comté ce qui nous paraissait moins pertinent dans la mesure où la localisation est l'élément clé de notre analyse. De plus les données anglaises que nous avons trouvées étaient à l'échelle du comté.

L'analyse ne se limite pas aux départements localisés à la frontière franco-anglaise puisque notre travail se positionne dans une dimension comparative ; l'un des objectifs étant d'identifier l'existence (ou non) de particularités liées aux frontières maritimes.

Si cette échelle se révèle pertinente pour l'analyse, elle nous confronte aux problèmes de l'harmonisation des sources à l'échelle européenne. En effet les données départementales trouvées en matière de jumelage concernent les pays étrangers et non pas les échelons territoriaux inférieurs. Ainsi nous sommes d'une part confrontés au manque d'harmonisation des données et d'autre part au manque d'harmonisation entre échelons territoriaux selon les pays. C'est pourquoi notre carte montre le nombre de jumelage par département français et par pays frontaliers¹³².

¹³² La carte des départements français est consultable en annexe 22



Source : D. Blanchard, 2011

Carte 39: Plage de cartes relative à la part des jumelages transfrontaliers par département français

L'analyse des cartes montre très nettement un gradient territorial à proximité des frontières franco-italienne, franco-espagnole, franco-anglaise et franco-allemande : les communes françaises localisées à proximité de ces frontières concentrent, en général, de nombreux jumelages avec celles localisées dans le pays frontalier. Ainsi les jumelages entre communes françaises et anglaises sont plus nombreux dans l'ouest et plus précisément dans le quart nord ouest de la France alors que celles localisées dans l'est de la France sont moins impliquées dans ces jumelages. Les jumelages entre communes françaises et italiennes sont plus présents dans les collectivités territoriales du sud-est de la France et moins présents dans l'ouest français. De même les jumelages avec l'Espagne se concentrent dans le sud-ouest de la France.

En raison du grand nombre de communes françaises jumelées avec une commune allemande et de l'histoire entre ces deux pays, le gradient est relativement moins marqué que pour les cas de figures précédents. Toutefois les communes localisées à l'est de la France entretiennent des relations privilégiées avec leurs homologues allemandes.

En revanche les jumelages avec les communes suisses, belges et luxembourgeoises sont plus dispersés en raison de leur faible nombre. Une analyse plus détaillée de ces jumelages est proposée (page 307-308).

Pour conclure nous pouvons affirmer que la proximité géographique des communes jumelées est un élément qui intervient dans la politique des jumelages dans la mesure où ces derniers impliquent des échanges réguliers entre les membres du comité de jumelage. La proximité facilite ces pratiques (même si elle n'est pas le seul facteur explicatif à la mise en œuvre d'un jumelage).

A ce stade de l'analyse nous pouvons affirmer que les jumelages peuvent être des éléments mobilisables dans le cadre de la constitution d'un territoire transfrontalier et ce d'autant plus qu'ils contribuent à incarner la proximité affective existant entre résidents de deux communes transfrontalières.

Les facteurs culturels et historiques

Questionner l'importance de ces facteurs dans la mise en place de la politique de jumelage est également une interrogation centrale de notre problématique dans la mesure où les territoires transfrontaliers nécessitent une certaine intégration immatérielle de part et d'autre de la frontière (chapitre 2). Si les jumelages s'appuient sur une telle proximité ils peuvent ainsi contribuer à renforcer le sentiment d'appartenance à un espace commun et participer à la territorialisation de l'espace transfrontalier.

Grand nombre de jumelages impliquant des communes européennes ont pour objectif la constitution de l'Europe de la paix qui repose principalement, à la fin de la seconde guerre mondiale, sur la réconciliation franco-allemande (paragraphe 6.2.1). C'est le cas des jumelages de la Meuse (82% des jumelages de ce département concernent une collectivité allemande) et des Ardennes (76% des jumelages de ce département). Or ces deux départements sont fortement marqués par le contexte historique de la première guerre mondiale : les batailles de Sedan et de Verdun sont emblématiques de ce conflit que ces communes ont choisi de garder en mémoire (forêt classée en forêt de guerre, mémorial de Verdun).

L'histoire explique aussi le nombre important de jumelages entre les communes localisées à proximité de la frontière franco-italienne. Le duché de Savoie est le dernier territoire rattaché à la France métropolitaine¹³³ en 1860 formant les départements français de Savoie et de Haute Savoie. Si le département de Savoie ne concentre que 29% des jumelages du département avec une commune italienne, les communes de Haute Savoie sont bien des partenaires privilégiés des communes italiennes.

Les relations historiques et culturelles sont également au cœur des relations entre les communes françaises et espagnoles. En effet les jumelages se concentrent principalement sur l'axe occidental des Pyrénées en raison de l'accessibilité (cet axe représente l'accès naturel des voies de communication entre la France et l'Espagne) mais aussi grâce à la culture basque. Les territoires basques sont unis dans une tradition de coopération qui remonte au 17^{ème} siècle, période de création de la communauté de travail des Pyrénées. Cette culture est le ciment qui fédère les communes rattachées à l'eurocité basque Bayonne-San Sebastian,

¹³³ Avec le comté de Nice

territoire transfrontalier institutionnel entre le pays basque espagnol (Euskadi) et le département des Pyrénées Atlantiques. Si l'identité basque explique un grand nombre de jumelages localisés à proximité de cette frontière, l'identité catalane en est également un élément explicatif.

Les facteurs culturels et historiques peuvent aussi expliquer l'absence de jumelage entre les communes de l'Aude et leurs homologues espagnoles. En effet ce territoire tend à valoriser son identité cathare et par ce choix politique, il se peut que l'Aude soit moins ouverte vers son voisin espagnol.

Pour conclure nous pouvons affirmer que certains jumelages s'appuient sur une histoire et/ou une culture commune. Les jumelages peuvent être mobilisables dans le cadre de la création d'un territoire transfrontalier, contribuant ainsi à l'intégration immatérielle des espaces transfrontaliers.

Les facteurs environnementaux

Ces facteurs ne sont pas à négliger dans le cadre de notre analyse puisqu'ils peuvent contribuer à véhiculer des valeurs et une identité territoriale communes¹³⁴.

Ils expliquent de nombreux jumelages, notamment à la frontière franco-italienne où de nombreuses communes coopèrent pour institutionnaliser la coopération entre des parcs régionaux localisés de part et d'autre de la frontière. En effet la préservation de l'environnement nécessite d'avoir une vision globale transfrontalière puisque ni les espèces animales, ni la pollution ne s'arrêtent à la frontière. Ainsi le parc régional du Queyras et les parcs naturels Gran Bosco di Salbertrand, Orsiera Nociare et Val Tronces coopèrent pour faire émerger un territoire transfrontalier reconnu internationalement : le territoire de Viso. Les parcs naturels du Grand Paradis (à cheval sur la région italienne du Piémont et du Val d'Aoste) et de la Vanoise sont jumelés depuis 1972.

¹³⁴ A. De l'Harpe illustre très bien ce phénomène dans le cadre de l'étude de l'espace Mont Blanc.

Ces coopérations environnementales concernent également les espaces maritimes. Ainsi il existe des coopérations entre la réserve maritime des Bouches de Bonifacio et le parc national de l'archipel de la Maddalena à l'extrémité nord de la Sardaigne.

Ces jumelages semblent plus éloignés de la constitution d'un territoire transfrontalier que ceux reposant sur la proximité géographique ou sur les liens culturels et historiques. Ils restent tout de même des éléments forts des territorialités transfrontalières dans la mesure où ils contribuent à véhiculer le sentiment d'appartenance à un espace commun. De plus ces thématiques permettent un rapprochement des acteurs qui peuvent par la suite mettre en œuvre d'autres coopérations.

Les facteurs personnels

Certains jumelages sans logique apparente s'expliquent par la motivation et l'implication personnelle de leurs membres. Ainsi le département de la Nièvre est le département français qui concentre le plus de communes jumelées avec une commune allemande. François Mitterrand a été député de la Nièvre pendant trente ans à la fin de la seconde guerre mondiale. Or il était un fervent défenseur de la construction européenne et de la réconciliation franco-allemande. L'investissement personnel de cet homme peut expliquer ce résultat. Ce constat est en adéquation avec notre enquête sur les jumelages transmanche (paragraphe 6.2.3) qui démontre que la plupart des jumelages trouvent leur origine dans des liens interpersonnels qui leur sont antérieurs.

Ce fait peut aussi s'expliquer par l'appartenance de la Nièvre à l'union pour la coopération Bourgogne/Rhénanie-Palatinat. Cette structure promeut les jumelages entre ces deux régions, facilitant ainsi leur mise en œuvre.

De plus de nombreux jumelages sont rattachés à une politique départementale de jumelage ou à l'existence d'un territoire transfrontalier institutionnel. Ainsi 57% des jumelages des communes du département de la Mayenne concernent une commune allemande. Cette forte concentration trouve son origine dans l'existence d'un jumelage départemental entre le département de la Mayenne et le Bezirk de Souabe.

A la frontière franco-italienne, de nombreux jumelages sont instaurés entre les communes membres du territoire de l'eurorégion Alpes-Méditerranée comprenant les communes de la région PACA et Rhône Alpes et celles du Piémont, de la vallée d'Aoste et de la Ligurie.

Connaître les acteurs à l'origine du jumelage est important lorsque l'on souhaite analyser la place des jumelages dans le processus de constitution d'un territoire transfrontalier. Ce paramètre permet de déterminer si la politique de jumelage résulte d'une politique *top down* ou *bottom-up* (paragraphe 6.1), deux démarches qui n'ont pas la même portée dans la constitution d'un territoire transfrontalier. En effet le paragraphe 6.1 révèle que l'espace transmanche souffre d'un manque de reconnaissance et d'implication de la part de ses résidents. Si les jumelages permettent d'impliquer la population à ce processus, ils auront une portée plus importante dans le processus de construction du territoire transfrontalier (paragraphe 6.2.4).

Ainsi dans le cadre des frontières franco-allemande, franco-anglaise (étude plus détaillée au paragraphe 6.2.3), franco-espagnole et franco-italienne les facteurs géographiques, culturels, historiques et personnels expliquent la plupart des jumelages observés. Il convient maintenant d'approfondir l'analyse des jumelages belges, luxembourgeois et suisses qui ont une répartition géographique plus aléatoire en raison de leurs nombres plus restreints.

Les jumelages belges, luxembourgeois et suisses

La Suisse est impliquée dans deux territoires transfrontaliers à cheval sur la France et l'Allemagne : l'eurodistrict trinational de Bâle qui implique le Pays de Saint, (localisé dans le département du Haut Rhin pour sa partie française), et l'agglomération franco valdo genevoise (qui implique les départements français de l'Ain et de la Haute Savoie). Or aucun de ces territoires ne se distingue par la forte part de ses jumelages avec la Suisse.

Bien que la coopération entre la France, l'Allemagne et le Luxembourg soit relativement bien avancée dans la région - création d'une commission intergouvernementale tripartite entre ces trois pays dès 1971, projets d'agglomération transfrontalière telle que le PED (Pole Européen

de Développement) et l'agglomération Esch-Villerupt, projets touristiques ou environnementaux tel que le projet du Parc des trois rivières - le départements français impliqué dans ces projets, à savoir la Moselle, ne se démarque pas particulièrement par sa concentration de jumelages avec le Luxembourg (carte 39). Néanmoins la Moselle concentre la part la plus importante de jumelages avec le Luxembourg (5% des jumelages totaux du département alors qu'elle ne dépasse pas 2% des jumelages totaux des autres départements).

Le département du Lot est le département métropolitain concentrant le plus grand nombre de jumelages avec la Belgique (33% des jumelages totaux du département). Ce département privilégie le facteur européen dans le choix de ses communes jumelles, ce qui peut expliquer cette proportion tout comme le faible nombre de jumelages franco-belges. Le département des Vosges se distingue également par la part de ses jumelages avec la Belgique puisque qu'elle représente 22% des jumelages totaux du département. Ainsi ce ne sont pas les départements impliqués dans une politique de coopération transfrontalière qui concentrent le plus de jumelages avec la Belgique.

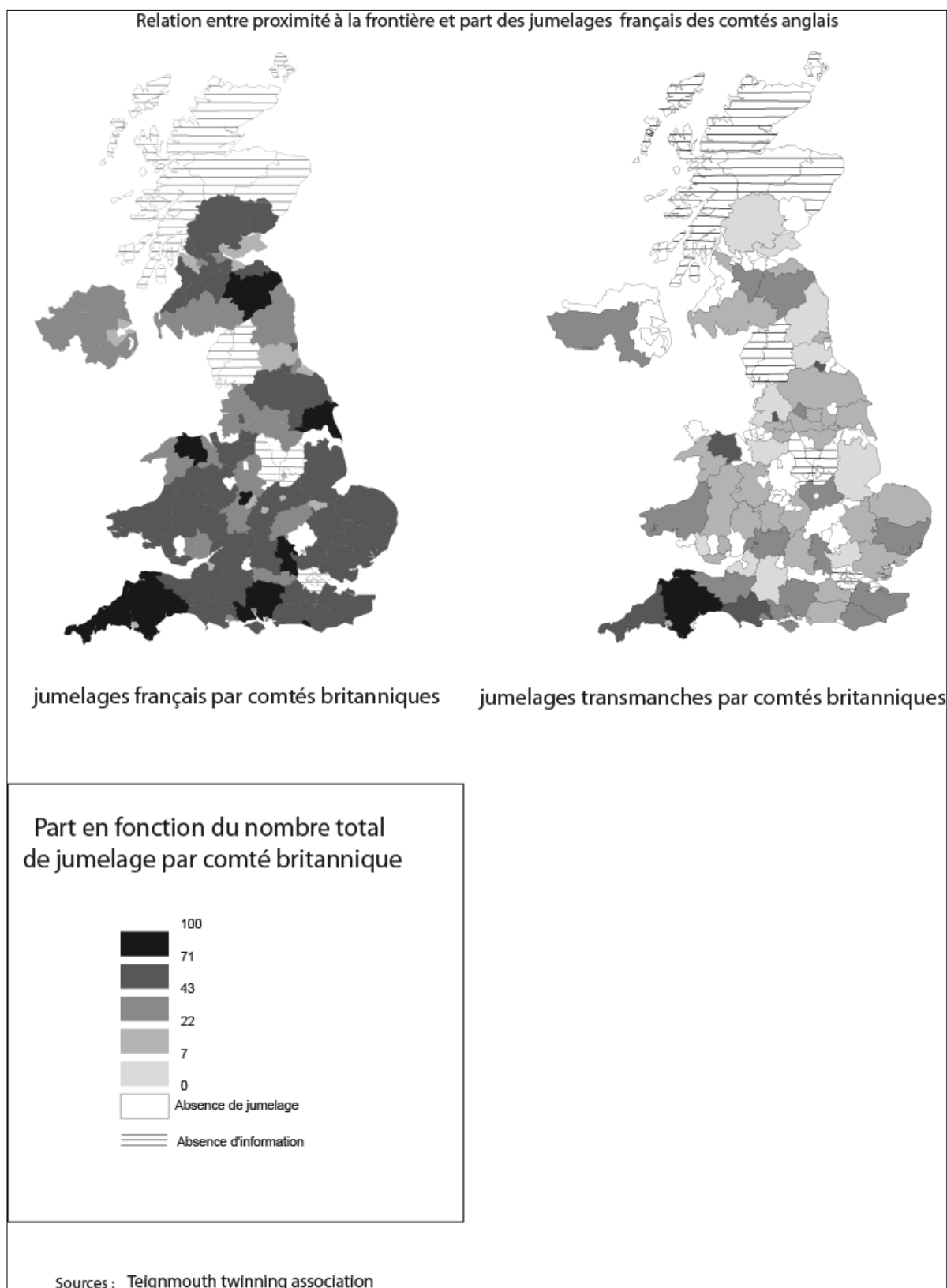
Maintenant il convient d'analyser plus finement notre territoire d'étude, à savoir le territoire transmanche.

6.2.3 Les résultats transmanche

La répartition des jumelages

L'analyse de notre travail cartographique ne révèle pas de disparité en matière de localisation des départements français jumelés avec un territoire anglais : ceux bordant la Manche ont, de manière générale, une concentration de jumelage avec le Royaume-Uni plus importante que les autres, même si cette concentration est moindre pour les côtes d'Armor, l'Île et Vilaine et le Nord. Nous expliquons ce phénomène ultérieurement.

Nous observons une similitude dans la répartition géographique des jumelages transfrontaliers français quel que soit le type de frontière (maritime ou terrestre). Mais qu'en est-il de la répartition des jumelages transfrontaliers britanniques ? Les jumelages avec la France sont-ils principalement localisés sur la côte sud du Royaume-Uni ?



Carte 40 : Carte de localisation des jumelages français par comté anglais

Mais affinons notre étude sur l'influence de la proximité géographique et de l'accessibilité entre les communes jumelles. Si ces facteurs interviennent réellement nous devrions observer une symétrie de part et d'autre de la mer Manche. La carte 41 indique le nombre de jumelage ainsi que la localisation des communes jumelles.



Source : D. Blanchard, 2011

Carte 41 : Carte de lien montrant les jumelages transmanche

La Bretagne

Il existe effectivement en Bretagne une symétrie de part et d'autre de la Manche. Seul le département d'Ile et Vilaine a une aire géographique plus large puisqu'elle s'étend des Cornouailles au Hampshire. Le Finistère est le département breton qui entretient le plus de relations avec la Grande Bretagne puisqu'il concentre 41% de ses jumelages avec le Royaume-Uni. Ce chiffre le place à la seconde position des départements français. Il peut s'expliquer par les liens forts qui existent entre la Bretagne et les Cornouailles notamment d'un point de vue économique : la compagnie *Britanny ferries* est créée en 1972 sous l'impulsion d'Alexis Gouvenec, financée par la SICA de Saint Pol de Léon et la CCI de Morlaix, afin de proposer des débouchés commerciaux aux coopérations agricoles bretonnes sur le marché britannique, tout en cherchant à développer un marché touristique britannique dans la région. Son nom est alors BAI (Bretagne, Angleterre, Irlande) (chapitre 3). D'ailleurs

la ville de Saint Pol de Léon est jumelée avec une commune anglaise. Cet historique révèle l'importance des liaisons maritimes pour la constitution d'un territoire transfrontalier et rejoint le témoignage relatif au jumelage entre Cherbourg et Poole (recueilli lors de notre enquête), jumelage dont l'objectif principal est le maintien de la liaison maritime entre les deux communes (paragraphe 6.2.4).

De plus il existe un jumelage départemental¹³⁵ entre le Finistère et le comté de Cornouailles alors qu'il n'existe pas d'autre jumelage départemental avec le Royaume-Uni en Bretagne.

En revanche les jumelages sont moins nombreux avec les autres départements de Bretagne même si ces départements concentrent la majeure partie de leur jumelage entre le Devon et les Cornouailles, les deux comtés anglais les plus occidentaux. Le nombre de jumelages des départements des Côtes d'Armor et du Morbihan est moins important que celui du Finistère puisque ces deux départements entretiennent des relations privilégiées avec l'Irlande en raison du lien culturel qui unit ces territoires (culture celte). Ainsi 63% des jumelages du Morbihan concernent le Royaume-Uni ou l'Irlande et 46% des jumelages de Côte d'Armor les mêmes pays.

L'Ile et Vilaine, quant à elle, regarde moins vers la Manche : la part de ses jumelages avec l'Irlande est de 9% et celle avec le Royaume-Uni de 29%. Cela peut s'expliquer dans le fait qu'elle semble s'intéresser d'avantage aux nouveaux pays membres de l'Union européenne (en plus de l'Allemagne) et notamment la Pologne et la Roumanie puisqu'à eux deux ils concentrent 44% des jumelages totaux du département.

La Basse-Normandie

La région Basse Normandie est la région transmanche qui concentre le plus de jumelages avec le Royaume-Uni et notamment la côte sud de l'Angleterre. Cette situation peut s'expliquer d'une part par l'histoire de cette région, c'est ici qu'il y a eu le débarquement sur les plages de

¹³⁵ Ces comités départementaux ou régionaux de jumelage ont pour objectif de coordonner les actions de jumelages et de faciliter la recherche de partenaires entre les entités territoriales jumelées ce qui explique la plus forte concentration de jumelages entre communes de ces entités territoriales

Normandie lors de la seconde guerre mondiale¹³⁶, et d'autre part par l'existence, dans cette région et ses départements, de jumelages départementaux et régionaux¹³⁷. Outre ces facteurs, Dijkstra, 2000, ajoute la proximité géographique et des raisons linguistiques comme facteurs explicatifs. Le nombre important de résidences secondaires ou principales possédées par les britanniques dans cette région peut aussi expliquer ce fait (chapitre 4).

Il existe un cas de figure identique entre le département de la Manche et le comté du Dorset : la Manche est le partenaire privilégié du Dorset (16 jumelages sur 22) et inversement le Dorset est le partenaire privilégié de la Manche (16 jumelages sur 25).

Le département de la Manche entretient également des relations privilégiées avec les îles anglo-normandes. Cette relation peut s'expliquer par la proximité géographique entre ces territoires, l'existence de liaisons maritimes et les politiques de coopération existante : coopération dans les domaines de gestion de crise nucléaire, création d'un parc naturel marin normand-breton, en plus des pratiques de coopération qui existent dans le domaine de l'énergie.

Cette coopération à l'échelle départementale s'inscrit dans une dimension régionale. En effet la Basse Normandie souhaite renforcer la coopération avec les îles anglo-normandes : création de la maison de la Normandie à Jersey et création de la maison de Jersey à Caen.

Outre ces comités de jumelage départementaux, il existe un comité de jumelage régional entre la région Basse Normandie et le Comté du Hampshire. Son existence peut expliquer, en partie, les relations privilégiées existant entre le Calvados et le Hampshire (12 jumelages entre les deux territoires) et entre la Manche et le Hampshire (7 jumelages entre les deux entités territoriales).

L'Orne est le département bas normand qui comptabilise le moins de jumelages avec le Royaume-Uni. Cela peut être en lien d'une part par le fait que ce département possède moins de jumelages que les deux autres (59 jumelages pour l'Orne contre 128 pour le Calvados et 89 pour la Manche) et d'autre part par l'existence d'un jumelage départemental entre l'Orne et la Basse Franconie en Allemagne. Le faible nombre de jumelages de l'Orne est attribué, selon, Dijkstra, 2002, à la ruralité de ce département.

¹³⁶ Ainsi il peut y avoir des relations liées notamment aux familles des militaires qui ont vécu ce débarquement

¹³⁷ Il existe 80 jumelages entre le département du Calvados et le comté britannique du Devon ; or il existe depuis 1971 un comté départemental entre ces deux entités territoriales.

La Haute-Normandie et la Picardie

Il n'existe que 29 jumelages entre la Haute Normandie et la côte sud du Royaume Uni. Parmi ces jumelages, 15 concernent le comté du Hampshire et la Seine Maritime. Cette situation peut être causée par l'existence d'une liaison maritime entre Le Havre et Portsmouth.

En dépit de l'existence d'une liaison maritime entre la Seine Maritime et l'East Sussex nous ne dénombrons que 3 jumelages entre ces deux échelons territoriaux.

La Picardie ne totalise que 14 jumelages avec des comtés localisés sur la côte sud du Royaume-Uni, et c'est l'Oise, département ne possédant pas de façade maritime qui comptabilise la majeure partie de ces jumelages (10 jumelages sur 14). Ce faible nombre est-il lié à l'absence d'un comité de jumelage départemental ou régional, à l'absence de liaison maritime ou de lien fixe avec la côte sud du Royaume-Uni ou alors à la faible façade maritime que possède ce département par rapport aux autres ?

Les régions Haute Normandie et Picardie sont les deux régions françaises localisées sur la façade de la Manche à ne pas posséder de comité de jumelage supra-communal, que ce soit des comités de jumelage départemental ou communal. Or ce sont les deux régions qui comptabilisent le moins de jumelages avec la côte sud du Royaume-Uni. Ainsi nous pensons que ces comités de jumelage supra-communaux expliquent significativement la répartition des jumelages, rejoignant ainsi l'analyse de Jérôme Djiksta, 2000.

Le Nord-Pas-de-Calais

La Région Nord-Pas-de-Calais entretient des relations privilégiées avec le Kent (26 jumelages entre ces deux entités territoriales sur un total de 32 jumelages transmanche pour la région Nord-Pas-de-Calais et un total de 29 jumelages transmanche pour le Kent). La cause probable est la faible largeur de la Manche à cet endroit et le nombre important de liaisons maritimes et d'infrastructures dans le détroit : Calais/Douvres, Calais/Folkestone et Dunkerque/Douvres et

la présence du lien fixe entre Calais et Douvres. De plus il existe des politiques de coopération transfrontalière, un jumelage régional entre le comté du Kent et la région Nord-Pas-de-Calais et un comité départemental de jumelages entre ce comté et le département du Pas de Calais.

Les spécificités des jumelages transmanche

Les facteurs expliquant la répartition spatiale des jumelages transmanche sont, pour la plupart, similaires à ceux analysés pour les frontières franco-allemande, franco-espagnole et franco-italienne. La proximité géographique est un facteur déterminant dans la mise en place d'un jumelage, tout comme les facteurs historiques, culturels ou politiques.

En revanche la dimension maritime de cet espace fait apparaître une singularité par rapport aux autres jumelages : l'importance de l'accessibilité. Ainsi les départements localisés dans une commune disposant d'une liaison maritime vers l'Angleterre sont dans la plupart des cas, davantage impliqués dans un jumelage transmanche. De plus les comités de jumelage transmanche consultés (paragraphe 6.2.4) affirment que la pérennité des jumelages est grandement tributaire de la liaison maritime. En effet la mer implique des discontinuités géographique, temporelle et financière qui ne se retrouvent pas dans les territoires transfrontaliers terrestres (chapitre 2).

Même si certains choix ne s'expliquent par aucun de ces facteurs, il est rarement aléatoire. Il entre dans le cadre de liens préexistants et plus particulièrement dans celui de relations personnelles préexistantes. Le facteur social et l'implication personnelle des acteurs est déterminante dans une politique de jumelage, d'où la nécessité d'analyser les jumelages sous l'angle de leur lien avec la population.

Les jumelages semblent importants dans le cadre de la constitution d'un territoire transfrontalier puisqu'ils sont concentrés à proximité de la frontière, permettent de véhiculer des représentations et des valeurs communes et contribuent à forger une identité territoriale transfrontalière nécessaire à l'intégration immatérielle de l'espace. Il convient de nous demander, à ce stade de la réflexion, s'ils s'inscrivent dans une démarche *bottom up* ou *top down*. En d'autres termes il convient de réfléchir à la place qu'occupent les résidents de l'espace dans ce processus.

6.2.4 La répercussion des jumelages auprès de la population

Méthodologie d'étude

Pour analyser la répercussion spatiale des jumelages trois enquêtes sont réalisées dans le cadre de nos recherches : les deux premières sont présentées au chapitre 4 (enquête sur les passagers ferries) et 5 (enquête sur les représentations des étudiants transmanche) et visent à déterminer la part que représentent les jumelages dans les motifs de traversée de la Manche.

La troisième est menée afin de mettre en lumière et de contextualiser ces résultats en réalisant une enquête numérique (par e-mail) auprès des comités de jumelage identifiés dans la sous-partie 6.2.2. À cette fin un e-mail comprenant un questionnaire¹³⁸ est envoyé aux 500 communes répertoriées afin d'obtenir des informations sur les conséquences territoriales des jumelages, notamment en terme de pratiques spatiales. Souhaitant réaliser une comparaison entre les jumelages transmanche et les autres, l'intégralité des comités de jumelages est contactée. Les résultats obtenus dans la sous-partie 6.2.4 résultent de l'analyse des 56 questionnaires renvoyés (dont 23 impliquent des acteurs transfrontaliers).

Les jumelages contribuent à développer la mobilité de la population

L'analyse des deux premières enquêtes révèle que les jumelages ont peu de répercussions auprès de la population interrogée : 17 étudiants anglais et 5 Français sont membres d'un comité de jumelage et seulement 8 passagers ferry mentionnent ce motif (dont 7 appartiennent à un même groupe) ; parmi eux 15 sont transfrontaliers. Toutefois il convient de nuancer cette faiblesse dans la mesure où la structure par âge des comités de jumelage est différente de celle des étudiants (d'après notre enquête 23 comités sont constitués majoritairement de plus de 50 ans, 9 ont des membres dont l'âge moyen est compris entre 30 et 50 ans et seul 3 sont constitués majoritairement de jeunes de moins de 30 ans (établissement scolaire ou sportif)).

¹³⁸ Consultable en annexe 23

Même si la plus part des comités de jumelage sont pilotés par des acteurs institutionnels (34 communes, 4 associations et 3 paroisses), la société civile est bien souvent à l'origine des jumelages : 22 cas (12 associations, 7 établissements scolaires ou universitaires et 3 paroisses) contre 24 pour les acteurs institutionnels. Leur principal objectif est de développer la mobilité inter-membres et plus particulièrement entre ses membres non-officiels, dans la mesure où 19 interrogés déclarent organiser au minimum une rencontre annuelle. Les jumelages transmanche impliquent en général moins de personnes et les rencontres sont moins nombreuses que dans le cadre de jumelages impliquant une frontière terrestre. Plusieurs raisons expliquent ce fait :

La différence juridique instaurée par la frontière : les comités de jumelage anglais ne sont pas subventionnés ce qui entraîne un surcoût pour leurs membres, donc un nombre d'adhérents anglais moindre. Or les échanges organisés dans le cadre des jumelages impliquent, le plus souvent, d'être logés chez l'habitant. Par conséquent le nombre moindre d'Anglais influence le nombre de Français prenant part aux échanges

La maritimité de la frontière qui contribue à réduire la fréquence des échanges. En effet la mer entraîne un surcoût occasionné pour les transports. De plus les mobilités mises en œuvre dans le cadre du jumelage sont tributaires de la fréquence des liaisons ; ces dernières sont restreintes, voire nulles en période hivernale. Ainsi 5 enquêtés spécifient ouvertement que le jumelage est tributaire de la liaison maritime comme Cherbourg (Manche)/Poole (Dorset), Pornic (Côtes d'Armor)/Hayle (Cornouailles), Saint Valéry (Picardie)/Battle (East Sussex), et Saint Sébastien des Raids (Basse Normandie)/Bradford-Peverell (Dorset) ; la proximité semble un élément important pour la mise en œuvre d'un jumelage.

Malgré les quelques faiblesses présentées ci-dessus, les jumelages transmanche sont aussi impliqués que les autres dans la mise en œuvre de liens amicaux qui se matérialisent par les flux non officiels qui se mettent en place hors du cadre des jumelages (36 interrogés mentionnent que de tels flux s'opèrent entre leurs membres, même s'ils n'ont pas de données complémentaires). Ainsi les jumelages contribuent à développer des liens sociaux entre les populations, permettant une intégration territoriale transfrontalière (dans le cadre des jumelages transmanche) à travers la mise en œuvre de flux de personnes (même si cette

intégration territoriale n'est pas l'objectif principal des jumelages qui visent principalement à développer les échanges européens et non pas transfrontaliers). Ils contribuent au développement du territoire social transmanche via ces pratiques mais également par l'existence de mariages inter-membres (chapitre 4). Nous rejoignons les propos tenus par G. Hammez dans sa thèse de doctorat lorsqu'il considère que les mariages mixtes (dans notre cas un ou une anglais(e) qui se marie avec un ou une français(e)) sont des facteurs révélant l'existence d'un territoire transfrontalier. En effet ces pratiques matérialisent des interactions fortes de part et d'autre de la Manche. La plupart des amitiés et des unions transmanche perdurent au-delà de l'existence du jumelage et sont constitutives d'un espace social transfrontalier (chapitre 4).

Conclusion du chapitre 6

Les territoires transfrontaliers n'ont pas d'existence politico-administrative et il ne saurait y avoir de gouvernement transfrontalier. C'est pourquoi nous nous demandons si, à l'heure actuelle, les pratiques témoignent de l'existence d'une gouvernance transmanche. Notre analyse révèle que la politique de coopération transmanche mise en œuvre dans le cadre des projets INTERREG s'inscrit dans une démarche hybride dominée par une approche ascendante hiérarchique (*top down*) au détriment d'une approche *bottom up* peu développée. Ainsi la société civile et les résidents de l'espace peinent à trouver leur place au sein de la coopération transfrontalière transmanche. Or ces derniers sont des acteurs majeurs de la territorialisation de l'espace par leurs pratiques et leurs représentations.

De plus la coopération transfrontalière, n'a que peu de retombées sur l'intégration matérielle de l'espace transfrontalier dans la mesure où les transports n'ont pas leur place dans cette politique et que peu de projets tendent à développer les mobilités transfrontalières.

En revanche la coopération transmanche se singularise par la place centrale occupée par la mer. Cette dernière apparaît comme l'élément fédérant les différents acteurs impliqués dans le processus. De plus elle contribue à véhiculer des pratiques et des représentations partagées par l'ensemble des résidents, contribuant ainsi à renforcer le sentiment d'appartenance à un espace commun et le processus d'intégration immatérielle de l'espace.

La mer est également l'élément qui fédère les différents acteurs en vue de sa gestion partagée. Ainsi le projet CAMIS ambitionne de mettre en œuvre une véritable gouvernance transmanche. Malgré quelques faiblesses (faible périodicité des forums transmanche, difficulté à associer des acteurs non institutionnels, structure souple qui ne fonctionne que grâce au bon vouloir des acteurs), ce projet crée des initiatives permettant de développer une gouvernance transmanche : création des forums de la Manche, véritable arène de discussions où peut se pratiquer la gouvernance, réalisation d'un plan d'action pour mettre en œuvre une SMI (Stratégie Maritime Intégrée (chapitre 1) transmanche, développement d'une base de données des acteurs transmanche pour faciliter la mise en œuvre de la coopération transfrontalière... CAMIS permet aussi aux acteurs de se réunir autour d'un projet et de doter cet espace d'une vision commune et partagée nécessaire à sa territorialisation.

Cependant les difficultés rencontrées par la coopération transfrontalière à associer la société civile et les résidents de l'espace entravent la mise en œuvre d'une véritable gouvernance transmanche ; c'est pourquoi nous nous demandons si les jumelages peuvent être des outils mobilisables dans le cadre de la constitution d'un espace transfrontalier. Les jumelages s'inscrivent-ils dans une démarche *bottom up* en permettant d'associer les résidents de l'espace au processus de construction des territoires transfrontaliers ? La réponse semble affirmative dans la mesure où ils permettent, à leur échelle, d'associer au processus un certain nombre de résidents. De plus ils créent une mobilité transfrontalière régulière (« *praxis territoriale* » nécessaire à la territorialisation de l'espace (chapitre 1)) en offrant un motif de déplacement alors que de nombreux étudiants affirment ne pas traverser la Manche en raison d'un manque de motif (chapitre 4).

La plupart du temps ces pratiques s'effectuent aussi hors du cadre des jumelages puisqu'ils permettent de créer des amitiés transfrontalières. Ainsi l'espace transmanche est associé à l'espace social de ses résidents ce qui contribue à sa territorialisation (chapitre 4). Ces liens sociaux perdurent en général au-delà de la vie du jumelage.

Ainsi politique de coopération transfrontalière et jumelages sont complémentaires pour la mise en œuvre d'un territoire transmanche. La première s'inscrit dans une démarche ascendante hiérarchique, associant principalement des acteurs institutionnels et peinant à associer les résidents de l'espace et à développer leurs pratiques transfrontalières alors que les seconds s'inscrivent dans une approche plutôt *bottom up* et associent plus largement la

population civile au processus. Ils permettent également de développer une mobilité transfrontalière.

Ces processus attestent qu'il existe des processus d'institutionnalisation au sein de l'espace transmanche, mais que ces processus restent relativement peu aboutis comparativement à ceux mis en œuvre dans le cadre d'un territoire transfrontalier terrestre, comme la frontière est de la France ou de territoires « intercôtiers » tels que le Japon ou les Philippines.

Cette faiblesse est en partie en lien avec le caractère maritime de la frontière qui complexifie la gouvernance transmanche en instaurant de la distance physique et idéelle entre ses membres. L'insularité du Royaume-Uni n'y est pas étrangère non plus. Elle suscite, de la part des acteurs, une relative méfiance voire réticence à coopérer (le Royaume-Uni n'a pas ratifié la convention cadre sur la convention transfrontalière, n'est engagé dans aucun accord de coopération transfrontalière avec la France et souhaite une structure souple reposant sur le bon vouloir des acteurs pour mettre en œuvre la coopération transfrontalière). Cette réticence s'est illustrée dernièrement à travers le vote anglais en faveur du *Brexit* dont les résultats ont mis en évidence que les comtés anglais localisés sur les rives de la Manche n'avaient pas voté plus que les autres pour le *Remain*¹³⁹. Il convient de nous demander comment ce paramètre influencera la nouvelle génération du programme INTERREG au sein de l'espace transmanche.

¹³⁹ Voir annexe 24

Conclusion de la partie 2

L'espace transmanche est un espace pertinent à analyser sous l'angle des territorialités transfrontalières maritimes dans la mesure où la Manche, une des mers les plus occupées au monde, est en cours de territorialisation. De plus, l'Histoire de cette région est marquée par des échanges anciens entre ses rives. En outre, les distances affective, euclidienne, financière et temporelle varient d'un secteur à un autre. Cette configuration physique permet de tester nos hypothèses. Mais l'espace transmanche constitue-t-il pour autant un territoire transfrontalier maritime tel que défini en première partie ?

Notre travail apporte une réponse nuancée à cette interrogation. Certains faits attestent de la territorialisation de cet espace transfrontalier tel que l'existence de pratiques transfrontalières entre ses rives : de nombreux Anglais résidant sur la rive sud de l'Angleterre traversent la Manche à destination de leur résidence secondaire localisée sur la rive nord de la France. Ces pratiques régulières permettent d'instaurer une « *praxis territoriale* » nécessaire à la territorialisation de l'espace transmanche. Les ports transmanche apparaissent ainsi comme des synapses nécessaires à cette territorialisation. De plus, les enquêtes menées ont révélé que l'espace est représenté par ses résidents. L'existence de leurs représentations témoigne de la territorialisation de l'espace, tout comme l'existence de programmes de coopération transmanche.

Cependant une analyse approfondie des représentations et de l'institutionnalisation de l'espace transmanche démontre qu'il ne peut pas être appréhendé comme un territoire transfrontalier maritime à part entière. Les représentations changeant d'une rive à l'autre, révèlent que les Français et les Anglais ne partagent pas une vision commune de cet espace. De plus son institutionnalisation souffre de certaines difficultés telles que le désintérêt de la société civile pour la gouvernance transfrontalière maritime ou encore les thématiques de la coopération transfrontalières, jugées peu intégrantes sur le plan territorial.

Si les jumelages permettent d'associer certains résidents à l'institutionnalisation de l'espace et de créer des liens sociaux entre les sociétés riveraines, leur portée reste limitée.

Conclusion générale

Notre thèse est structurée en deux parties. La première, constituée des chapitres 1,2 et 3, est dédiée à la conceptualisation des territoires transfrontaliers maritimes et à l'élaboration de leur protocole méthodologique ; la seconde, comprenant les chapitres 4,5 et 6 est destinée à confronter notre travail conceptuel au terrain, à savoir l'espace transmanche, afin d'analyser les forces et les faiblesses de notre concept et de sa méthodologie d'analyse tout en produisant des données inédites sur un espace peu étudié sous l'angle des territoires transfrontaliers.

Ainsi l'objectif de notre travail est triple. Premièrement, poser les jalons méthodologiques nécessaires à la conceptualisation des territoires transfrontaliers maritimes ; ces territoires se différencient des territoires transfrontaliers terrestres et des territoires « intercôtiers » dans la mesure où la mer interagit avec la frontière. Deuxièmement, élaborer un protocole méthodologique dédié à l'analyse de ces territoires qui prend en considération leurs spécificités. Enfin, tester ce protocole au sein de l'espace transmanche en y analysant les processus de territorialisation en cours.

Pour présenter les résultats obtenus dans le cadre de ces objectifs et répondre aux interrogations suscitées par notre travail, la conclusion expose, dans un premier temps, le concept de « territoire transfrontalier maritime » en insistant sur sa pertinence géographique et ses spécificités par rapport à d'autres concepts existants. Dans un deuxième temps, elle revient sur le protocole méthodologique mis en œuvre en identifiant ses forces et ses faiblesses. Enfin notre travail s'achève en répondant à la problématique éponyme de la thèse : l'espace transmanche est-il un territoire transfrontalier maritime tel que défini dans la première partie de la thèse.

De l'intérêt géographique du concept de territoire transfrontalier maritime

Le concept de territoire transfrontalier maritime n'a jamais, à notre connaissance, été employé en géographie. Cependant son emploi est tout à fait pertinent dans notre discipline puisqu'il permet d'apporter un questionnement scientifique nouveau.

Il existe, en géographie, de nombreux concepts proches du concept de territoire transfrontalier maritime qui intègrent certaines de nos réflexions dans leur conceptualisation. C'est le cas des territoires transfrontaliers terrestres, des espaces « intercôtiers » ou encore des

« méditerranées ». Cependant tous ces concepts ne sont pas assimilables à des territoires transfrontaliers maritimes.

Les réflexions suscitées par les territoires transfrontaliers terrestres sont proches de celles soulevées par les territoires transfrontaliers maritimes dans la mesure où ces deux concepts analysent « l'effet frontière » et l'impact de la distance à la frontière dans leur territorialisation. Ainsi ces deux concepts impliquent les échanges et les liens existant de part et d'autre de la frontière. Cependant le caractère maritime de la frontière enrichit la réflexion puisque la mer interagit avec la frontière. Contrairement à l'analyse des territoires transfrontaliers terrestres, celle des territoires transfrontaliers maritimes implique de mener une discussion autour des interactions existantes entre la mer et la frontière et leurs liens avec la territorialisation des espaces frontaliers.

Les territoires transfrontaliers maritimes ne sont pas non plus des territoires « intercôtiers ». En effet si leurs espaces constitutifs sont, dans les deux cas de figure, séparés par un espace maritime, le statut de ces espaces diffère. La mer est une frontière dans le cadre des territoires transfrontaliers maritimes alors qu'elle ne l'est pas dans le cadre d'un territoire « intercôtier ». Ainsi l'analyse des territoires « intercôtiers » n'intègre par l'étude de « l'effet frontière » que requiert l'analyse des territoires transfrontaliers maritimes. Ces deux territoires diffèrent aussi sur le plan institutionnel : à la différence des territoires « intercôtiers », les territoires transfrontaliers maritimes n'ont pas d'existence politico-institutionnelle (l'existence de la frontière interdisant tout gouvernement transfrontalier). Il convient donc de s'interroger sur la notion de gouvernance transfrontalière maritime.

Les « méditerranées » s'apparentent à des espaces centrés sur une mer semi-fermée dont les distances entre les rives sont comprises entre 200 et 4000 kilomètres (V. Clément, 2003). Cette distance permet d'analyser les interfaces et les échanges s'opérant sur cet espace, mais aussi les conflits d'intérêts existant entre les acteurs ainsi que les complémentarités présentes entre des espaces géographiques contrastés. Si ces travaux comportent des similarités avec le nôtre, il n'en demeure pas moins que le territoire transfrontalier maritime diffère du concept de « méditerranée » dans la mesure où l'échelle n'est pas la même (la distance entre les rives de la mer ne doit pas dépasser plus d'une centaine de kilomètre dans le cadre d'un territoire transfrontalier maritime). De plus le questionnement scientifique associé au territoire transfrontalier maritime comprend des réflexions en lien avec la proximité, l'effet frontière et la maritimité, bien éloignées de celles associées aux « méditerranées ».

Le concept de territoire transfrontalier maritime, encore inusité, est un objet géographique cohérent permettant d'enrichir les réflexions théoriques associées à « l'effet frontière », à la maritimité et aux conséquences spatiales de la proximité dans les processus de territorialisation des espaces frontaliers. Les concepts existants ne permettent pas de mener une analyse aussi riche.

Qu'est ce qu'un territoire transfrontalier maritime ?

Un territoire transfrontalier maritime se définit comme un territoire centré sur une mer territorialisée ou en cours d'appropriation. Cette dernière se traduit à travers son exploitation, sa gestion, ses pratiques et ses représentations. Les populations riveraines doivent non seulement traverser cette mer pour se déplacer au sein de l'espace transfrontalier mais aussi s'en forger des représentations communes. Ses résidents et ses différents acteurs territoriaux doivent également participer au processus de gouvernance transfrontalière.

L'analyse de la proximité et de la maritimité est essentielle pour définir ces concepts.

Proximité et territoire transfrontalier maritime

La proximité entre les rives de la mer frontalière influence fortement la structuration de l'espace transfrontalier. En effet, dans le cadre de l'espace transmanche, c'est dans le détroit que se localise le tunnel sous la Manche¹⁴⁰ et que l'offre de transport est la plus importante¹⁴¹.

La proximité géographique intervient également dans la mise en œuvre de l'institutionnalisation de l'espace : les acteurs du détroit sont plus impliqués dans des projets de coopération que les autres¹⁴².

¹⁴⁰ La localisation du tunnel dans le détroit s'explique aussi par sa position stratégique entre Paris, Londres et Bruxelles.

¹⁴¹ La structuration de l'espace s'explique également par des critères politiques (volonté de maintenir la liaison Dieppe /New Haven par les acteurs politiques) et historiques (il existe des liens historiques et économiques forts entre la *Brittany Ferries* et la région Bretagne).

Si la proximité est constitutive de l'espace transfrontalier maritime pour ses résidents¹⁴³, elle ne leur permet pas de se forger des représentations communes. Ainsi, dans le cadre de l'espace transmanche, il n'existe pas de représentations communes aux résidents du secteur oriental de la Manche, ni aux résidents de Manche centrale ou occidentale.

La proximité n'est pas le critère le plus déterminant pour la mise en œuvre de pratiques transfrontalières. Ainsi la part des flux transfrontaliers est plus importante sur la liaison Dieppe/New Haven que sur la liaison Calais/Douvres. Ceci s'explique par les facteurs politiques et économiques : la liaison Dieppe/ New Haven est régie en Délégation de Services Publics par le conseil général de Haute Normandie. Ainsi l'offre de transport hivernale est maintenue malgré son absence de rentabilité et les tarifs restent relativement bas.

La proximité entre les rives est donc constitutive des territoires transfrontaliers maritimes mais elle se combine à d'autres facteurs : les facteurs économiques, historiques, politiques et personnels sont nécessaires à l'analyse des processus de territorialisation transfrontalière maritime.

La place centrale de la mer

Qu'en est-il de la place qu'occupe la mer dans ces processus : permet-t-elle de rapprocher les populations riveraines ou, au contraire, les éloigne-t-elle ? Pour répondre à cette interrogation, dans le cadre de l'espace transmanche, il faut garder à l'esprit l'insularité anglaise qui explique en partie les résultats observés. Ainsi il est probable que les conclusions seraient différentes dans le cadre d'un territoire transfrontalier maritime constitué de deux espaces frontaliers continentaux. En effet la mer représente une barrière protégeant les insulaires de l'extérieur.

¹⁴² Les accords de coopération entre le Kent et le Pas-de-Calais trouvent leur origine dans les projets du tunnel sous la Manche.

¹⁴³ Lorsque nous avons demandé aux étudiants de le délimiter, 89% de ceux qui se sont prêtés à l'exercice ont inclus le département du Pas-de-Calais et les comtés du Kent et de l'East Sussex, alors que seuls 39% d'entre eux y ont associé le département du Finistère et le comté des Cornouailles.

Il est certain que les Français, peuple continental, traversent moins fréquemment la Manche que les Anglais pour qui elle représente l'une des principales portes de sortie. Cependant les usagers français sont plus impliqués que les Anglais dans les pratiques transfrontalières, notamment pour des raisons pratiques (notre étude montre que les Français redoutent de conduire à gauche).

Il existe aussi une grande différence quant aux représentations qui sont associées à la mer. Elle constitue pour les Français un trait d'union entre les résidents de cet espace alors que les Anglais la perçoivent davantage comme une barrière les protégeant de l'extérieur. Pour les Français elle rapproche les populations alors que pour les Anglais elle les éloigne.

La mer contribue aussi à l'institutionnalisation des territoires transfrontaliers maritimes. Dans le cadre de l'espace transmanche, les projets en lien avec la mer sont centraux dans la mesure où ils permettent de doter l'espace d'une vision commune et partagée par les différents acteurs. La mer permet aussi de les fédérer et d'instaurer une gouvernance transfrontalière maritime.

Ainsi l'analyse de la place de la mer et de la proximité dans les processus de territorialisation des espaces transfrontaliers maritimes sont des éléments importants dans la méthodologie d'étude de ces derniers.

Comment étudier les territoires transfrontaliers maritimes ?

Le protocole méthodologique élaboré pour l'analyse des territoires transfrontaliers maritimes s'appuie sur une grille développée à partir de la FSS de Di Méo et adaptée à leurs spécificités. La méthodologie, bien qu'assez traditionnelle quant à l'analyse des processus territoriaux dans le cadre de la géographie sociale et culturelle¹⁴⁴, se singularise par :

- L'analyse des acteurs officiels et non-officiels

¹⁴⁴ Analyse des pratiques de l'espace, de ses représentations et de son institutionnalisation ainsi que des interactions existant entre ces trois composantes.

- L'analyse de la place qu'occupe la mer dans les processus de territorialisation transfrontalière maritime. La mer contribue-t-elle à rapprocher les populations dans leurs représentations, leurs pratiques et l'institutionnalisation de l'espace ? Les populations entretenant une proximité affective avec la mer sont-ils plus impliqués dans la territorialisation de ces espaces ?
- L'analyse de la proximité dans la constitution d'un territoire transfrontalier maritime. La proximité entre les rives de la mer frontalière interagit-elle dans les processus de territorialisation ?

Ce questionnement scientifique ne se limite pas à l'espace transmanche et est tout à fait reproductible sur d'autres espaces ayant une configuration géographique similaire : des espaces appartenant à des États différents, séparés par une mer relativement étroite et entretenant des liens (comme par exemple l'espace frontalier entre les Philippines et l'Indonésie ou l'espace frontalier entre le Danemark et la Suède). En revanche la configuration spatiale de l'espace transmanche vient poser un autre questionnement propre à cet espace : en quoi l'insularité anglaise modifie-t-elle les résultats obtenus lors de l'analyse ?

L'analyse des acteurs officiels et non officiels

Nous nous demandons en quoi les représentations officielles de l'espace diffèrent des non-officielles. Cette question est moins anodine qu'il n'y paraît. En effet les territoires transfrontaliers maritimes n'ont pas d'existence politico-institutionnelle et s'apparentent à un territoire de projet où l'existence d'une vision partagée par les différents acteurs est nécessaire à leur existence.

Se poser cette question revient aussi à s'interroger sur la médiatisation de l'espace. Cette dernière est importante dans le cadre des espaces transfrontaliers maritimes puisqu'elle contribue à véhiculer des représentations nécessaires à sa territorialisation. Si la médiatisation de l'espace a été intégrée à notre méthodologie lors de l'analyse sur les représentations, il aurait été intéressant de mieux l'intégrer au protocole méthodologique, notamment en contactant les médias locaux (radios, télévision, journaux) afin de répertorier les articles et

émissions en lien avec cet espace. Ce travail aurait nécessité des moyens humains et temporels trop importants à mobiliser dans le cadre d'un chapitre de thèse.

Quelle place occupe la mer dans les processus de territorialisation ?

La place occupée par la mer est analysée en fonction de son influence sur les pratiques, les représentations et l'institutionnalisation de l'espace.

L'analyse des spécificités des pratiques transfrontalières maritimes nécessite d'adopter une approche comparative entre celles observées dans le cadre de l'espace transmanche, des territoires transfrontaliers terrestres et des territoires intercoûstiers. Tout au long de notre travail nous avons mené une étude comparative en nous servant des données existantes relatives au territoire « intercoûstier » (notamment les travaux de P. Pelletier et d'Y. Boquet) et aux territoires transfrontaliers terrestres (tels que les résultats que nous avons obtenus sur l'eurodistrict Strasbourg-Ortenau). Cette approche permet de mettre en évidence certaines spécificités des territoires transfrontaliers maritimes, notamment dans la structuration de l'espace, son institutionnalisation et les pratiques de mobilités transfrontalières.

Privilégier l'analyse des passagers ferries est adapté à la structuration de notre espace (peu de liaisons aériennes transfrontalières, un lien fixe exploité à une échelle européenne plus que locale.). Peut-être serait-il intéressant d'élargir l'étude aux autres modes de transport, mais nous n'y sommes pas parvenus en raison des interdictions rencontrées.

Interroger les personnes à bord des ferries lors des traversées est une méthode tout à fait pertinente : les passagers captifs sont très réceptifs aux questionnaires. Cependant l'analyse des pratiques ne peut se limiter à l'analyse de ceux qui traversent la Manche (et qui n'habitent peut-être pas l'espace). Il faut aussi interroger ceux qui habitent cet espace (mais qui ne le traversent peut-être pas) pour analyser la part que représentent les personnes qui se déplacent au sein de l'espace transfrontalier maritime. C'est pourquoi les étudiants sont interrogés sur leurs pratiques et leurs représentations. Cette méthodologie présente aussi l'intérêt d'analyser les interactions existant entre les pratiques et les représentations. Ces interactions sont constitutives des territoires.

Coupler ces deux analyses est recommandé pour l'analyse de tous les territoires transfrontaliers maritimes. En revanche le choix de notre échantillon n'est pas pertinent puisque les étudiants ne sont pas très mobiles. Ainsi nous préconisons d'interroger une autre population pour obtenir des résultats plus significatifs.

L'analyse menée auprès des étudiants permet aussi de comprendre la place qu'occupe la mer dans les représentations des résidents. Pour répondre à ce questionnement, inhérent à la territorialisation de l'espace transmanche, nous réalisons une enquête basée sur la passation de questionnaires comprenant un grand nombre de questions ouvertes et un fond de carte constitué des contours des départements de la moitié nord de la France et des comtés de la moitié sud de l'Angleterre. Cette méthodologie présente l'intérêt de recueillir des données qualitatives (questions ouvertes permettant aux interrogés de parler librement de leur représentations et de la place qu'y prend la mer, fond de carte permettant aux interrogés de représenter l'espace transmanche) et quantitatives (par la distribution de questionnaires peu chronophages pouvant être remplis par de nombreux interrogés et permettant d'esquisser les représentations collectives de cet espace). Si cette méthodologie s'avère adaptée et reproductible à d'autres espaces, elle comporte quelques faiblesses : la mauvaise compréhension des questions (beaucoup d'interrogés ne font pas de différence lorsqu'on les interroge sur la Manche ou sur l'espace transmanche) et le taux de non-réponses ou de réponses très peu développées trop important. Ainsi il serait intéressant d'inclure à notre protocole une phase d'entretiens semi-directifs afin de renforcer l'analyse qualitative des représentations associées à la mer¹⁴⁵ en raison de leur grande complexité et diversité. Le fond de carte n'est rempli que par très peu d'étudiants. Pourtant les résultats recueillis sont fort intéressants. Il faudrait trouver un moyen pour intéresser les étudiants à cet exercice ou alors instaurer un partenariat avec plusieurs universités (distribution de cartes par les enseignants à plusieurs de leurs TDs) afin d'augmenter le nombre de cartes exploitables. En effet, bien que peu mobiles, les étudiants ont l'avantage d'être facilement interrogeables.

Analyser la place occupée par la mer dans les processus de territorialisation des espaces transfrontaliers maritimes implique d'étudier sa place dans l'institutionnalisation de l'espace. La mer contribue-t-elle à rapprocher les acteurs transfrontaliers ? La méthodologie mise en œuvre pour répondre à ce questionnement n'est pas reproductible à tous les espaces

¹⁴⁵ Les entretiens permettraient notamment de mobiliser les méthodologies d'analyse de discours, méthodologie enrichissant l'analyse des représentations mais que nous n'avons pas pu mobiliser puisque les réponses données dans les questionnaires étaient trop succinctes.

transfrontaliers maritimes dans la mesure où elle s'appuie, en grande partie, sur l'analyse des programmes INTERREG (leurs thématiques, les acteurs engagés, la mise en forme de la gouvernance transmanche instaurée dans le cadre de ce projet). Or ces projets ne sont applicables que dans les pays membres de l'Union Européenne ou les pays frontaliers à l'Union Européenne. Ainsi notre méthodologie est quelque peu restrictive puisque d'autres espaces sont impliqués dans des processus de territorialisation transfrontalière maritime comme ceux localisés à la frontière entre l'Indonésie et les Philippines. C'est pourquoi la méthodologie doit être ouverte à l'analyse d'autres acteurs institutionnels comme ceux du monde scolaire et universitaire, les acteurs politiques et économiques locaux, notamment ceux entretenant des liens privilégiés avec la mer comme les pêcheurs, les ostréiculteurs, les organismes de secours en mer

L'analyse des jumelages transfrontaliers est un élément intéressant et novateur de la méthodologie puisqu'elle révèle que la proximité à la mer est un critère important de leur mise en œuvre. De plus, elle permet d'étudier l'institutionnalisation à l'échelle locale. Cette étude donne également la possibilité de réfléchir sur les interactions existant entre l'institutionnalisation et la pratique de l'espace ainsi que sur la place occupée par les résidents dans les processus de gouvernance transfrontalière maritime. Cependant les réponses obtenues sont peu nombreuses. La phase d'enquête via l'envoi d'e-mails aux différents comités de jumelage donnent des résultats limités et peu exploitables.

Pour savoir si les résidents qui entretiennent des liens privilégiés avec la mer sont plus impliqués que les autres dans les processus de territorialisation des espaces transfrontaliers maritimes, il convient de faire attention à la méthodologie d'échantillonnage. En effet il est important de réaliser un travail bibliographique en amont afin de repérer les populations locales marquées par leur maritimité et celles, en revanche, qui sont plus continentales. Ce travail permet de constituer deux sous-échantillons comparables.

L'analyse de l'influence de la proximité

La méthodologie mise en œuvre permet d'analyser l'influence de la proximité à la frontière (réflexion classiquement soulevée dans le cadre de l'analyse des territorialisations transfrontalières), mais aussi l'influence de la proximité entre les rives de la mer frontalière.

En somme nous nous demandons si les représentations sont les mêmes dans le détroit et à l'endroit où les rives sont les plus distantes. Ici encore la méthodologie repose sur le soin apporté à l'échantillonnage. Il convient de constituer des sous-échantillons comparables en faisant varier la distance à la côte et la distance entre les rives de la mer. Ainsi pour l'analyse de l'espace transmanche nous faisons en sorte d'avoir des échantillons comparables pour les universités localisées en Manche orientale, centrale et occidentale. Nous constituons également deux sous-échantillons avec des universités situées dans une ville côtière et d'autres localisées à une centaine de kilomètres de cette dernière. Ce protocole méthodologique est reproductible à d'autres territoires transfrontaliers maritimes et constitue un point important de notre analyse puisque la proximité est constitutive de ces territoires.

Notre méthodologie s'est montrée efficace puisque les étudiants localisés dans les universités françaises éloignées de la côte ont des représentations qui se singularisent de celles des autres : elles sont moins marquées par la mer et ces étudiants ont moins le sentiment d'être intégrés à un espace transmanche. Cependant nous préconisons d'aller au-delà d'une centaine de kilomètres¹⁴⁶ dans les terres afin de comprendre les spécificités territoriales des territoires transfrontaliers maritimes par rapport à des espaces qui n'en font pas partie. La prise en compte d'un éloignement plus important permettrait de renforcer le questionnement scientifique associé à la délimitation et à la conceptualisation de ces espaces. Cet apport méthodologique permettrait de définir les distances (entre les rives de la mer frontalière et par rapport à la côte) maximales où les liens et les échanges sont suffisamment nombreux pour contribuer au processus de territorialisation transfrontalière maritime.

Ces liens sont-ils forts dans le cadre de l'espace transmanche ?

¹⁴⁶ Dans notre enquête nous avons privilégié des universités qui restaient relativement proches de la mer pour plusieurs raisons : notre échantillon étant déjà conséquent (571 questionnaires exploités issus de 14 universités françaises et anglaises) nous ne pouvions l'étendre indéfiniment. De plus n'ayant trouvé aucune étude en lien avec les représentations de l'espace transmanche, nous souhaitions vraiment recueillir des données significatives pour les analyser. Or nous pensions qu'en nous éloignant trop des côtes, tout du moins du côté français, nous nous éloignerions de notre objectif (hypothèse confortée par le terrain). De plus l'espace français de l'espace transmanche est plus éloigné de la côte que l'espace anglais (car nous avons privilégié le découpage administratif existant). Ainsi cela nous aurait obligé à inclure Londres dans notre échantillon ce que nous ne souhaitions pas faire puisque nous nous serions éloignée de l'étude des mobilités transfrontalières.

L'espace transmanche : un territoire transfrontalier maritime ?

Cet espace est non seulement choisi car sa configuration spatiale permet de répondre à notre questionnement scientifique et d'appliquer le protocole méthodologique, mais aussi puisqu'il permet de créer des données empiriques inédites. En effet, s'il existe des données concernant l'espace transmanche, principalement fournies par l'atlas transmanche et les travaux de F. Turbout et de P. Buléon, il n'en demeure pas moins que celui-ci n'a jamais été étudié sous l'angle de la territorialité transfrontalière maritime. Avant notre thèse il n'existait pas de données sur les pratiques transfrontalières transmanche ni sur les représentations de cet espace.

Si les données récoltées permettent de répondre à notre problématique, la réponse que nous apportons est nuancée : les processus révélant une territorialisation de cet espace ne sont pas inexistantes mais certains restent peu développés.

L'existence de nombreux flux transversaux atteste de sa territorialisation, et d'autant plus que notre étude révèle que 18% des personnes interrogées effectuent des déplacements transfrontaliers (avec une origine et une destination internes à l'espace transmanche). L'étude démontre également que de nombreuses pratiques sont en lien avec la constitution d'un territoire transfrontalier maritime comme les excursions, les mobilités résidentielles ou celles liées au travail.

Les résultats obtenus dans le cadre de l'analyse des représentations sont plus nuancés. L'espace transmanche est un espace qui fait l'objet d'une représentation par ses résidents puisque 64% de l'échantillon se le représentent. S'il apparaît comme un espace ouvert, caractérisé par la mobilité entre ses rives (88 Français et 49 Anglais donnent une réponse allant dans ce sens), ce qui est favorable à la constitution d'un territoire transfrontalier maritime, il n'en demeure pas moins que peu d'étudiants le considèrent comme un espace commun et partagé par les résidents nord et sud de la Manche (14 Français et 12 Anglais).

De plus les représentations qui lui sont associées varient grandement d'un pays à un autre. Les Français perçoivent la Manche comme un trait d'union vers les Anglais de la côte sud de l'Angleterre alors que pour les Anglais elle s'apparente davantage à une barrière les protégeant des Français des côtes nord de la France avec lesquels ils ne pensent pas partager grand-chose. Ainsi les représentations françaises sont plus en lien avec la constitution d'un territoire transfrontalier alors que celles des Anglais mettent en évidence une autre vision territoriale, attestant d'un manque d'intégration immatérielle au sein de l'espace transmanche.

Le désintérêt anglais pour l'espace transmanche se retrouve également dans son institutionnalisation. La coopération transfrontalière s'illustre par sa difficulté à associer les résidents de l'espace qui n'ont que peu, voire aucune information relative à cet espace. De plus ses thématiques n'ont que peu de retombées sur l'intégration matérielle et immatérielle de l'espace. Enfin les Anglais n'ont pas ratifié de traité de coopération avec la France et ont souhaité que la coopération transmanche prenne la forme d'une structure souple et peu contraignante pour les acteurs engagés. En d'autres termes la coopération ne repose que sur le « bon vouloir » des acteurs ce qui peut porter atteinte à sa pérennité.

Les jumelages sont complémentaires à ces processus et permettent d'y associer la population civile tout en favorisant les mobilités et les échanges transfrontaliers. Ils permettent aussi de développer des amitiés et des liens sociaux entre les résidents de l'espace contribuant au processus de territorialisation. Cependant leur portée reste réduite et peine à compenser les faiblesses de la coopération institutionnelle transfrontalière.

Le vote anglais en faveur du *Brexit* vient confirmer les conclusions émises aux chapitres 5 et 6 quant au désintérêt anglais pour ce qui se passe outre-Manche. En effet, les résidents des comtés riverains de la Manche n'ont pas voté davantage contre le *Brexit* que les autres. La sortie des Anglais de l'Union Européenne ne sera pas sans conséquence sur les processus d'intégration de l'espace transmanche. Elle ne remet pas directement en cause l'institutionnalisation de l'espace dans la mesure où les programmes INTERREG impliquent également les pays frontaliers de l'Union Européenne. Cependant il est légitime de penser que la coopération transmanche sera encore moins prioritaire pour les Anglais qu'elle ne l'est

actuellement, freinant ainsi les processus observés. L'enquête menée par le CESER de Bretagne sur les conséquences du *Brexit* en Bretagne conclut que la sortie effective du Royaume-Uni aurait pour conséquence, sur le moyen terme, l'arrêt de la coopération France-Manche-Angleterre : 80% des projets INTERREG bretons devraient être réorientés vers d'autres partenaires.

Cette sortie aura probablement des conséquences sur les pratiques transmanche. En effet, « *bien qu'indirecte, la parité monétaire est la conséquence la plus immédiate identifiée dès l'annonce du Brexit* » (CESER, 2016). Ainsi le lendemain de l'annonce du *Brexit*, la livre sterling a chuté de 6,1% passant de 1,50 dollars le 23 Juin au soir à 1,33 dollars le matin suivant, jusqu'à atteindre dans les jours suivants son plus bas taux depuis 1985 soit 1,3121 dollars (chiffres donnés par la revue en ligne « toute l'europe.EU » du 29/06/2016). Selon France 3 Hauts-de-France, la livre valait 1,40 euros en octobre 2015 ; elle en vaut 1,10 un an plus tard. Si la livre est remontée un peu ensuite, les experts des banques UBS et HSBC affirment que le cours de la devise britannique pourrait descendre à la parité monétaire avec l'euro (1 livre = 1 euro) au plus tard à la fin de l'année 2017 (poundsterlinglive.com, octobre 2016)¹⁴⁷.

Si cette dévaluation n'a pas encore eu de conséquences directes sur les pratiques¹⁴⁸, il est probable qu'elle en aura sur le moyen et le long termes puisqu'elle implique une baisse du pouvoir d'achat des Anglais. Selon l'Huffington Post du 27/06/2016, les Anglais ont perdu 11% de leur pouvoir d'achat en euros entre le *Brexit* et le 27 juin 2016, ce qui n'est pas sans conséquence sur leurs pratiques dans la mesure où les différentiels économiques sont exploités dans le cadre des pratiques transmanche. Il est donc probable qu'avec une livre faible par rapport à l'euro les traversées anglaises en direction de la Manche auront tendance à chuter entraînant une diminution des pratiques de l'espace transmanche. Cette diminution aura aussi des répercussions sur le transport maritime, déjà fortement impacté par la dévaluation de la livre sterling (CESER, décembre 2016). Nous prenons l'exemple de la

¹⁴⁷ L'analyse des conséquences du *Brexit* menée dans les paragraphes suivants a été réalisée en octobre 2016 et s'appuie sur le scénario observable à ce moment précis, à savoir celui en lien avec la dévaluation de la livre sterling par rapport à l'euro. Dans le contexte d'incertitude qui entoure la sortie du Royaume-Uni, il est possible que le contexte évolue rapidement et ne soit plus d'actualité lors de la soutenance de notre thèse.

¹⁴⁸ Les professionnels du tourisme n'ont pas enregistré de baisse de fréquentation touristique anglaise durant l'été 2016 puisque les Anglais avaient réservé leur séjour avant le *Brexit*.

Brittany ferries pour illustrer nos propos. Le modèle économique de cette compagnie repose sur la parité monétaire entre l'euro et la livre sterling : elle tire 80% de son chiffre d'affaires de l'activité « passagers », principalement en livres sterling (en 2016, 83% de ses passagers sont britanniques), alors que la majeure partie de ses dépenses s'effectue en euros. Une dévaluation de la livre remet en question tout l'équilibre budgétaire de la compagnie ce qui pourrait provoquer une hausse des prix des traversées transmanche et entraîner une nouvelle diminution des pratiques transmanche. Ainsi le CESER pense que la dévaluation monétaire aura pour conséquences la mise en œuvre d'une « spirale négative » concrétisée par une diminution importante des pratiques transmanche et une possible restructuration du transport transmanche en raison des difficultés rencontrées par les compagnies maritimes françaises : difficultés liés à la dévaluation de la livre sterling mais aussi à la concurrence accrue qui se développerait entre les compagnies européennes et anglaises. Suite à la sortie de l'UE du Royaume-Uni, il est possible que les politiques européennes sur les transports ne s'appliquent plus aux compagnies britanniques puisqu'elles ne seraient plus soumises à la loi limitant le rejet de soufre pour les ferries (mise aux normes de la flotte entraînant des surcoûts pour les compagnies), ni à la loi relative à la libre concurrence (le gouvernement britannique aurait donc la possibilité légale de financer des compagnies de transport anglaises avec des fonds publics, ce qui est interdit par les règlements européens sur la libre concurrence).

Cette baisse de la fréquentation anglaise pourrait peut-être être compensée par une hausse de la fréquentation française, ce qui est plutôt favorable à la constitution du territoire transmanche dans la mesure où notre étude révèle que les Français sont plus impliqués que les Anglais dans les pratiques transfrontalières. Cette hypothèse est confortée par les récents chiffres du tourisme en Angleterre : suite au *Brexit* et à la dévaluation de la livre sterling, la fréquentation des touristes européens en Angleterre a augmenté de 5% (Figaro économie, 9/08/2016). De plus les médias locaux, tels que France 3 Hauts-de France incitent les Français à voyager en Angleterre. Le possible rétablissement du *duty free* (étude du CESER, décembre 2016) sur les traversées transmanche pourrait aussi créer de nouvelles pratiques transfrontalières.

Il convient maintenant de nous interroger sur les conséquences du *Brexit* pour les Anglais installés en France. Ces derniers sont « inquiets » (D. Cooper, 2016). Selon cette chercheuse (D. Cooper), quelque 400 000 Anglais installés en France craignent les conséquences entraînées par la dévaluation de la livre sterling. En effet parmi eux 70 000 sont des retraités qui, pour la plupart, perçoivent leur retraite en livres entraînant une baisse importante de leur

pouvoir d'achat. Cette inquiétude immédiate n'est pas la seule. Sur le moyen terme, se posent d'autres questions pour ces Anglais, notamment celles de la sécurité sociale. Si un « *hard Brexit* » est mis en œuvre, il est probable que les Anglais installés en France ne bénéficieront plus d'une couverture santé comme c'est le cas aujourd'hui (le *National Health Service* anglais rembourse à l'État français les soins engagés par les Anglais sur le sol français). Ceci dit, certains pays non membres de l'Union Européenne, tels que l'Islande et la Norvège, bénéficient d'un système similaire. Ainsi tant que nous ne savons pas quelles seront les modalités des accords pris (*hard ou soft Brexit*) nous ne pouvons rien affirmer.

Les Anglais installés en France craignent aussi la position qu'adoptera le Royaume-Uni vis-à-vis de la libre circulation des personnes. Si le Royaume-Uni s'oppose à ce principe il est possible qu'en contre-partie l'Union Européenne demande à ses ressortissants anglais de disposer de visas et de permis de séjour/travail pour circuler et/ou demeurer sur son sol. Cette contrainte administrative pénalisera les usagers.

Nous nous demandons quels seront les choix faits par les Anglais résidant en France devant leur difficulté économique et l'incertitude qui entoure le *Brexit*. Retourner en Angleterre ? Se faire naturaliser français¹⁴⁹ ? Nous nous interrogeons aussi sur les conséquences de cette incertitude pour les Français domiciliés en Angleterre durant les deux ans¹⁵⁰ à venir.

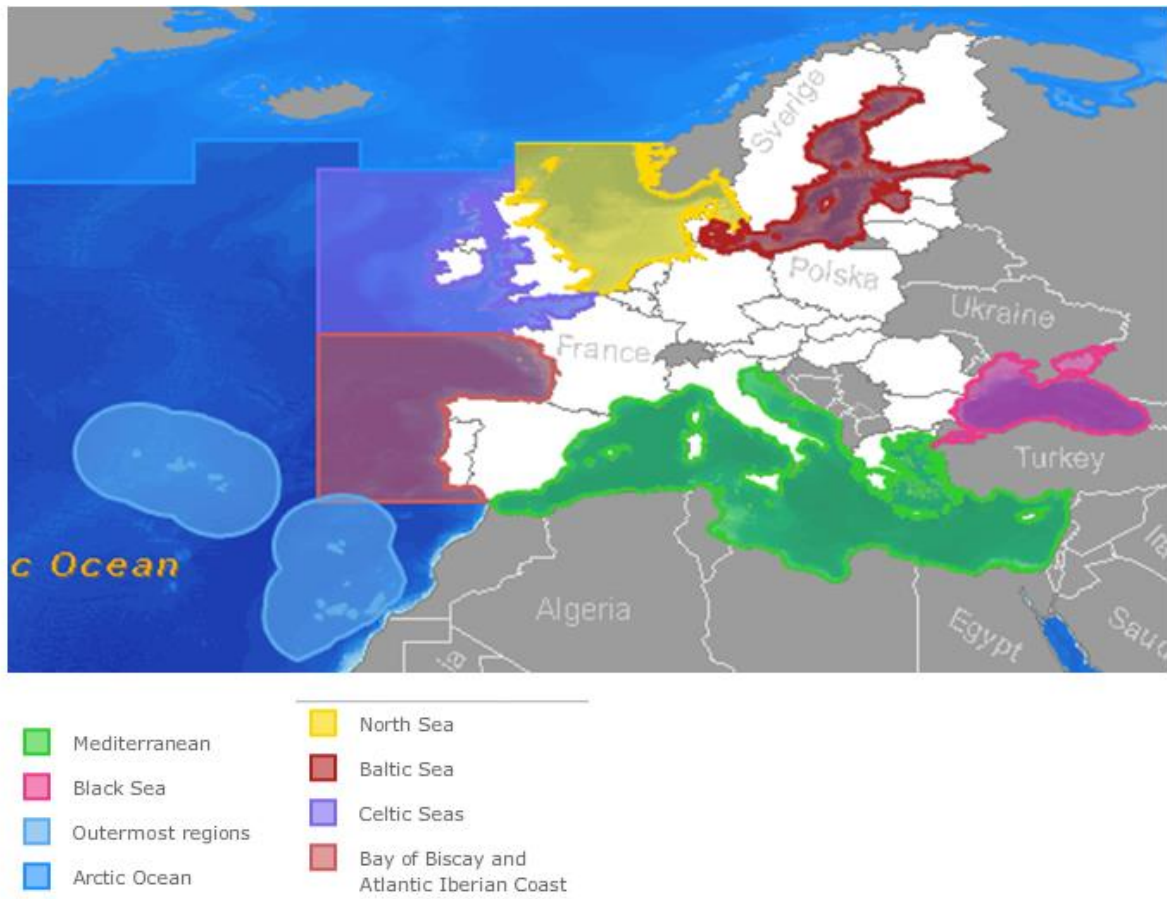
Ainsi l'espace transmanche est un espace pratiqué attestant de sa territorialisation. Certaines représentations, notamment celles des Français, attestent d'un processus de territorialisation de l'espace. Il existe des processus d'institutionnalisation même si ces derniers restent relativement peu aboutis. Ainsi, dans la situation actuelle, nous pouvons affirmer que l'espace transmanche peut être considéré, sous certains aspects, comme un territoire transfrontalier maritime. Cependant cette situation n'est pas figée et évoluera en fonction des centres d'intérêts et des motivations des différents acteurs. Il conviendra d'analyser les conséquences de la sortie de l'Union Européenne du Royaume-Uni et les modalités de mise en œuvre du *Brexit* sur l'évolution du territoire transmanche dans les 10 prochaines années.

¹⁴⁹ La naturalisation nécessite que les Anglais aient séjourné 5 années consécutives en France, qu'ils aient une bonne connaissance du français et des bases concernant la culture française.

¹⁵⁰ Durée préconisée par l'article 50 du Traité sur l'Union Européenne qui stipule que la période pour préparer la sortie d'un Etat membre est de deux ans et que durant cette période le pays reste un pays membre à part entière.

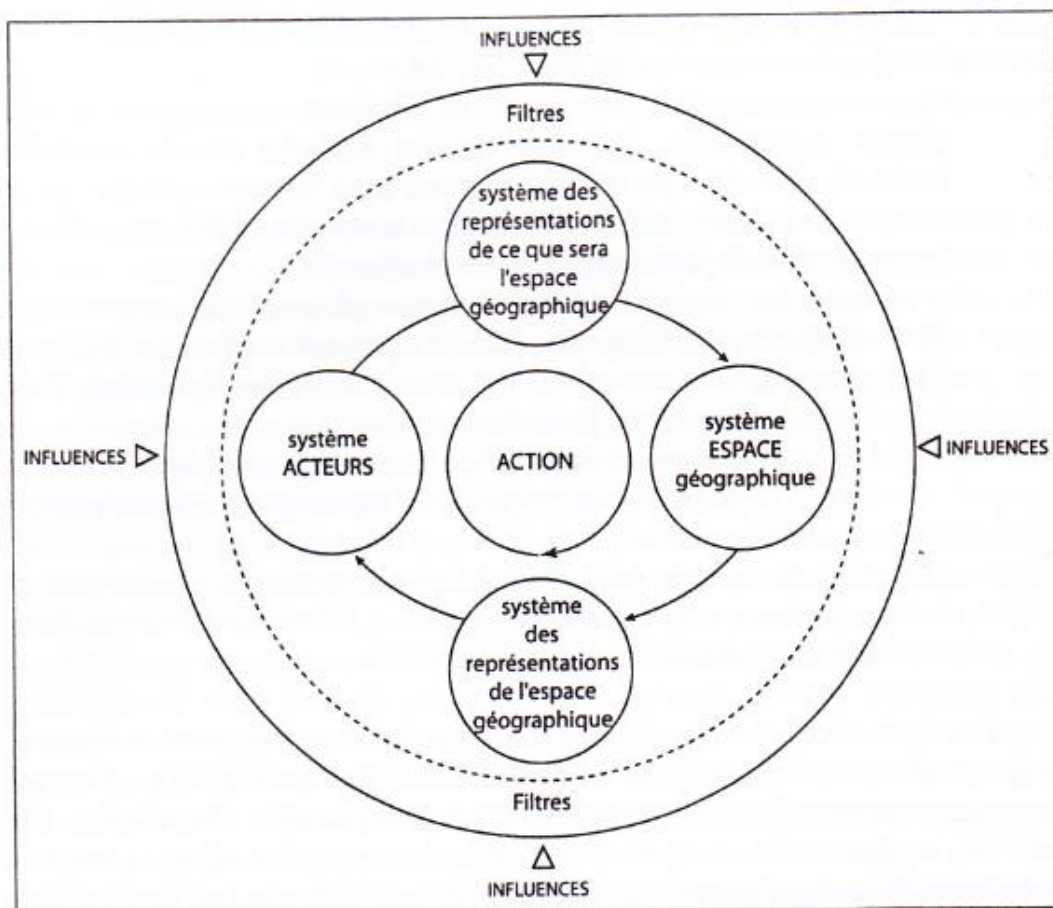
Annexes

Annexe 1 : Les bassins maritimes reconnus par l'Union européenne



Annexe 2 : Le système territorial défini par A. Moine

Figure 2.1 : Trois sous-systèmes qui animent les territoires

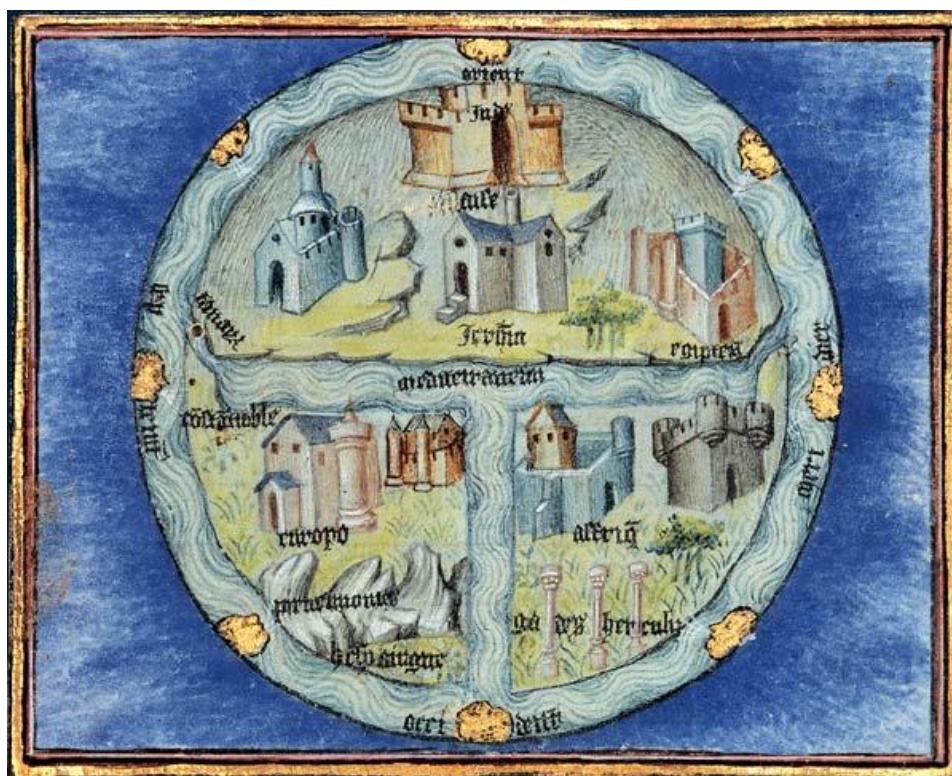


D'après A. Moine, 2007

Annexe 3 ; la mer : un espace représenté alliant terreur et fascination
(illustrations issues de l'exposition de la BNF relative à la mer)



Kabushika Hokusai, la grande vague, 1^{ère} vue de la série des 36 vues du Mont Fuji, édition Eijudo, 1830-1832, gravure sur bois en couleur, BNF, estampes et phot



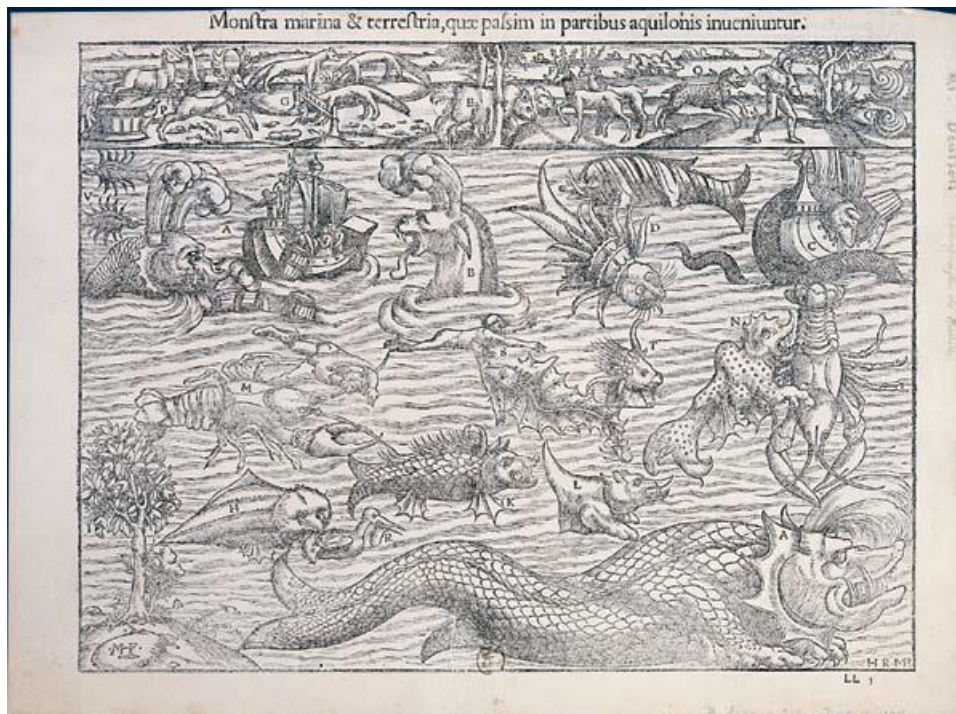
Les Colonnes d'Hercule, Paul Orose, *Historiarum adversus paganos* livre VII, XVème siècle, manuscrit sur marchemin, Tours, bibliothèque municipale



René Quivillic, *La ville d'YS*, Bois gravé publié dans *souvenir d'enfance et de jeunesse d'Ernest Renan*, édition le nouvel Ymagier, 1924

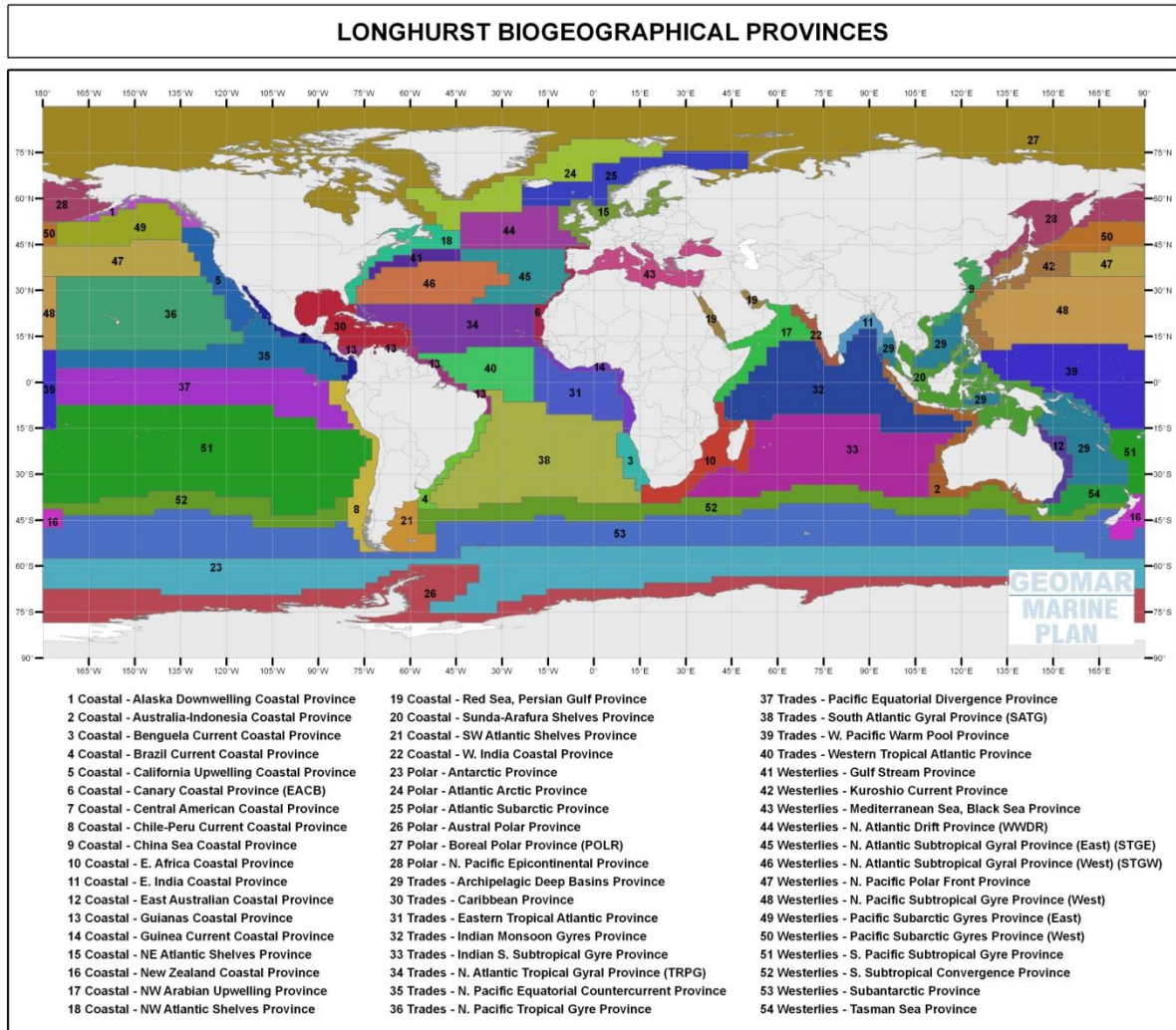


Yan Dargent, représentation d'un Maelstrom, 1863



Les monstres marins dans la cosmographie de Sébastien Munster in la cosmographie universelle, 1556

Annexe 4 : Carte des biomes océaniques de Longhurst



GEOMAR
University of Seville, Department of Human Geography

Source: Author based on VLIZ

Annexe 5 : Discipline des thèses abordant les frontières**Tab. 1** Classement chronologique et disciplinaire des thèses françaises s'intéressant au thème des frontières.*Chronological and disciplinary classification of the French doctoral thesis dealing with border issues.*

Disciplines	Thèses soutenues depuis 1970	Détail par décennies			
		1970 – 1979	1980 – 1989	1990 – 1999	2000-2002
Droit pénal	1	-	-	1	-
Droit public	31	1	6	22	2
Ethnologie	1	-	-	1	-
Études anglophones	1	-	-	1	-
Études latino-américaines	2	-	-	1	1
Études nord-américaines	1	-	-	1	-
Géographie	36	2	4	23	7
Histoire	27	-	10	12	5
Histoire du Droit	1	-	-	1	-
Linguistique	1	-	-	1	-
Sciences appliquées (ENPC)	1	-	-	1	-
Sciences de la communication	2	-	-	1	1
Sciences économiques	6	-	-	5	1
Science politique	2	-	-	2	-
Sociologie	5	-	2	2	1
ENSEMBLE	118	3	22	75	18

Annexe 6 : Les outils de la coopération transfrontalière (d'après D. Blanchard, 2010)

Voici une brève liste des organismes de coopération transfrontalière.

Les GEIE (Groupement Européen d'Intérêt Economique)

Parmi les structures relevant du droit privé nous trouvons le GEIE. Institués par le règlement CEE n°2137/85 du conseil du 25 Juillet relatif à l'institutionnalisation d'un GEIE, ils sont avant tout destinés aux entreprises, mais peuvent également être utilisés comme instrument de coopération mixte public/privé par exemple dans le cadre de l'association d'agences de développement économique régional. Le GEIE doit avoir un caractère auxiliaire par rapport aux activités de ses membres et ne permet que des activités limitées (il peut être monté pour la réalisation d'études préalables à la réalisation d'un ouvrage transfrontalier ou pour recevoir des fonds communautaires).

Il s'agit d'une structure souple et légère permettant aux partenaires qu'il réunit d'imbriquer une partie de leurs activités économiques tout en conservant leur propre indépendance économique et juridique. La création d'un tel groupement donne naissance à une entité juridique indépendante, dotée de la capacité juridique dont le but est de faciliter ou de développer l'activité économique de ses membres, d'améliorer leurs résultats.

Un GEIE possède des caractéristiques qui lui sont propres : il peut agir en son nom.

Ce groupement étant rattaché à l'ordre juridique communautaire il dispose d'une neutralité juridique qui place sur un pied d'égalité juridique les membres qui le constituent.

Il peut être utilisé comme simple cadre de coordination et d'organisation des activités de ses membres ou bien être plus approfondi et conclure en son nom propre des contrats faisant l'objet de marchés publics ou de programmes financés par des fonds publics.

D'un point de vue structurel, le GEIE se caractérise par sa stabilité et sa flexibilité. Sa souplesse se retrouve dans la grande liberté qu'ont ses membres d'organiser leurs rapports contractuels et de décider des modalités de fonctionnement interne du groupement. Cette flexibilité concerne sa constitution, sa durée ainsi que ses modalités de financement et de fonctionnement.

En ce qui concerne l'organisation des rapports entre ses membres, le règlement s'en remet principalement à leur volonté, mais certaines décisions importantes ne peuvent être adoptées qu'à l'unanimité (modification de l'objet du groupement, modification du nombre de voix attribuées à chaque membre, modification des conditions d'adoption des décisions ainsi que l'admission d'un nouveau membre ou la démission d'un membre). Cela permet d'assurer la stabilité de la structure.

Un GEIE doit impérativement être constitué d'au moins deux membres provenant de deux états membres différents. Le caractère transnational est un élément constitutif des GEIE.

Le GECT (Groupement Européen de Coopération Territoriale)

Il est régi par le règlement n°1082/2006 de la Communauté Européenne. Il s'agit d'un organisme de droit public doté de la personnalité juridique et juridiquement autonome. Cette structure permet également aux territoires de conclure des accords avec un tiers, de lancer des appels d'offre pour le compte de ses membres et de mettre en œuvre des projets transfrontaliers.

Le GECT tout comme le GEIE permet une grande flexibilité dans la définition organisationnelle de sa structuration et dans son fonctionnement. Le GECT arrête ses statuts sur la base de la convention. Ils doivent contenir des dispositions sur:

- la liste de ses membres;
- l'objet, les tâches et les relations avec ses membres;
- sa dénomination et le lieu de son siège;
- ses organes, leurs compétences et leur fonctionnement;
- les procédures décisionnelles;
- la ou les langue(s) de travail;
- les modalités de fonctionnement: gestion de personnel, modalités de recrutement, nature des contrats, etc.;
- les modalités de la contribution financière des membres et les règles budgétaires et comptables applicables;
- la désignation d'un organisme indépendant de contrôle financier et d'audit externe.

- Les membres arrêtent un budget annuel prévisionnel qui fait l'objet d'un rapport annuel certifié par des experts indépendants. Les membres sont responsables financièrement au *pro rata* de leur contribution en cas de dettes.

Il peut avoir une multitude d'applications dans un grand nombre de domaines tels que les transports, la recherche, l'urbanisme, la santé, l'environnement ou encore le développement économique... Cependant il ne saurait avoir la compétence policière ou le pouvoir réglementaire.

Le droit en vigueur dans ce groupement est le droit en vigueur dans l'état membre où est établi son siège. Les membres d'un GECT doivent être situés sur le territoire d'au moins deux États membres.

Les SEML (Société d'Economie Mixte Locale)

Structures de droit national français, créées dans le but de gérer des services publics communs, elles offrent une possibilité d'adhésion aux collectivités territoriales étrangères. Lorsqu'elles s'opèrent à l'extérieur du territoire national elles ont un statut de droit privé et peuvent recevoir des fonds publics. Cependant le contrôle strict des fonds publics, les accords auxquels elles sont soumises, et le fait que les autorités publiques soient obligées de détenir 50 % des voix et du capital constituent un frein pour la mise en œuvre d'opérations conjointes avec des partenaires étrangers.

En droit national français, la loi n°92-125 du 6 Février 1992 autorise les autorités locales et régionales à conclure des accords transfrontaliers. Elle accompagne ces autorités dans la création de structures transfrontalières telles que les SEML impliquant des autorités régionales et locales de même niveau dans la région. L'article 132 de cette loi prévoit la possibilité pour les collectivités territoriales françaises de coopérer avec des collectivités territoriales étrangères par l'intermédiaire d'une SEM (société d'économie mixte). Il n'est cependant pas prévu de déroger aux règles de droit commun de constitution des sociétés mixtes prévues par la loi n°83-597 du 7 juillet 1983 « sous réserve de la conclusion d'un accord préalable entre les états concernés, des collectivités territoriales étrangères peuvent participer au capital d'une SEM dont l'objectif est d'exploiter des services publics d'intérêt commun.

Les associations

Il s'agit d'une structure souple pour engager une politique de coopération transfrontalière. Cependant elle comporte deux inconvénients du point de vue du droit public : d'une part les collectivités territoriales doivent choisir un ordre national déterminé, ce qui pose le problème de la soumission des collectivités à un droit étranger. Par ailleurs, les autorités centrales ne se montrent guère satisfaites des conditions de gestion des fonds publics des associations.

Si la forme associative a vocation à être une structure durable elle s'analyse comme une étape dans le processus de coopération transfrontalière. L'association doit permettre d'approfondir les projets avant de les concrétiser, notamment par la création d'un GLCT. Si une association peut prendre toute initiative concourant à la réalisation de son objectif social et des missions statutaires, elle ne peut en aucun cas se substituer aux collectivités territoriales qui en sont membres dans l'exercice de leurs compétences. Par conséquent l'association transfrontalière constituée pour une durée limitée aura pour vocation de devenir un lieu de gouvernance territoriale en rassemblant en un lieu unique l'ensemble des acteurs intéressés par le développement du territoire transfrontalier.

Le GIP (Groupement d'Intérêt Public)

Institués par l'article 133 de la loi du 6 Février 1992 en vue de mettre en œuvre des programmes européens, ils sont de ce fait réservés aux collectivités territoriales appartenant à des états membres de l'Union Européenne. Ils sont conclus pour une durée limitée, par arrêts conjoints des ministres de l'intérieur et du budget.

Il y a deux catégories de GIP : les GIP ayant pour vocation le développement social et urbain et les GIP ayant un objet international et transfrontalier.

Il s'agit d'un instrument de projet dynamique. Il permet, de par son statut de personne morale, la participation d'organismes publics de différents pays et la création de structures intermédiaires. Mais il reste une structure juridique française soumise au droit interne français et aux procédures rigides de contrôle étatique.

Le GLCT (Groupement Local de Coopération Transfrontalière)

Cette structure jouit de la personnalité morale de droit public et permet d'assurer la gestion commune de services publics et la réalisation d'équipements d'intérêt public. Elle est soumise au droit applicable aux EPCI de la partie où elle a son siège. Elle comprend une assemblée (au sein de laquelle chaque collectivité ou organisme dispose au plus de la moitié des sièges), un président et un ou plusieurs vice-présidents.

Son financement est assuré, d'une part par les dotations de ses membres, d'autre part par les recettes perçues au titre des prestations qu'ils assurent. Ils ont la possibilité de recourir à l'emprunt.

Si cette structure est juridiquement autonome par rapport aux collectivités membres, son fonctionnement est encadré par un régime contraignant : elle doit prendre la forme d'une structure intercommunale de coopération existante. Les actes qu'elle prend ont les mêmes effets que ceux pris par des organismes analogues, sans vocation transfrontalière tel que défini par le droit national.

Prenant la forme d'un établissement public, elle est régie par des dispositions de droit public concernant sa comptabilité, son personnel, la passation des marchés publics.

Le GLCT ne se substitue pas aux collectivités membres, mais doit réaliser des missions et des services qui présentent un intérêt pour les collectivités. La constitution d'un GLCT ne permet pas de préfigurer une « intercommunalité transfrontalière intégrée » ayant vocation à définir une stratégie commune à un territoire transfrontalier.

Les GLCT existants ou projetés ont comme objectif de répondre à des besoins opérationnels des collectivités membres en apportant des solutions à la question de la mise en place d'une maîtrise d'ouvrage transfrontalière. Les collectivités territoriales membres se réunissent au sein d'une même structure juridiquement autonome pour réaliser ou faire réaliser des travaux, des actions et des missions concourants à la réalisation d'un projet transfrontalier.

Il faut noter qu'en France, la création des GLCT est liée à l'accomplissement d'une procédure administrative relativement lourde et n'est encadrée par aucune condition de délai. Ainsi l'État français conserve de la sorte un moyen de contrôle, voire de blocage.

Il est important de souligner que :

- Si le GECT relève du droit national, aucune collectivité ne peut détenir la majorité des sièges à elle seule. Par ailleurs les postes de président et de vice-président doivent être répartis entre les différentes parties.
- Le principe de partenariat est en vigueur contrairement aux autres structures existantes.
- Les GLCT, contrairement au SEML et au GIP, sont reconnus par les collectivités de tous les états concernés par l'accord.
- La responsabilité des collectivités territoriales est limitée à leur apport (pas de responsabilité solidaire en cas de problème ou de dissolution du groupement).

Le Consorcio

Structure de coopération instituée par le droit espagnol, il est reconnu en France. Nous trouvons un consorcio au sein du territoire de l'eurocité basque.

Le cas transmanche (d'après Perrin, 2013)

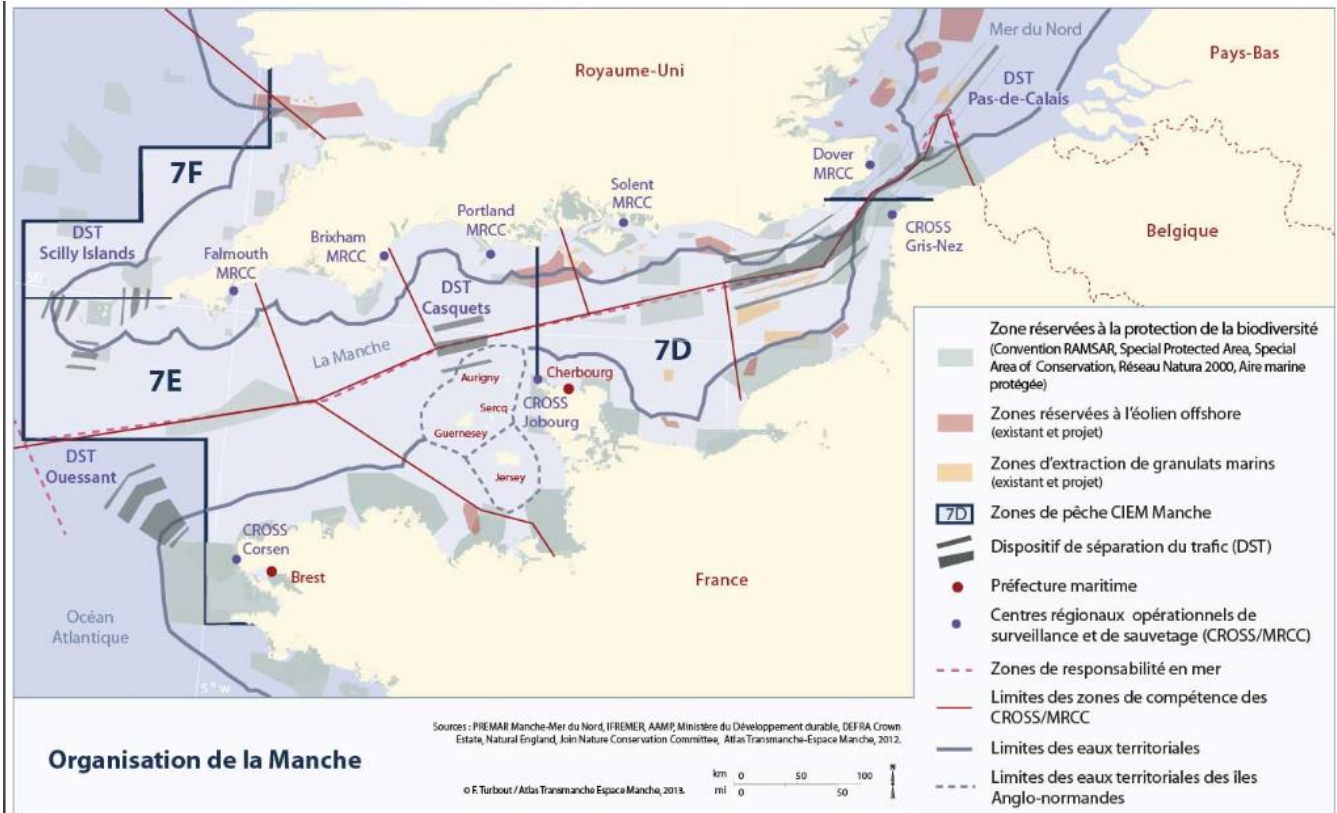
Il existait, entre 1991 et 2004 une eurorégion (l'Eurorégion Nord Transmanche) qui prenait la forme d'un GEIE associant le comté du Kent, la région du Nord-Pas-de-Calais et les trois régions belges : la wallonie, Bruxelles-capitale et les Flandres. Ce territoire de coopération englobait la région transmanche qui est un espace de coopération entre le Nord-Pas-de Calais et le Kent qui date des années 1980 et des accords franco-britanniques pour la construction du tunnel sous la Manche. Cet espace de coopération est toujours d'actualité et il existe des liens forts entre ces deux territoires.

Selon l'auteur, l'eurorégion Nord-Transmanche a disparu car sa dynamique culturelle transfrontalière s'est déployée à une échelle distincte de celle du GEIE tant du point de vue géographique qu'institutionnel : les actions de coopération culturelle marquaient principalement l'espace frontalier entre la France et la Belgique alors que l'échelle transmanche en était absente. De ce fait, la structure a manqué de reconnaissance institutionnelle notamment en raison de son faible ancrage parmi les acteurs de la société civile au-delà du cercle d'experts et de spécialistes de la coopération européenne, des géographes et des aménageurs.

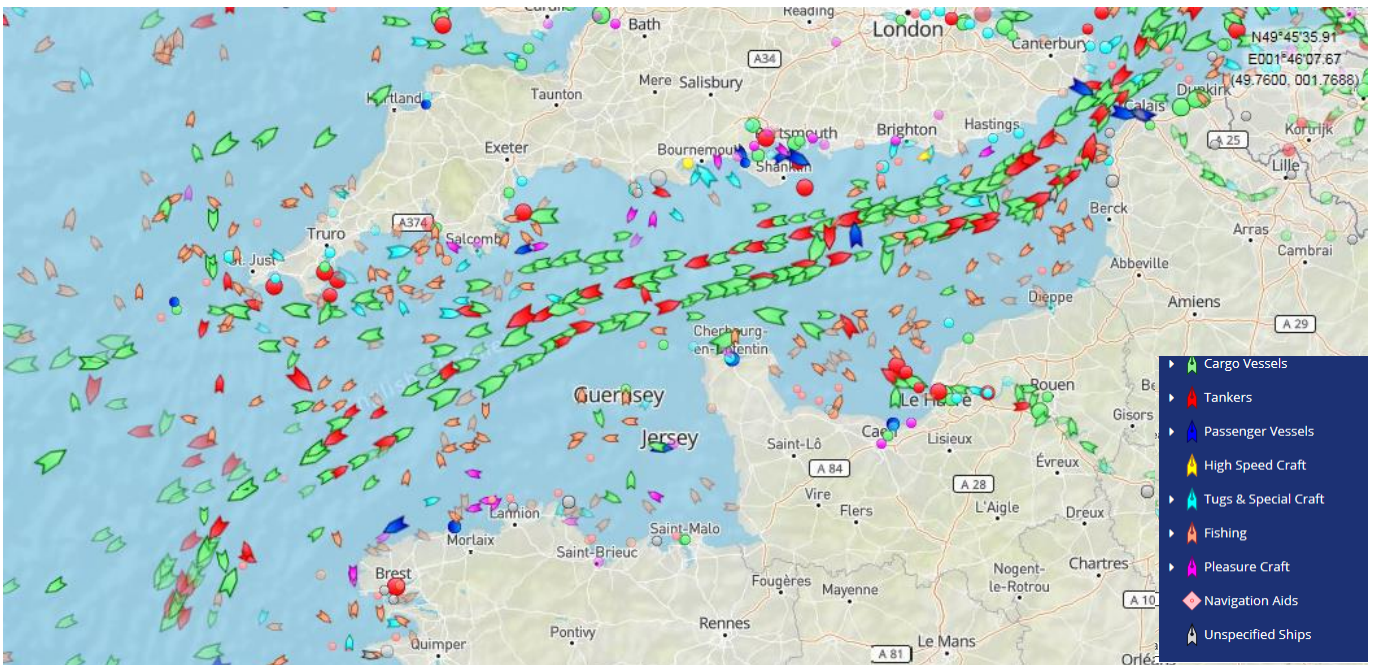


Source : *L'Eurorégion. Études pour une Région n° 1*, conseil régional du Nord-Pas-de-Calais, 1997

Annexe 7 : La Manche, un espace occupé



D'après l'atlas transmanche



Trafic en temps réel, consulté le 22 Mars 2017 à 20 heures sur Marine traffic

Annexe 8 : Le questionnaire distribué aux passagers ferries**Questionnaire for outgoing cross Channel Passenger****I) Yourself :**

I)1) Your nationality :

I)2) Are you :

 A male A female

I)3) Your age :

II) Your Journey

II)1) Your home town and county ?

II)2) What has been the ultimate destination of your journey ?

II)3) Did you make any stopovers during your journey ?

II)4) If yes, where in ?

II)5) If yes, how long did they last ?

II)6) The total length of time of your journey ?

III) The purpose of your journey

- | | | |
|---|---|---|
| <input type="checkbox"/> Business | <input type="checkbox"/> Sport | <input type="checkbox"/> Other ; please specify |
| <input type="checkbox"/> Culture or art | <input type="checkbox"/> Tourism | |
| <input type="checkbox"/> Shopping | <input type="checkbox"/> Visiting friends or family | |

IV) How often do you travel

IV)1) Did you previously cross the Channel ?

IV)2) If yes, where did you travel to during the last five years ?

IV)3) As an average, you travel across the Channel

- | | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> Several times a week | <input type="checkbox"/> Several times per month | <input type="checkbox"/> Once a year |
| <input type="checkbox"/> Once a week | <input type="checkbox"/> Once a month | <input type="checkbox"/> Other, please specify |
| | <input type="checkbox"/> Several times a year | |

V) Your selection of means of transportation

V)1) For your previous journeys, did you always sail with the present ferry line ?

V)2) If not, what other ferry lines did you choose for your previous journeys ?

V)3) Have you already crossed the Channel in the Eurostar ?

V)4) If yes, how many times ?

V)5) Did you already fly over the Channel ?

V)6) If yes, where from and where to ?

V)7) What are the main criteria for your having selected a means of transportation or a ferry line ?

Questionnaire flux transmanche retour**I) L'interrogé**

- I)1) Quelle est votre nationalité ?
 I)2) Quel est votre sexe ?
 I)3) Quel est votre âge ?

II) Votre déplacement

- II)1) Quelle est votre commune de résidence ?
 II)2) Quelle était la destination finale de votre déplacement ?
 II)3) Durant votre déplacement avez-vous fait des étapes intermédiaires ?
 II)4) Si oui quelles étaient-elles ?
 II)5) Si oui quelle a été la durée de ces étapes ?
 II)6) Quelle a été la durée totale de votre déplacement ?

III) Les motifs de votre déplacement

- III)1) Pour quels motifs vous êtes-vous déplacé ?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Motif professionnel | <input type="checkbox"/> Pour assister à des manifestations culturelles ou artistiques |
| <input type="checkbox"/> Pour faire du shopping | <input type="checkbox"/> Pour rendre visite à des amis ou de la famille |
| <input type="checkbox"/> Pour faire du tourisme | <input type="checkbox"/> Pour pratiquer une activité sportive |
| <input type="checkbox"/> Autre, précisez : | |

IV) Les fréquences de vos déplacements

- IV)1) Avez-vous déjà traversé la Manche dans le passé ?
 IV)2) Si oui où vous êtes-vous rendu durant ces cinq dernières années ?

- IV)3) En moyenne vous traversez la Manche :

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Plusieurs fois par semaine | <input type="checkbox"/> Plusieurs fois par an |
| <input type="checkbox"/> Une fois par semaine | <input type="checkbox"/> Une fois par an |
| <input type="checkbox"/> Plusieurs fois par mois | <input type="checkbox"/> Autre, précisez |
| <input type="checkbox"/> Une fois par mois | |

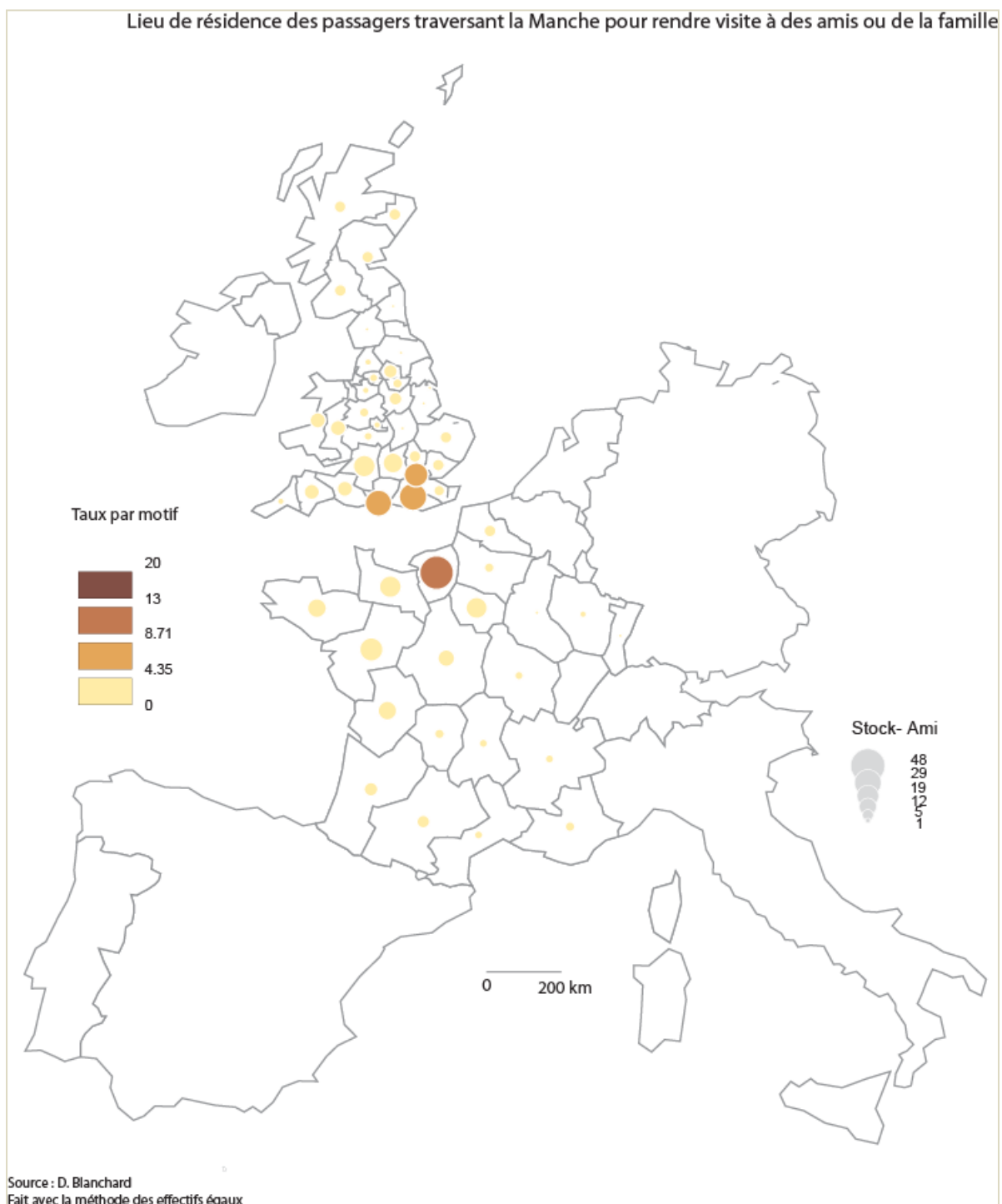
V) Le choix relatif au transport

- V)1) Lors de vos précédents voyages avez-vous toujours emprunté cette liaison maritime ?
 V)2) Si non quelles liaisons maritimes avez-vous emprunté lors de vos précédents voyages ?

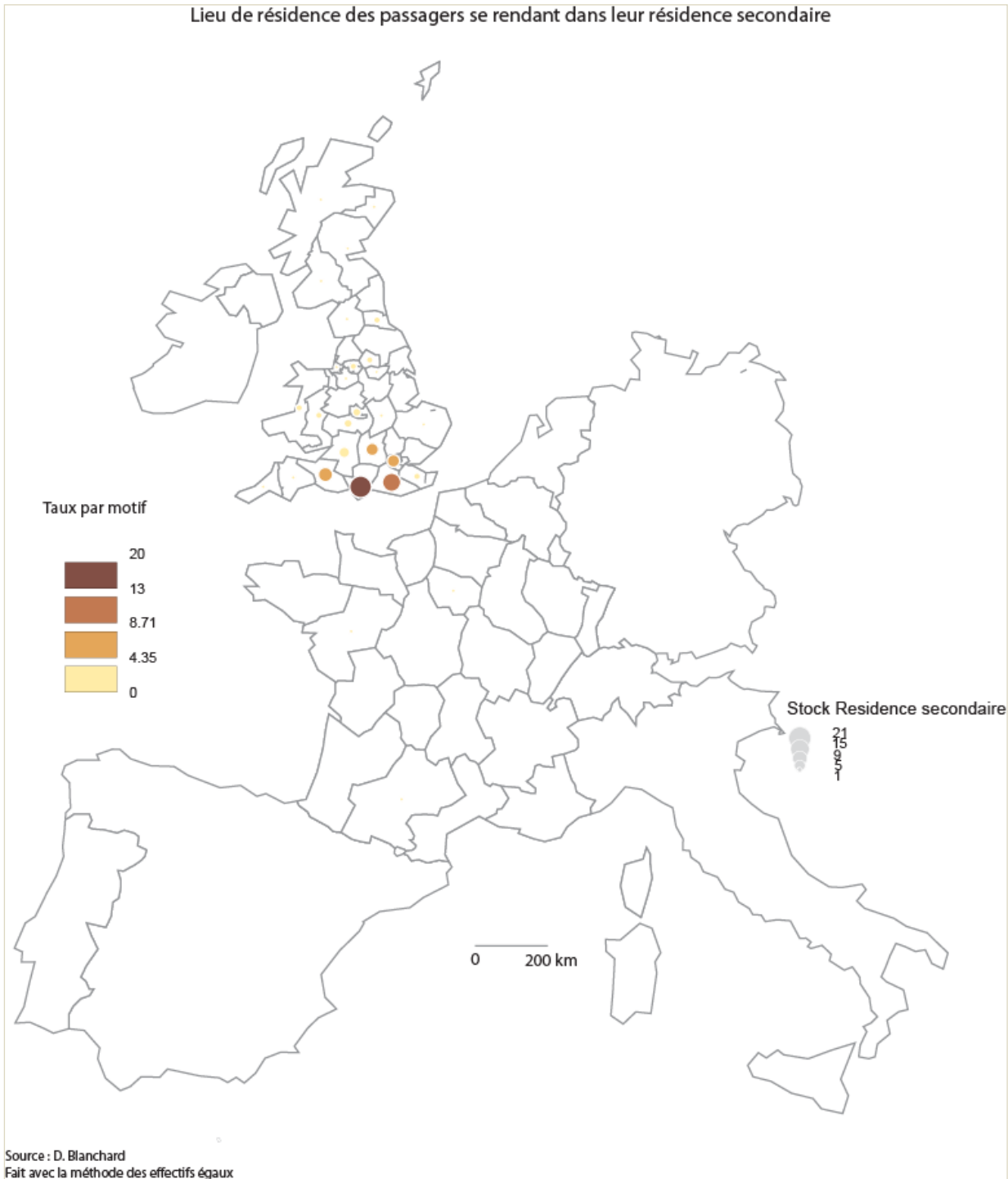
- V)3) Avez-vous déjà utilisé l'Eurostar pour traverser la Manche ?
 V)4) Si oui combien de fois l'avez-vous emprunté ?

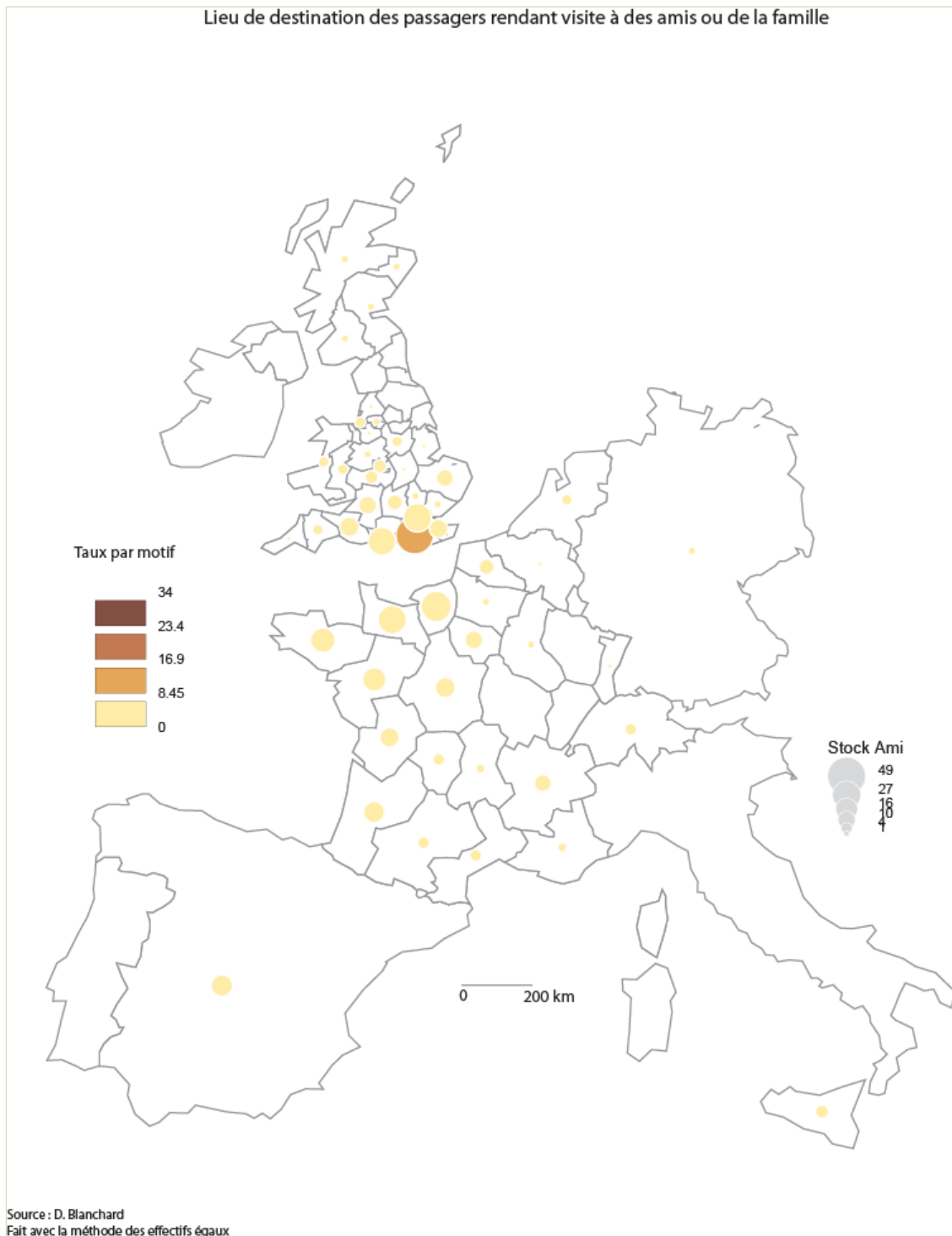
- V)5) Avez-vous déjà utilisé une liaison aérienne pour traverser la Manche ?
 V)6) Si oui d'où partait-elle et où arrivait-elle ?
 V)7) Quels sont les critères déterminant pour le choix de votre mode de transport ou de votre liaison maritime ?

Annexe 9 : Les cartes relatives aux motifs des traversées transmanche

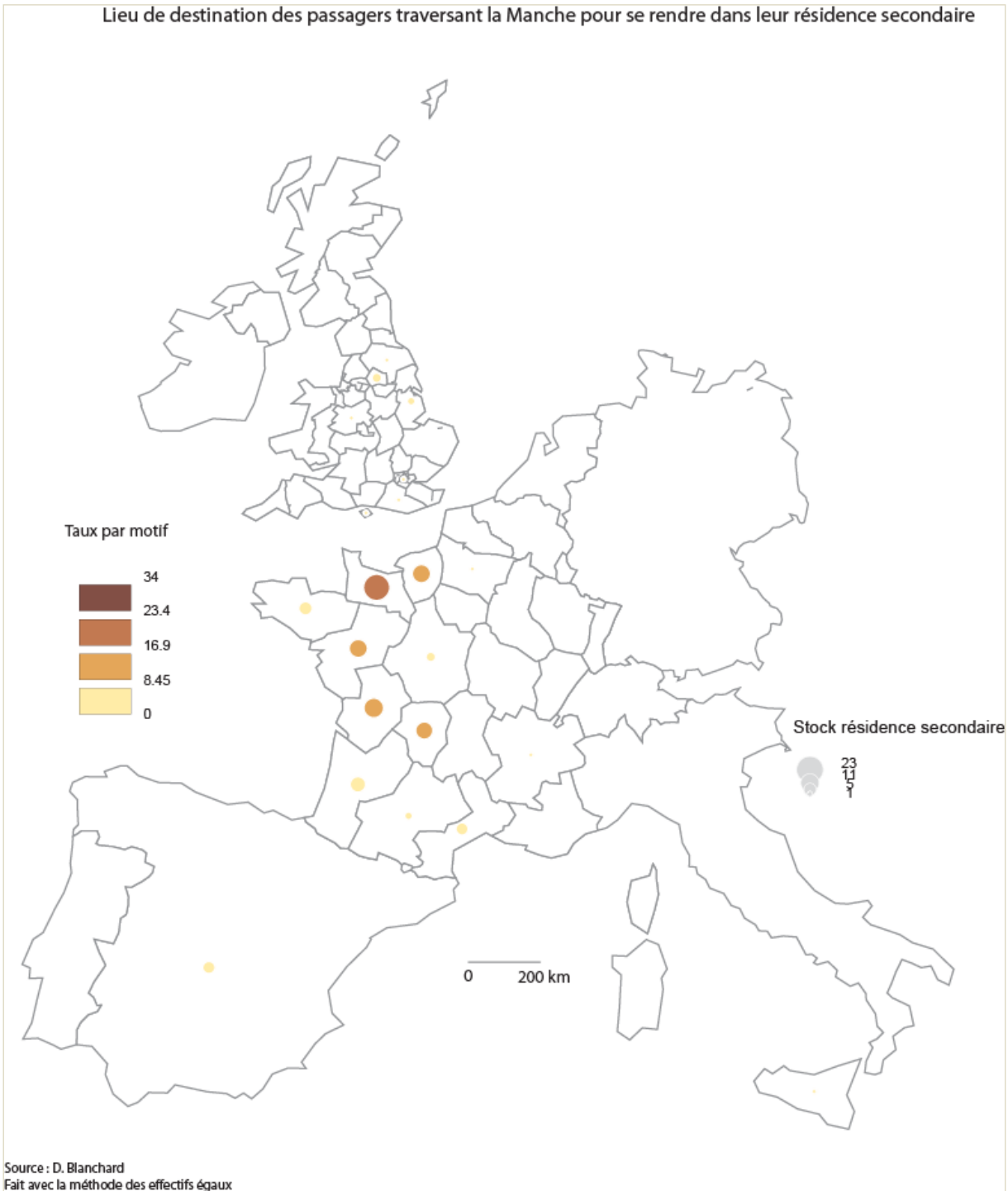


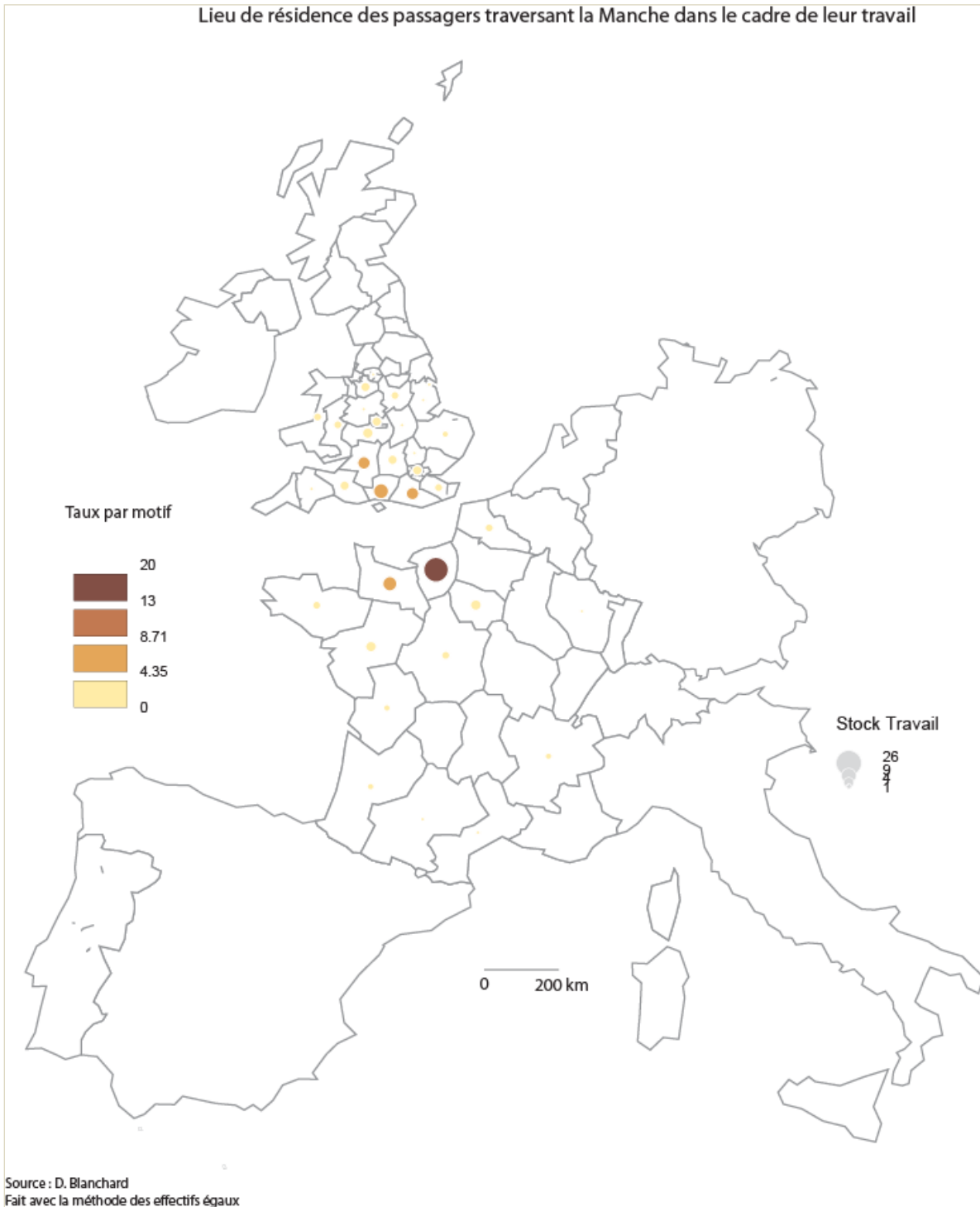
Lieu de résidence des passagers se rendant dans leur résidence secondaire

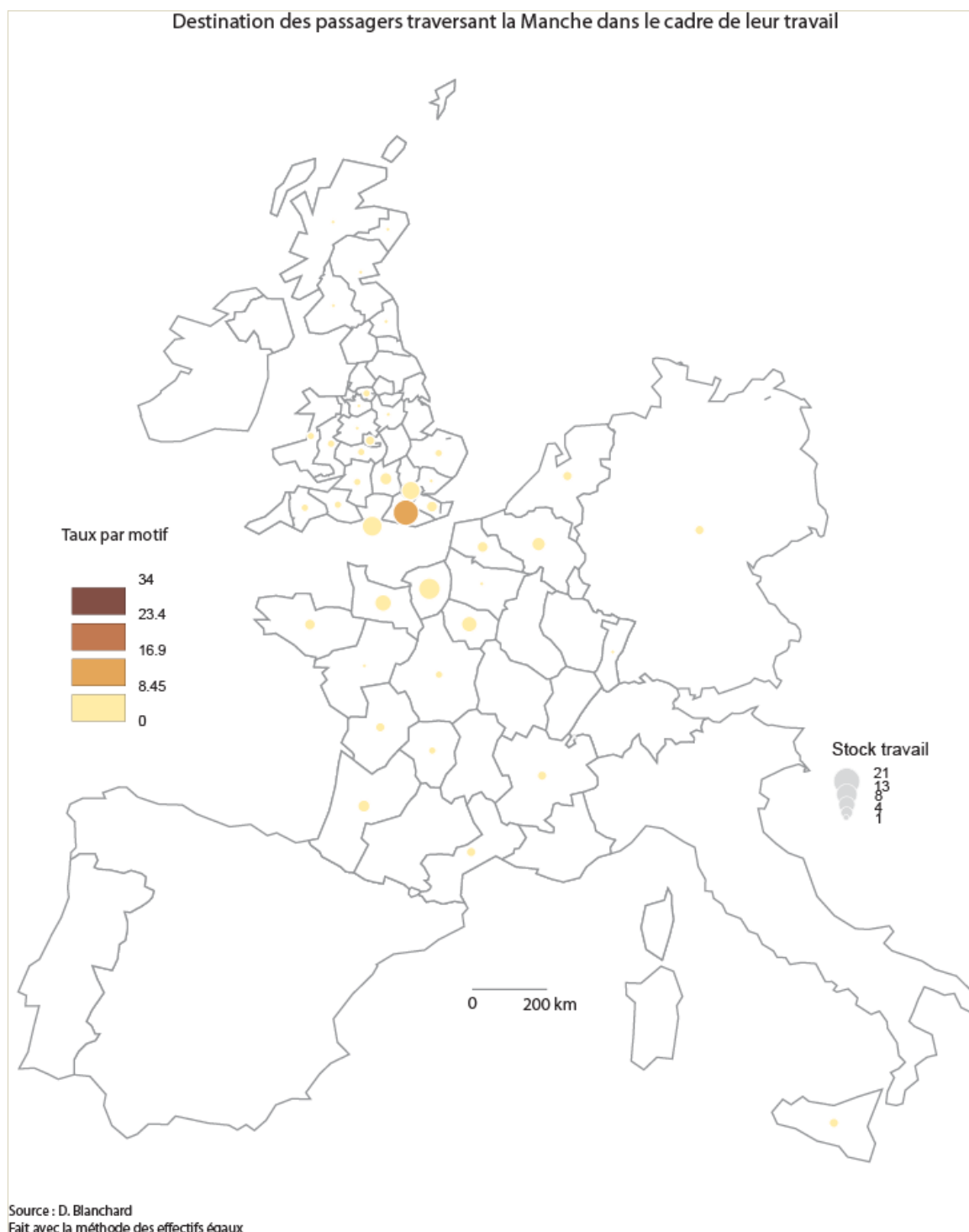


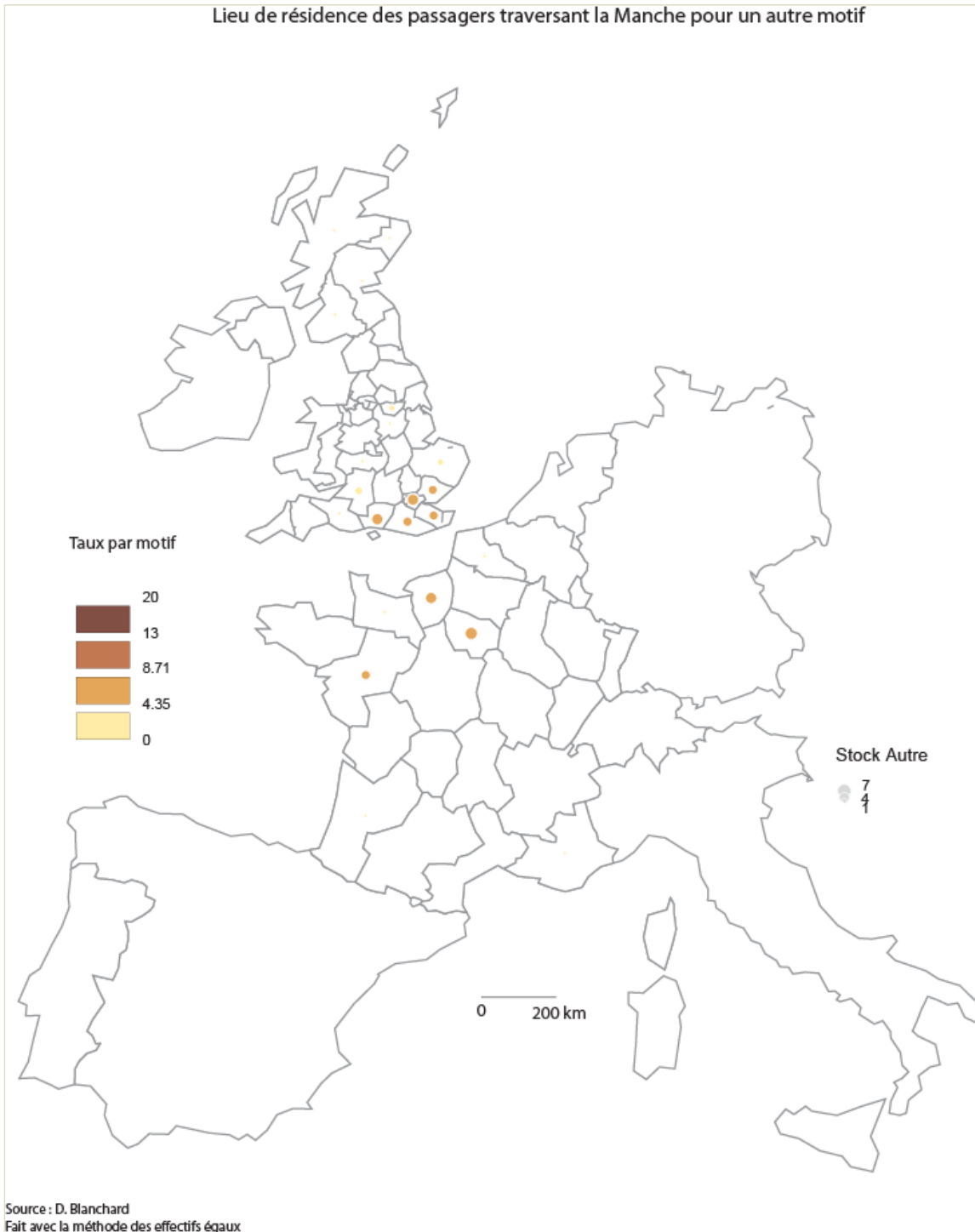


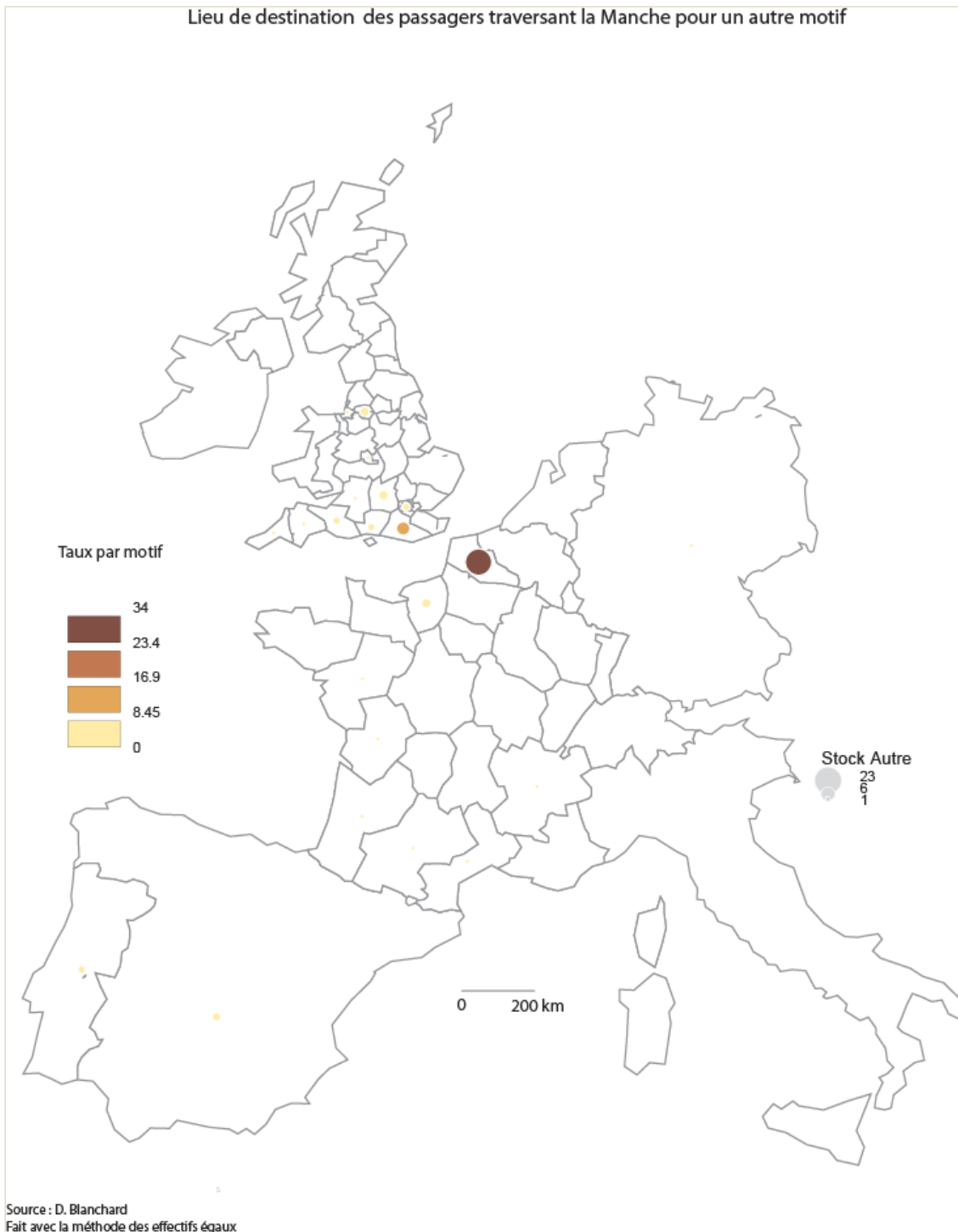
Lieu de destination des passagers traversant la Manche pour se rendre dans leur résidence secondaire

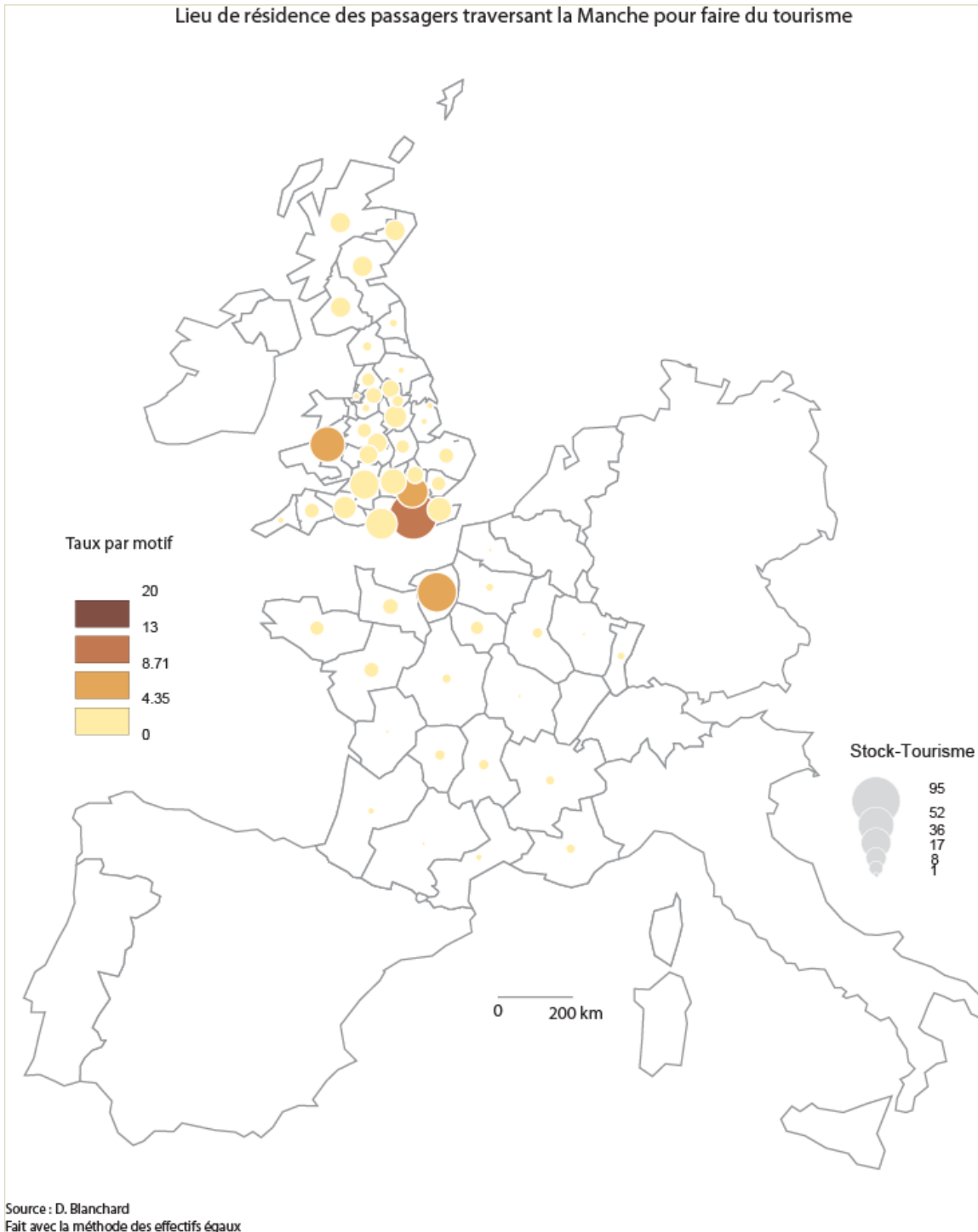


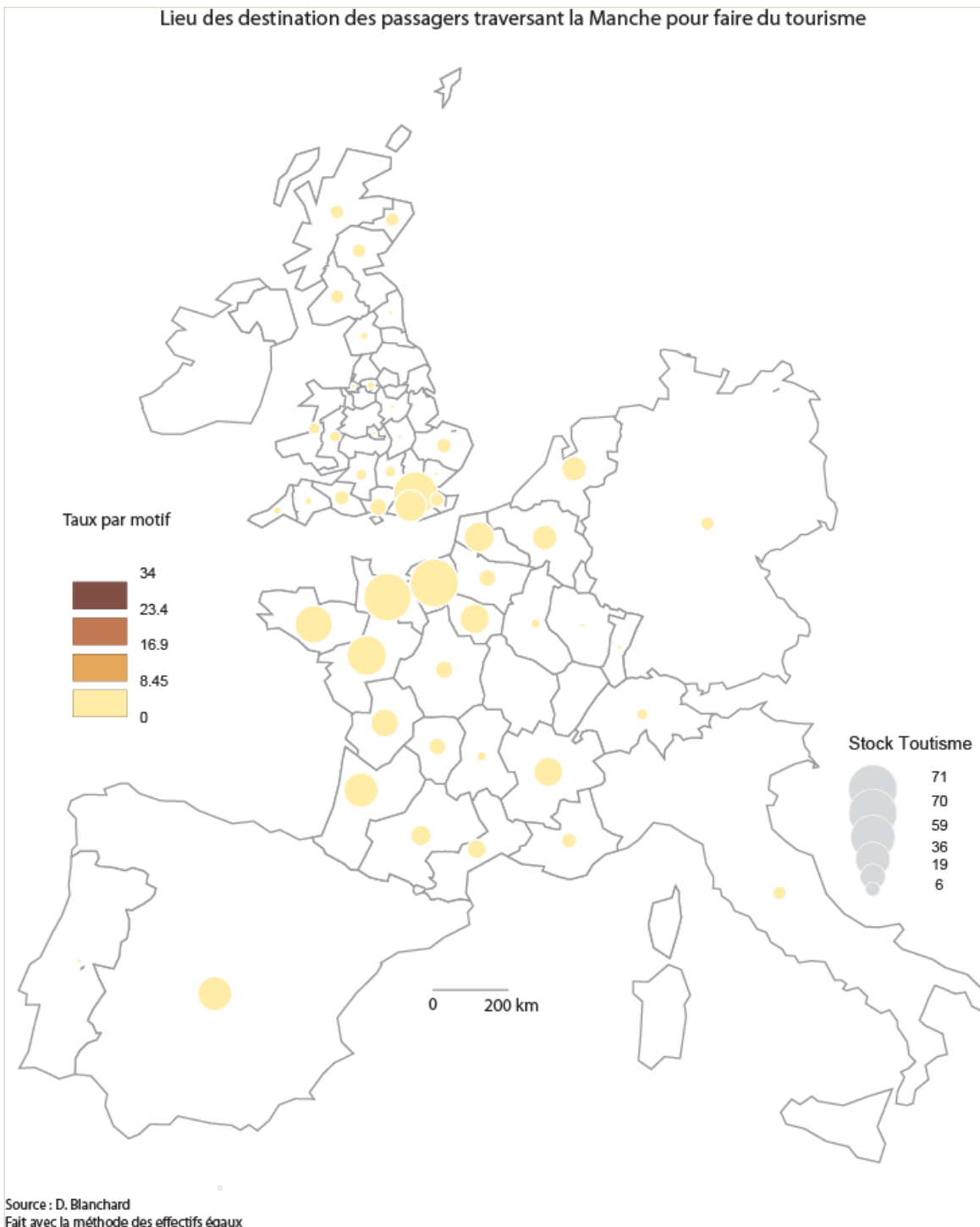












Annexe 10 : Matrice de classification des réponses données par les passagers ferries concernant le choix de leur mode de transport (Question 5.7)

Choix mode de transport	Prix	Praticité	Proximité lieu de résidence	Proximité lieu de destination	Proximité (non précisée)	Agrément	Rapidité/ accessibilité	Flexibilité / qualité service	Non exploité
Accessibilité, Prix, Facilité	x	x					x		
Accueil						x			
Agréable						x			
Agrément, Prix, Prendre sa voiture	x	x				x			
Aucun									x
Avoir une cabine						x			
Bagages (vin)		x							
Bateau français									x
Beaucoup de bagages		x							
Cabine, Voyager avec des enfants		x				x			
Cafétéria à bord, confort						x			
Chargement		x							
Chargement, prendre sa voiture		x							
Choix du boulot									x
Confort						x			
Confort, Cabine						x			
Confort, fun						x			
Confort, Ponctualité						x		x	
Confort, Proximité port origine			x			x			
Convenience		x							
Cout, Praticité	x	x							
Date, horaires								x	

Annexe 10

Date, prix, proximité, prendre sa voiture	x	x			x			x	
Dépend des situations (si prof ou nn)									x
dépend du motif du voyage									x
Destination de la liaison				x					
Enfants		x							
Expérience									x
Facilité		x							
Facilité et prendre sa voiture		x							
Facilité, Prix, prendre sa voiture	x	x							
Facilité, relaxation		x				x			
Facilité, Temps		x					x		
Fiabilité, facilité		x						x	
Flexibilité								x	
Fun						x			
Fun, confort, enfant		x				x			
Fun, enfants		x				x			
Heure de départ								x	
Horaire, Prix, Proximité destination	x			x				x	
Horaires								x	
Horaires, prix	x							x	
Le coté pratique, prendre sa moto, le prix	x	x							
le moins cher et le plus confortable pour la famille	x					x			
Le prix	x								
le prix et voyager avec son véhicule	x	x							
Localisation du port anglais				x					
Location									x

Annexe 10

Moins de conduite				x					
Moins de conduite, fun					x	x			
N'aime pas l'avion						x			
N'aime pas l'avion, beaucoup de bagages		x				x			
ne pas voyager comme du bétail à côté de qq1 de désagréable						x			
Nourriture gratuite pour les routiers									x
Pas d'avion en hiver									x
Paysages						x			
Perception vacances						x			
Peur de l'avion						x			
Plaisir						x			
Plaisir, rapidité						x	x		
Plus de "fun" et de relaxation						x			
Possibilité		x							
Praticité		x							
Praticité, confort, Prendre sa voiture		x				x			
Praticité, fun		x				x			
Praticité, indépendance		x							
Praticité, prendre sa voiture		x							
Praticité, prendre un camping car		x							
Praticité, prix	x	x							
Praticité, prix, faisabilité	x	x							
Praticité, Prix, Prendre sa voiture, voyager avec de jeunes enfants	x	x							
Praticité, proximité		x			x				
Praticité, rapidité		x					x		

Annexe 10

Praticité, vitesse		x					x		
Pragmatisme		x							
Pratique et agrément		x				x			
Prendre des chiens		x							
Prendre des marchandises		x							
Prendre sa caravane		x							
Prendre sa moto		x							
Prendre sa voiture		x							
Prendre sa voiture et beaucoup de bagages		x							
Prendre sa voiture, bagages, proximité géographique destination		x		x					
Prendre sa voiture, beaucoup de bagages et un chien		x							
Prendre sa voiture, cabine		x				x			
Prendre sa voiture, dépend de la date et du temps		x						x	
Prendre sa voiture, facilité		x							
Prendre sa voiture, flexibilité		x						x	
Prendre sa voiture, horaires, prix, proximité	x	x			x			x	
Prendre sa voiture, paysages		x				x			
Prendre sa voiture, praticité		x							
Prendre sa voiture, Prix, fun	x	x				x			
Prendre sa voiture, proximité		x			x				
Prendre sa voiture, réduire le temps de conduite		x			x				
Prendre sa voiture, voyager en famille		x				x			
Prendre son camion		x							

Annexe 10

Prendre son camping car		x							
Prendre un grand véhicule		x							
Prendre un Van, prix	x	x							
Prix (17 livres pour deux A/R), fun	x					x			
Prix avec une bicyclette	x								
Prix et confort	x					x			
Prix et qualité	x					x		x	
Prix et temps de voyage	x						x		
Prix, accessibilité, relaxation	x					x	x		
Prix, Agrément	x					x			
Prix, avoir sa voiture, temps de la traversée	x	x					x		
Prix, bagages, prendre sa voiture	x	x							
Prix, beaucoup de bagages, rapidité	x	x					x		
Prix, beaucoup de bagages	x	x							
Prix, cabine	x					x			
Prix, chargement	x	x							
Prix, chargement, qualité	x	x					x	x	
Prix, chiens, prendre un camping car	x	x							
Prix, Confort, facilité	x	x				x			
Prix, Confort, praticité	x	x				x			
Prix, Disponibilité	x							x	
Prix, distance, praticité	x	x			x				
Prix, Espace	x					x			
Prix, espace, prendre sa voiture	x	x				x			
Prix, facilité	x	x							
Prix, facilité de réservation	x							x	
Prix, Facilité, idéal pour un piéton	x	x							

Annexe 10

Prix, Facilité, Prendre son vélo	x	x							
Prix, Facilité, proximité géographique	x	x			x				
Prix, facilité, rapidité	x	x					x		
Prix, fiabilité	x							x	
Prix, fiabilité, fréquences	x							x	
Prix, Horaires, Bagages	x	x						x	
Prix, horaires, rapidité	x						x	x	
Prix, le temps, les possibilités	x						x	x	
Prix, Localisation	x				x				
Prix, moyen de transport	x								
Prix, nombre de voyageurs	x								
Prix, nourriture	x					x			
Prix, Plaisir	x					x			
Prix, Praticité, Bagages, prendre son vélo	x	x							
Prix, praticité, localisation des ports	x	x			x				
Prix, praticité, proximité	x	x			x				
Prix, prendre la voiture	x	x							
Prix, Prendre sa bicyclette, facilité, pas de stress	x	x				x			
Prix, Prendre sa caravane	x	x							
Prix, prendre sa voiture, chargement	x	x							
Prix, prendre sa voiture, rapidité	x	x					x		
Prix, prendre sa voiture, traversée la plus courte	x	x			x		x		
prix, proximité départ, prendre sa voiture, chargement	x	x	x						
Prix, proximité destination	x			x					

Annexe 10

Prix, proximité géographique	x				x				
Prix, proximité géographique départ	x		x						
Prix, Proximité géographique, prendre sa voiture	x	x			x				
Prix, proximité origine	x		x						
Prix, Proximité origine et destination	x		x	x					
Prix, proximité, horaire, confort, enfant, chats	x	x			x	x		x	
Prix, Proximité, relaxation	x				x	x			
Prix, proximité, temps, prendre sa voiture	x	x			x		x		
Prix, qualité, praticité	x	x				x			
Prix, rapidité	x						x		
Prix, Rapidité, aime la mer	x					x	x		
Prix, Rapidité, Bagages, Praticité	x	x					x		
Prix, rapidité, confort	x					x	x		
Prix, rapidité, possibilité	x						x	x	
Prix, rapidité, praticité, prendre sa voiture									
Prix, Rapidité, prendre sa voiture	x	x					x		
Prix, rapidité, qualité	x					x	x		
Prix, Sécurité	x							x	
Prix, Sécurité, Proximité	x				x			x	
Prix, service	x					x		x	
Prix, temps de la traversée, proximité	x				x		x		
Prix, temps, prendre sa voiture	x	x					x		
Prix, Transporter des marchandises	x	x							
Prix, Traversée la nuit	x							x	
Prix, voyager avec des enfants et son véhicule	x	x							

Annexe 10

Proximité Honfleur, prix, praticité	x	x		x					
Proximité arrivée				x					
Proximité arrivée, rapidité				x			x		
Proximité destination				x					
Proximité destination finale, chargement, prendre un camion		x		x					
Proximité destination temps				x			x		
Proximité et connaissance familiale					x				
Proximité géographique					x				
Proximité géographique départ			x						
Proximité géographique destination				x					
Proximité géographique en Angleterre				x					
Proximité géographique, cout	x				x				
Proximité géographique, Ld Lines va au Havre				x					
Proximité géographique, prendre sa voiture		x			x				
Proximité géographique, prix, horaires	x				x			x	
Proximité origine			x						
Proximité origine et arrivée			x	x					
Proximité port origine			x						
Proximité, chargement		x			x				
proximité, chien		x			x				
Proximité, emploi du temps, prix	x				x			x	
Proximité, fun					x	x			
Proximité, fun, confort					x	x			
Proximité, gratuité	x				x				
Proximité, prendre sa voiture, chargement		x			x				

Annexe 10

Proximité, rapidité, direct					x		x		
Proximité, temps, fiabilité					x		x	x	
Rapidité							x		
Rapidité, agrément, pas de stress						x	x		
Rapidité, avoir beaucoup de bagages		x					x		
Rapidité, conduite en UK réduite				x			x		
Rapidité, confort						x	x		
Rapidité, facilité		x					x		
Rapidité, facilité, chargement pour déménagement		x					x		
Rapidité, horaires							x	x	
Rapidité, plaisir, prendre sa voiture		x				x	x		
Rapidité, prendre sa voiture		x					x		
Rapidité, prendre sa voiture, proximité géographique destination		x		x			x		
Rapidité, prix, plaisir	x					x	x		
Rapidité, prix, praticité	x	x					x		
Rapidité, relaxation, Prix, confort	x					x	x		
Rapport qualité prix								x	
Relaxation, proximité					x	x			
Saison									x
Sécurité								x	
Seule possibilité									x
Simplicité		x							
Site internet								x	
Temps de la traversée							x		
Temps de la traversée, flexibilité, prix	x						x	x	

Annexe 10

Temps et distance					x		x		
Temps, Occupation						x	x		
Temps, praticité		x					x		
Temps, Proximité					x		x		
Travail									x
Travail dans cette compagnie									x
Traversée préférée						x			
Type de voyage									x
Vitesse							x		
Vitesse, prix	x						x		
Voyage avec des enfants		x							
Voyage en famille, beaucoup de bagages		x							
Voyager avec de jeunes enfants		x							
Voyager avec de jeunes enfants et beaucoup de bagages		x							
Voyager avec des chiens		x							
Voyager avec sa voiture, prix, emmener son chien, aime la mer	x	x				x			
Voyager avec une caravane		x							
Voyager en autocar		x							

*Annexe 11 : matrice de classification des réponses données par les passagers ferries relatives aux motifs de leur traversée
(Question 3.1)*

	Tourisme	Mobilité résidentielle	Travail	Fortement intégrateur	Non exploité
Apprendre le français				x	
Consulter un médecin				x	
Dans le cadre d'un jumelage				x	
Déménagement (Va vivre en Angleterre)				x	
Etudes (séjour linguistique)				x	
Funérailles				x	
Jumelages (7 personnes)				x	
Rechercher sa fille après un séjour linguistique				x	
Rendre visite à des amis ou de la famille (Filles dans un collège en Angleterre)		x		x	
Rendre visite à des amis ou de la famille+ échanges scolaires avec des villes situées sur la côte sud de l'Angleterre		x		x	
Séjour linguistique				x	
Shopping (A/R dans la journée)				x	
Shopping, Tourisme (A/R dans la journée)				x	
Tourisme (A/R dans la journée et prox à la frontière)				x	
Tourisme, Shopping (A/R dans la journée)				x	
Tourisme, shopping, Sport (A/R dans la journée)				x	
Travail (stage)			x	x	
Travail (voyage scolaire)				x	
Travail + 8 jours de voyages scolaires à Eastbourne en mars + Londres voyage scolaire aussi				x	
Travail, Etudes				x	
Achat d'un bateau					x
Acheter un tracteur					x

Annexe 11

Chercher une maison à vendre		x			
Coopération scientifique parc naturel			x		
Culture	x				
Culture et art	x				
Culture et art, rendre visite à des amis ou de la famille	x	x			
Culture et art, tourisme	x				
Culture et art, tourisme, rendre visite à des amis ou de la famille	x	x			
culture et art, tourisme, sport	x				
Culture, art (Champs de bataille)	x				
Disneyland	x				
JO	x				
JO, Travail, Shopping, Tourisme	x		x		
Maison de vacances		x			
Maison secondaire		x			
Maison secondaire, Peindre son bateau		x			
Maison secondaire, rendre visite à des amis ou de la famille		x			
maison secondaire, travail		x	x		
Manifestation culturelle ou artistique	x				
Pour acheter une maison secondaire		x			
Projet					x
Recherche d'une maison à acheter		x			
Recherche généalogique					x
Recherche travail			x		
Rendre visite à des amis ou de la famille		x			
Rendre visite à des amis ou de la famille (femme anglaise)					
Rendre visite à des amis ou de la famille (Frère à Dieppe et Cousin à Brighton)		x			

Annexe 11

Rendre visite à des amis ou de la famille, maison secondaire		x		
Rendre visite à des amis ou de la famille, résidence secondaire, shopping	x	x		
Rendre visite à des amis ou de la famille, shopping	x	x		
Rendre visite à des amis ou de la famille, Shopping, culture	x	x		
Rendre visite à des amis ou de la famille, Shopping, tourisme	x	x		
Rendre visite à des amis ou de la famille, sport, shopping	x	x		
Rendre Visite a des amis ou de la famille, Tourisme	x	x		
Rendre visite à des amis ou de la famille, Tourisme, shopping	x	x		
Rendre visite à des amis ou de la famille, travail, shopping	x	x	x	
Résidence secondaire		x		
Résidence secondaire, tourisme	x	x		
Shoping, rendre visite à des amis ou de la famille	x	x		
Shoping, tourisme, rendre visite à des amis ou de la famille	x	x		
Shopping	x			
Shopping, rendre visite à des amis ou de la famille	x	x		
Shopping, Tourisme	x			
Shopping, tourisme, culture	x			
Shopping, tourisme, rendre visite à des amis ou de la famille	x	x		
Sport	x			
Sport, rendre visite à des amis ou de la famille	x	x		
Surprise à une amie	x			
Tourisme	x			
Tourisme, art et culture	x			

Annexe 11

Tourisme, culture, rendre visite à des amis ou de la famille	x	x			
Tourisme, Pub	x				
Tourisme, recherche de maison à acheter	x	x			
Tourisme, rendre visite à des amis ou de la famille	x	x			
Tourisme, résidence secondaire	x	x			
Tourisme, Shopping	x				
Tourisme, travail	x		x		
Travail			x		
Travail (Routier)			x		
Travail (aller chercher une voiture)					x
Travail bénévole (woofing)			x		
travail, culture et art, shopping, Rendre visite à des amis ou de la famille	x	x	x		
Travail, rendre visite à des amis ou de la famille		x	x		
Travail, shopping, tourisme	x		x		
Travail, Tourisme	x		x		
Travail, tourisme, rendre visite à des amis ou de la famille	x	x	x		
Vendre une maison		x			

Annexe 12 : Questionnaire relatif à l'analyse des représentations**Première partie : l'interrogé / Yourself**

- 1)1 Quel est votre âge ? / Your age ?
 1)2 Etes-vous un homme ? une femme ? / Are you : a woman ? a man ?
 1)3 Quelle est votre université ? / Name of your University :
 1)4 Votre université entretient-elle des relations avec des universités anglaises ? / Is your University in contact with French Universities?
 1)5 Si oui lesquelles ? / If yes, please name them :
 1)6 Quelle est votre nationalité ? / Your nationality :
 1)7 Dans quelle région résidez-vous ? / In which county do you live?
 1)8 Avez-vous toujours vécu dans cette région ? / Did you always live in that county?

2^{ème} partie : la pratique du territoire / Your experience with this area

2)1) Vous êtes-vous rendu au Royaume-Uni dans le courant de l'année 2013 ? / Did you cross over to France in 2013?

2)2) Si oui, où vous-êtes vous rendus ? / If yes, where did you go?

2)3) Si non, pourquoi ne vous y êtes-vous pas rendu ? / If no, why did you not do it?

2)4) Si oui, combien de fois vous y êtes-vous rendu en moyenne? / If yes, how often did you cross over, as an Average :

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Plusieurs fois par semaine | <input type="checkbox"/> several times a week |
| <input type="checkbox"/> Une fois par semaine | <input type="checkbox"/> once a week |
| <input type="checkbox"/> 2-3 fois par mois | <input type="checkbox"/> a couple of times per month |
| <input type="checkbox"/> Une fois par mois | <input type="checkbox"/> once a month |
| <input type="checkbox"/> Moins souvent | <input type="checkbox"/> less often |

2)5) Si oui quelle a été la durée de votre séjour ? / If yes, how long did your stay last?

2)6) Si oui pour quel motif vous y êtes vous rendu ? / If yes, why did you proceed to France?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Pour travailler | <input type="checkbox"/> for your work |
| <input type="checkbox"/> Pour un échange universitaire avec le Royaume-Uni | <input type="checkbox"/> for a university exchange with France |
| <input type="checkbox"/> Pour faire du shopping | <input type="checkbox"/> for shopping |
| <input type="checkbox"/> Pour rendre visite à des amis ou de la famille | <input type="checkbox"/> for visiting friends or relatives |
| <input type="checkbox"/> Pour assister à un évènement sportif ou culturel | <input type="checkbox"/> for attending a sport or culture event |
| <input type="checkbox"/> Pour assister à une manifestation transfrontalière | <input type="checkbox"/> for attending a cross border event |
| <input type="checkbox"/> Pour faire du tourisme | <input type="checkbox"/> for sight seeing |
| <input type="checkbox"/> Pour une autre raison, précisez : | <input type="checkbox"/> for another reason, please specify : |

2)7) Si oui, quel mode de transport avez-vous emprunté pour ? / If yes, what means of transportation did you use?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> L'eurotunnel | <input type="checkbox"/> the Eurotunnel shuttle |
| <input type="checkbox"/> L'eurostar | <input type="checkbox"/> the Eurostar |
| <input type="checkbox"/> Le ferry ? Quelle ligne ? | <input type="checkbox"/> a ferry line, please name it : |
| <input type="checkbox"/> L'avion ? Quelle ligne ? | <input type="checkbox"/> an airline, please name it : |

2)8) Diriez-vous que les horaires de ce mode de transport son adaptés sont adaptés ? / The time table of this means of transportation appeared to you as :

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord | <input type="checkbox"/> not convenient at all |
| <input type="checkbox"/> Pas d'accord | <input type="checkbox"/> badly convenient |
| <input type="checkbox"/> D'accord | <input type="checkbox"/> satisfactory |
| <input type="checkbox"/> Tout a fait d'accord | <input type="checkbox"/> quite satisfactory |

2)9) Diriez-vous que les destinations de ce mode de transport sont adaptées ? / Would you say that the places of destination of this means of transportation are:

- Pas du tout d'accord
- Pas d'accord
- D'accord
- Tout a fait d'accord
- not convenient at all
- badly convenient
- satisfactory
- quite satisfactory

3^{ème} partie : la perception du territoire / Your feelings about this area

3)1) Lorsque vous vous rendez au Royaume-Uni avez-vous le sentiment de vous rendre dans un pays étranger ? / When you proceed to France, do you feel that you are entering a foreign country?

3)2) Selon vous la frontière franco-anglaise a-t-elle encore un sens? Justifiez votre réponse : / As for you, does the UK-France border still have a meaning? Please justify :

3)3) Comment définiriez-vous l'espace transmanche ? / How would you define the cross Channel area?

3)4) Vous considérez-vous comme résident de cet espace ? / Do you feel that you are a resident of this area?

3)5) Si oui, pouvez-vous le délimiter sur le fond de carte ? / If yes, can you draw the limits of this area on a map?

3)6) Pensez-vous qu'il existe une identité commune aux résidents des littoraux nord et sud de la Manche ? / Do you believe that there is a common identity for resident on both sides of the Channel?

3)7) Si oui comment la définiriez-vous ? / If yes, please be kind to specify :

3)8) Pensez-vous qu'il existe une culture commune aux résidents des littoraux nord et sud de l'espace transmanche ? / Do you feel that there is a common culture for residents on the North and South shores of the cross Channel area?

3)9) Si oui comment la qualifieriez-vous ? / If yes, please be kind to specify :

3)10) Pensez-vous que les résidents des littoraux nord et sud de la Manche sont confrontés à des problématiques similaires ? / Do you feel that the residents on the North and South shores of the Channel are facing similar problems?

3)11) Avez-vous déjà lu dans les journaux locaux un article consacré au sud de l'Angleterre ? / Did you already read in your local newspapers an article on northern France ?

3)12) Avez-vous regardé l'émission transmanche diffusée sur France3 ? / Did you already watch a TV broadcast related to cross border relationships between the UK and France?

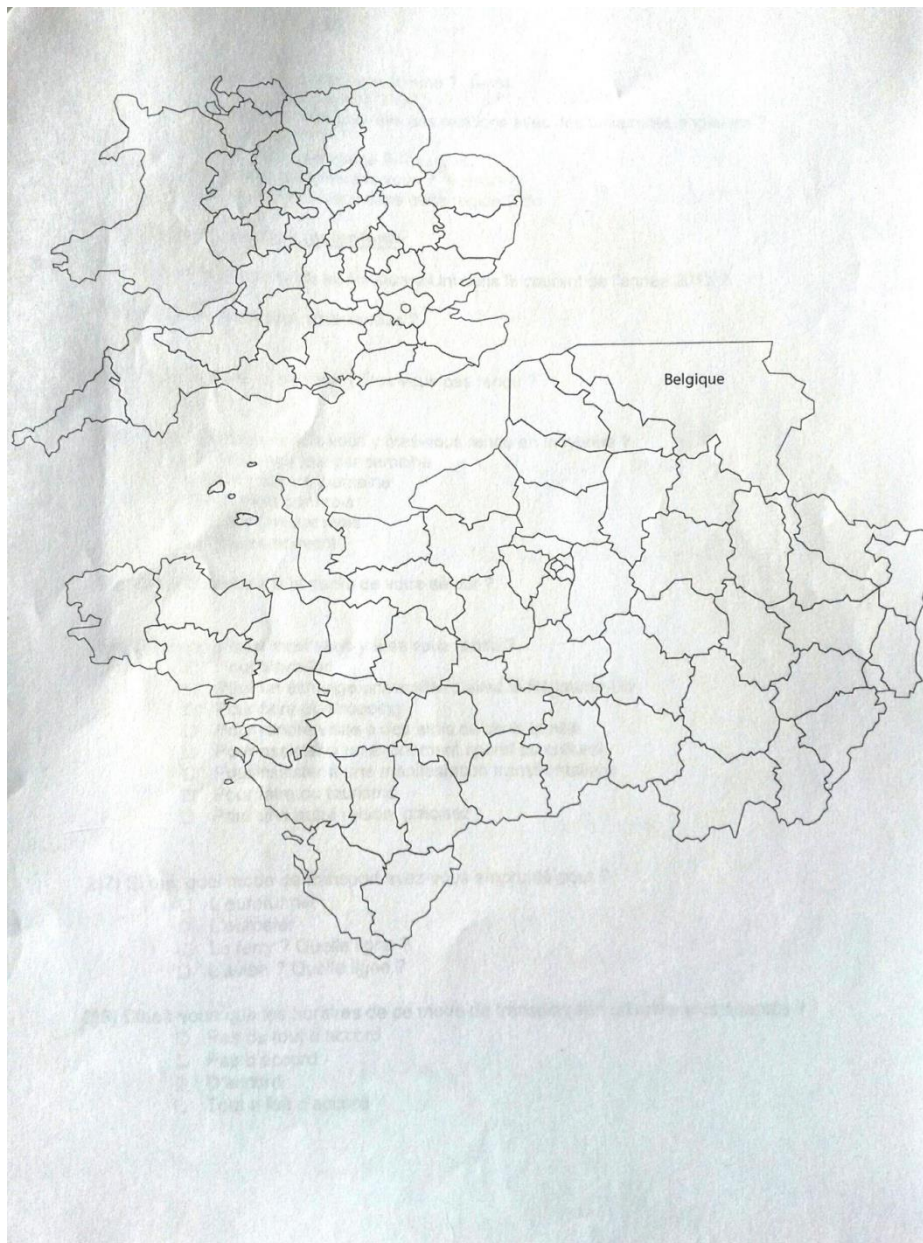
3)13) Si oui la regardez-vous fréquemment ? / If yes, do you watch it frequently?

3)14) Etes-vous membre d'un comité de jumelage avec l'Angleterre ? / Are you a member of a twinning committee with France?

3)15) Si oui avec quelle commune anglaise le comité est-il jumelé ? / If yes, which French town is your committee twinned with ?

3)16) Quelle(s) représentation(s) vous faites-vous de la Manche ? / What is your perception of the Channel?

3)17) Seriez-vous prêt à vous à aller vivre sur la côte sud de l'Angleterre ? / Would you contemplate living on the northern coast of France



Annexe 13 : Les échantillons relatifs à l'enquête sur les jumelages

L'échantillon total comprend 313 étudiants français et 258 étudiants anglais mais tous n'ont pas répondu à l'intégralité des questions

Les échantillons retenus pour l'analyse des représentations associées à la frontière

Question	Type	Etudiants français / anglais ayant répondu	Taux de réponse français / anglais	Réponses françaises / anglaises après classification
Q 3.1	Ouverte	227 / 246	72,50% / 95 %	227 / 246
Q 3.2	Ouverte	255 / 238	81,50% / 92 %	255 / 238
Justification	Ouverte	210 / 26	67,10% / 10%	299 / 30

Le nombre de réponse est parfois plus important que le nombre d'étudiants qui a répondu car certains étudiants ont donné plusieurs réponses.

Les échantillons retenus pour l'analyse des représentations associées à la Manche

Question	Type	Etudiants français / anglais ayant répondu	Taux de réponse français / anglais	Réponses françaises / anglaises après classification
Q 3.6	Ouverte	255 / 218	81,50% / 84,50%	255 / 218
Q 3.7	Ouverte	70 / 68	22,4% / 26,4 % (27,4% / 31% de ceux qui ont rép à question 3.6)	72 / 68
Q 3.8	Ouverte	256 / 193	81,80% / 74, 80%	256 / 193
Q 3.9	Ouverte	84 / 48	26,8% / 18,60 % (32,8% / 24,80% de ceux qui ont rep à la question 3.8)	90 / 48
Q 3.10	Ouverte	236 / 170	75,40% / 65,90%	236 / 170
Justification problématique	Ouverte	45 / 21	8,4% (19,1% / 12,30% de ceux qui ont rép à la question 3.10)	51 / 22
Q 3.16	Ouverte	219 / 166	70% / 64%	225 / 262

Les échantillons retenus pour l'analyse des représentations associées à l'espace transmanche

Question	Etudiants français / anglais	Taux de réponse français / anglais	Réponses françaises / anglaises après classification
Q 3.3	200 / 160	63,90% / 64,30%	209 / 161
Q 3.4	270 / 231	86,30% / 89,50%	270 / 231
Q 3.5			
Q 3.11	295 / 250	94, 20% / 96,80%	295 / 250
Q 3.12	301 / 251	96, 10% / 97,20%	301 / 251
Q 3.17	296 / 247	94,60% / 95,70%	296 / 247

Les échantillons retenus pour l'analyse de la variable « éloignement à la côte »

L'échantillon anglais n'a pas pu être exploité en raison du trop faible nombre d'étudiants qu'il comportait. L'échantillon français comprend 84 étudiants

Question	Nombre d'étudiants français	Taux réponse (en %)	Nombre réponse française après classification
Q 3.1	63	75,0	63
Q 3.2	73	86,9	73
Justification sens	55	65,5	55
Q 3.3	56	66,7	58
Q 3.4	77	91,7	77
Q 3.6	74	88,1	74
3.7	21	25,0	21
Q 3.8	72	85,7	72
Q 3.9	25	29,8	27
Q 3.10	69	82,1	69
Justification Problème	10	11,9	12
Q 3.11	82	97,6	82
Q 3.12	84	100,0	84
Q 3.14	82	97,6	82
Q 3.16	66	78,6	68
Q 3.17	82	97,6	82

Les échantillons retenus pour la variable « secteur de la Manche »

Manche occidentale : L'échantillon français comprend 139 étudiants et l'anglais 81 étudiants

Question	Nombre étudiants français / anglais	Taux réponse (en %) français / anglais	Nombre réponse après classification français / anglais
Q 3.1	101 / 79	72,66 / 97,53	101 / 79
Q 3.2	102 / 76	73,38 / 93,83	102 / 76
Justification sens	86 / 6	61,87 / 7,41	93 / 7
Q 3.3	93 / 53	66,91 / 65,43	108 / 56
Q 3.4	112 / 74	80,58 / 91,36	112 / 74
Q 3.6	107 / 71	76,98 / 87,65	107 / 71
3.7	32 / 25	23,02 / 30,86	34 / 25
Q 3.8	109 / 64	78,42 / 79,01	109 / 64
Q 3.9	37 / 14	26,62 / 17,28	37 / 14
Q 3.10	96 / 56	69,06 / 69,14	96 / 56
Justification Problème	24 / 5	17,27 / 6,17	26 / 6
Q 3.11	125 / 79	89,93 / 97,53	125 / 79
Q 3.12	129 / 80	92,81 / 98,77	129 / 80
Q 3.14	125 / 77	89,93 / 95,06	125 / 77
Q 3.16	91 / 52	65,47 / 64,20	95 / 52
Q 3.17	128 / 79	92,09 / 97,53	128 / 79

Manche centrale : l'échantillon français comprend 91 étudiants et l'anglais 117 étudiants

Question	Nombre étudiants français / anglais	Taux réponse (en %) français	Nombre réponse après classification français / anglais
Q 3.1	59 / 110	64,84 / 94,02	59 / 110
Q 3.2	78 / 107	85,71 / 91,45	78 / 107
Justification sens	70 / 12	76,92 / 10,26	70 / 12
Q 3.3	81 / 77	89,01 / 65,81	81 / 82
Q 3.4	84 / 104	92,31 / 88,89	84 / 104
Q 3.6	77 / 98	84,62 / 83,76	77 / 98
3.7	21 / 25	23,08 / 21,37	21 / 25
Q 3.8	75 / 83	82,42 / 70,94	75 / 83
Q 3.9	26 / 27	28,57 / 23,08	27 / 27
Q 3.10	68 / 75	74,73 / 64,10	68 / 75
Justification Problème	14 / 14	15,38 / 11,97	14 / 16
Q 3.11	89 / 114	97,80 / 97,44	89 / 114
Q 3.12	90 / 112	98,90 / 95,73	90 / 112
Q 3.14	89 / 107	97,80 / 91,45	89 / 107
Q 3.16	65 / 72	71,43 / 61,54	103 / 78
Q 3.17	87 / 110	95,60 / 94,02	87 / 110

Manche orientale : l'échantillon français comprend 83 étudiants et l'anglais 60 étudiants

Question	Nombre étudiants français / anglais	Taux réponse (en %) français / anglais	Nombre réponse après classification français / anglais
Q 3.1	67 / 57	80,72 / 95,00	67 / 57
Q 3.2	75 / 55	90,36 / 91,67	75 / 55
Justification sens	54 / 5	65,06 / 8,33	54 / 5
Q 3.3	48 / 36	57,83 / 60,00	55 / 38
Q 3.4	74 / 54	89,16 / 90,00	74 / 54
Q 3.6	71 / 49	85,54 / 81,67	71 / 49
3.7	17 / 18	20,48 / 30,00	17 / 18
Q 3.8	72 / 46	86,75 / 76,67	72 / 46
Q 3.9	21 / 7	25,30 / 11,67	23 / 7
Q 3.10	72 / 41	86,75 / 68,33	72 / 41
Justification Problème	7 / 2	8,43 / 3,33	9 / 2
Q 3.11	81 / 57	97,59 / 95,00	81 / 57
Q 3.12	82 / 59	98,80 / 98,33	82 / 59
Q 3.14	78 / 54	93,98 / 90,00	78 / 54
Q 3.16	63 / 42	75,90 / 70,00	67 / 48
Q 3.17	80 / 58	96,39 / 96,67	80 / 58

L'échantillon retenu pour la variable « liaison maritime » comprend 135 étudiants français et 85 étudiants anglais

Question	Nombre étudiants français / anglais	Taux réponse (en %) français / anglais	Nombre réponse après classification français / anglais
Q 3.1	98 / 80	72,59 / 94,12	98 / 80
Q 3.2	116 / 79	85,93 / 92,94	116 / 79
Justification sens	101 / 5	74,81 / 5,88	101 / 5
Q 3.3	87 / 58	64,44 / 68,24	89 / 62
Q 3.4	115 / 75	85,19 / 88,24	115 / 75
Q 3.6	111 / 69	82,22 / 81,18	111 / 69
3.7	29 / 26	21,48 / 30,59	29 / 26
Q 3.8	113 / 63	83,70 / 74,12	113 / 63
Q 3.9	37 / 20	27,41 / 23,53	39 / 20
Q 3.10	104 / 61	77,04 / 77,76	104 / 61
Justification Problème	20 / 6	14,81 / 7,06	20 / 6
Q 3.11	131 / 80	97,04 / 94,12	131 / 80
Q 3.12	131 / 80	97,04 / 94,12	131 / 80
Q 3.14	127 / 75	94,07 / 88,24	127 / 75
Q 3.16	96 / 52	71,11 / 61,18	99 / 52
Q 3.17	129 / 81	95,56 / 95,29	129 / 81

L'échantillon retenu pour la variable « pratique de l'espace » comprend et 66 étudiants français et 77 étudiants anglais

Question	Nombre étudiants français / anglais	Taux réponse (en %) français	Nombre réponse après classification français / anglais
Q 3.1	44 / 77	66,67 / 100	44 / 77
Q 3.2	44 / 72	66,67 / 93,51	44 / 72
Justification sens	36 / 4	54,55 / 5,19	36 / 4
Q 3.3	37 / 48	56,06 / 62,34	38 / 48
Q 3.4	48 / 73	72,73 / 94,81	48 / 73
Q 3.6	45 / 71	68,18 / 92,21	45 / 71
3.7	14 / 23	21,21 / 29,87	14 / 23
Q 3.8	45 / 62	68,18 / 80,52	45 / 62
Q 3.9	14 / 13	21,21 / 16,88	17 / 13
Q 3.10	39 / 52	59,09 / 67,53	39 / 52
Justification Problème	09 / 6	13,64 / 7,79	10 / 6
Q 3.11	55 / 75	83,33 / 97,40	55 / 75
Q 3.12	55 / 75	83,33 / 97,40	55 / 75
Q 3.14	50 / 72	75,76 / 93,51	50 / 72
Q 3.16	40 / 48	60,61 / 62,34	40 / 51
Q 3.17	50 / 75	75,76 / 97,40	50 / 75

Annexe 14 : les tableaux utilisés pour les tris croisésVariable « Eloignement à la côte »

	Eloignement à la côte	Echantillon FR
Pays étranger	63%	70%
Non pays étranger	6%	7%
Signification frontière	62%	60%
Non signification frontière	12%	15%
2 pays différents	74%	71%
Contrôle flux	2%	6%
Frontière maritime	7%	11%
Esp transmanche	67%	65%
Ouverture	43%	47%
Fermeture	21%	13%
Maritime	9%	23%
Résident esp	17%	27%
Non résident esp	70%	56%
Identité transmanche	25%	24%
Non identité transmanche	61%	53%
Justif identité	19%	22%
Culture transmanche	33%	28%
Non culture transmanche	43%	47%
Justif culture	26%	27%
Problème similaire	45%	49%
Non problème similaire	31%	21%
Manche	79%	70%
ouverture	31%	30%
Aucune	34%	26%
Fermeture	20%	17%
Esp utile	1%	2%

Variable « Différent secteur de la Manche »

	Manche occidentale Fr	Manche centrale Fr	Manche Orientale Fr	Echantillon français	Manche occidentale Angl	Manche centrale Angl	Manche orientale Angl	Echantillon Angl
Oui pays étranger	64%	53%	69%	70%	85%	84%	88%	89%
Non pays étranger	7%	9%	5%	7%	12%	10%	5%	10%
Sens frontière	55%	66%	65%	60%	74%	71%	77%	73%
Pas sens frontière	17%	11%	17%	15%	17%	20%	18%	18%
2 Pays différents	67%	72%	76%	71%	NA	NA	NA	NA
Contrôle flux	2%	15%	14%	6%	NA	NA	NA	NA
Frontière maritime	14%	0%	5%	11%	NA	NA	NA	NA
Esp transmanche	65%	69%	59%	65%	65%	66%	60%	65%
Ouverture	41%	40%	45%	47%	17%	17%	32%	14%
Esp maritime	17%	10%	18%	23%	17%	7%	16%	16%
Fermeture	12%	12%	15%	13%	12%	17%	13%	13%
Vision positive	1%	0%	0%	2%	15%	14%	13%	11%
Résident esp	27%	32%	23%	27%	26%	25%	22%	24%
Non résident	50%	58%	63%	56%	65%	64%	68%	66%
Identité transmanche	25%	24%	27%	24%	31%	28%	32%	29%
pas d'identité transmanche	50%	57%	54%	53%	57%	52%	48%	54%
Justif identité	19%	19%	21%	22%	23%	20%	28%	26%
Culture transmanche	28%	27%	33%	28%	15%	22%	13%	19%
Pas culture transmanche	48%	41%	48%	47%	63%	47%	63%	55%
Justif culture	25%	25%	25%	27%	15%	21%	8%	19%
Problème similaire	53%	47%	48%	49%	38%	41%	28%	34%
Aucun problème similaire	13%	23%	31%	21%	28%	19%	35%	26%
Manche	66%	71%	76%	70%	64%	62%	72%	65%
Ouverture	32%	28%	29%	30%	44%	27%	47%	37%
Pas de représentation	27%	22%	19%	26%	17%	13%	7%	13%
Fermeture	18%	14%	18%	17%	17%	20%	2%	20%
AUTRE	5%	0%	7%	3%	2%	4%	15%	14%
Esp occupe	1%	3%	0%	1%	2%	1%	11%	2%
Esp utile	0%	0%	4%	2%	8%	13%	11%	12%

Variable « liaison maritime »

	Liaison Fr	Echantillon Fr	Liaison Angl	Echantillon Angl
Pays étranger	66%	70%	83	89%
Non pays étranger	9%	7%	11	10%
Signification frontière	69%	60%	67	73%
Non signification frontière	15%	15%	22	18%
2 pays différents	65%	71%	NA	NA
Contrôle flux	8%	6%	NA	NA
Frontière maritime	16%	11%	NA	NA
Esp transmanche	65%	65%	68%	65%
Ouverture	53%	47%	24%	14%
Fermeture	10%	13%	11%	13%
Maritime	15%	23%	18%	16%
Résident esp	42%	27%	29%	24%
Non résident esp	42%	56%	59%	66%
Identité transmanche	25%	24%	32%	29%
Non identité transmanche	51%	53%	48%	54%
Justif identité	19%	22%	25%	26%
Culture transmanche	28%	28%	22%	19%
Non culture transmanche	49%	47%	51%	55%
Justif culture	27%	27%	21%	19%
Problème similaire	52%	49%	35%	34%
Non problème similaire	20%	21%	28%	26%
Manche	72%	70%	61%	65%
Ouverture	29%	30%	44%	37%
Aucune	18%	26%	23%	13%
Fermeture	15%	17%	12%	20%
Esp utile	4%	2%	8%	12%

Variable « pratique territoriale »

	Pratique Fr	Echantillon FR	Pratique Angl	Echantillon Angl
Pays étranger	53%	70%	88%	89%
Non pays étranger	6%	7%	12%	10%
Signification frontière	41%	60%	73%	73%
Non signification frontière	20%	15%	20%	18%
2 pays différents	76%	71%	NA	NA
Contrôle flux	12%	6%	NA	NA
Frontière maritime	59%	65%	62%	65%
Esp transmanche	0%	2%	16%	11%
Ouverture	44%	47%	12%	14%
Fermeture	13%	13%	8%	13%
Maritime	10%	23%	10%	16%
Résident esp	29%	27%	23%	24%
Non résident esp	38%	56%	72%	66%
Identité transmanche	23%	24%	35%	29%
Non identité transmanche	42%	53%	56%	54%
Justif identité	21%	22%	27%	26%
Culture transmanche	26%	28%	13%	19%
Non culture transmanche	38%	47%	65%	55%
Justif culture	26%	27%	13%	19%
Problème similaire	35%	49%	31%	34%
Non problème similaire	18%	21%	30%	26%
Manche	61%	70%	62%	65%
ouverture	35%	30%	27%	37%
Aucune	33%	26%	12%	13%
Fermeture	18%	17%	20%	20%
Esp utile	0%	2%	14%	12%

Annexe 15 : Les matrices de classification des réponses françaises et anglaises relatives aux représentations de la frontière.

	Aucun sens	Avis partagé	2 pays différents	Frontière maritime	Position du RU vis-à-vis de l'UE	Système administratif différent	Contrôle des flux	Autre
pas dans la zone euro					x			
amitié franco anglaise	x							
Angleterre ne fait pas parti de l'espace Schengen					x		x	
barrière physique de la manche				x				
beaucoup d'échanges, notamment touristiques	x							
circulation, royauté, culture (alimentation, pari, média, monnaie)			x			x		
Contrôle des flux							x	
Contrôle des flux (papiers), langue			x				x	
contrôle des flux, immigration contrôlée, monnaie différente			x		x		x	
contrôle douanier, monnaie			x		x		x	
contrôle quand on passe la douane					x		x	
culture			x					
culture (deux peuples distincts), deux systèmes différents sur le plan administratif			x			x		
Culture différentes			x					
culture et économie liées	x							
culture même si beaucoup de choses nous rapprochent		x						
culture totalement différente			x					
culture, administration			x			x		
culture, conduite à gauche			x					
culture, économie différente, lois différentes			x			x		

Annexe 15

culture, langue			x					
culture, langue, barrière physique de la manche			x	x				
culture, langue, mode de vie, gouvernement			x			x		
culture, langue, monnaie			x					
culture, manière de vivre			x					
culture, mode de vie			x					
culture, monnaie			x					
culture, organisation politique			x			x		
culture, règles			x					
des régions très différentes			x					
des territoires différents			x					
deux nationalités différentes			x					
deux pays différents			x					
deux pays différents : culture, économie, politique			x			x		
deux pays différents avec des modes de fonctionnement distincts			x			x		
deux pays différents avec leur âme et leur histoire			x					
deux pays différents séparés par une frontière naturelle			x	x				
deux pays différents, culture			x					
deux pays différents, juridique			x			x		
deux pays membres de l'UE qui auraient du être dans l'espace Schengen					x			
deux peuples bien définis			x					
elle est fictive	x							
Elle permet des échanges	x							
état européen, libre circulation devrait être un principe					x			
Europe	x							
faible distance, beaucoup de francophones, coût limité	x							
frontière anglaise moins ouverte					x		x	

Annexe 15

Frontière animée, coopération franco-britannique pour encourager les échanges		x			x			
frontière maritime marquante, langue, mentalité			x	x				
frontière maritime, langues			x	x				
Frontière naturelle bien qu'espace européen		x		x				
géographiquement								x
il faudrait réduire l'effet frontière et développer les échanges								x
il ne devrait pas y avoir de frontière au sein de IUE					x			
juridique						x		
la manche marque la frontière				x				
la manche sépare l'île du continent				x				
la mer marque la frontière				x				
la mer, la langue			x	x				
langue			x					
Langue et culture			x					
langue, conduite à gauche, plus difficile d'accès que l'Allemagne par ex			x	x				
langue, culture			x					
langue, monnaie			x					
Langue, monnaie, culture			x					
langue, nourriture, conduite, monnaie			x					
langue, régimes politiques différents			x			x		
langue, système politique			x			x		
le passage reste assez simple	x							
l'Europe c'est pas top								x
manche est une frontière naturelle				x				
Manche est une frontière naturelle historique				x				
même si proche et beaucoup de moyens de s'y rendre		x						
mer				x				

Annexe 15

mode de vie			x				
monnaie			x				
monnaie, barrière physique, langue, Angleterre ne s'intègre pas dans l'UE			x	x	x		
monnaie, conduite			x				
monnaie, langue			x				
monnaie, limitation territoriale			x				
monnaie, non intégration du RU dans l'UE			x		x		
moyens d'échanges économiques	x				x		
multiplication des transports	x						
non : frontière ouverte, oui : culture		x					
nourriture, sens de circulation, mode de vie			x				
on y accède rapidement	x						
organisation politique, coutumes						x	
oui : culture, non : facilité d'accès		x					
oui : culture, non : facilité d'accès, Schengen		x					
oui : deux pays différents, non : Europe		x					
oui : politique et culturelle, non : interface économique		x					
oui de part le trajet			x				
pas de contrôle des flux, échanges restent libres (éco, personnes, immigrations)	x						
pas de contrôle des flux, langue universelle : pas de barrière	x						
pas de délimitation précise	x						
pas tout à fait les mêmes mœurs, la même culture			x				
pays différents			x				
pays différents, lois différentes			x			x	
physiquement elle est présente et imposante : elle a un sens				x			
possibilité de voyager entre les pays	x						x

Annexe 15

raisons géographiques (barrière physique), politiques et culturelles			x	x		x		
RU pas totalement intégré à l'UE, facteur géographique : RU une île			x		x			
RU pas tout à fait dans l'UE, monnaie			x		x			
Ru pas vraiment intégré à l'UE					x			
sensation de changer de pays			x					
séparation économique						x		
séparés par la mer				x				
systèmes politiques						x		
territoire proche, même espace culturel	x							
une mer sépare les deux pays				x				
union européenne et libre circulation	x							

Annexe 15

	No meaning	2 countries	Passport control	Much marked than other border	Maritime border
both foreign country but not really with no passport control	x	x			
but not much more than Wales or Scotland		x			
Culture, Languge		x			
Different culture, lifestyle		x			
different language		x			
different people		x			
due to the ease with which one can travel between countries	x				
easy to cross	x				
European citizen	x				
language barrier		x			
maritime border, different language		x			x
Money, Language		x			
Much marked than other borders)				x	
not as simple as going between countries in UK still seems like going into a foreign county				x	
passport control			x		
two foreign countries		x			
we can move freely but there is still a language and cultural barrier	x	x			
you are entering a different country		x			

Annexe 16 : Les matrices de classification des réponses françaises et anglaises relatives aux représentations de la Manche

	Séparation	Lien	Ouvert et fermé	Proximité	Utile	Maritime	Aucune	Franco-anglais	Gradient culturel	International, économique	Autre
espace de passages plus que d'échanges										x	
espace entre la France et l'Angleterre										x	
espace qui s'intègre de plus en plus dans la mondialisation										x	
grand lieu de commerce maritime										x	
zone d'échanges		x									
accès à des pays différents mais facile d'accès			x								
Accessible		x									
Aucune							x				
Aucune représentation							x				
autoroute maritime										x	
berceau des relations franco-anglaises		x									
Canal d'échanges		x		x							
carrefour maritime						x				x	
cela reste une frontière avec des fermetures et des échanges			x								
communication assez simple entre les littoraux nord et sud de la manche		x									
contrôle des flux	x										
courte distance mais difficulté pour s'y rendre liée au coût de trajet			x								
détroit important				x							
difficile d'avoir une représentation puisque j'y habite							x				

Annexe 16

eau froide							x				
énorme frontière entre la France et le royaume uni	x										
entre la France et l'Angleterre										x	
espace à traverser à la nage				x							
espace aquatique utilisé par de nombreux français et britanniques								x			
Espace attractif											x
espace attractif permettant un accès facile et rapide à l'Angleterre		x									x
espace commercial										x	
espace commun entre le Royaume-Uni et la France								x			
espace de commerce, de passage pas aménagé										x	
espace de coopération économique, de tourisme		x								x	
espace de flux entre deux territoires		x									
espace de partage économique et social		x								x	
espace de proximité avec l'Angleterre				x							
espace de séparation parfois hostile selon le temps	x										
espace de transit entre la France et l'Angleterre; zone de fret		x								x	
Espace de transit est/Ouest mais également Nord/ Sud		x								x	
Espace de transport et de marchandises										x	
espace de transport maritime										x	
Espace d'échange		x									
espace d'échanges entre la France et l'Angleterre		x									
espace d'échanges et de rencontres de tout type		x									

Annexe 16

espace d'échanges et de traversée pour personnes et capitaux		x									
espace difficile à franchir non intégré à la vie de l'UE	x										
espace économique										x	
espace entre la France et l'Angleterre										x	
espace froid						x					
Espace frontalier	x										
Espace frontalier séparant la France et l'Angleterre	x										
Espace maritime						x					
espace maritime traditionnel, pêcheurs						x					
espace naturel transfrontalier											x
espace propre aux échanges		x									
espace qui nous sépare de l'Angleterre	x										
espace qui sépare l'état français et l'état anglais	x										
espace réduit, courte distance		x									
espace séparant deux pays	x										
Espace touristique		x									
Espace touristique et pluvieux		x									
Espace transfrontalier, opportunité économique importante entre les deux pays bénéfique sur le plan économique			x							x	
espace très riche culturellement, représentation très positive, très agréable à vivre, carrefour culturel									x		
Espace utile						x					
espèce de barrière qui a toujours protégé le Royaume-Uni	x										
étroite mer qui relie la mer du nord et l'océan atlantique				x		x				x	
facilité pour aller en Angleterre		x				x					
ferries, eurotunnel		x									
frontière	x										
frontière entre la France et l'Angleterre	x										

Annexe 16

frontière entre la France et l'Angleterre, espace à deux pas de l'Angleterre			x								
frontière maritime	x										
frontière naturelle	x										
frontière qui dissuade les voyages car la traversée est longue et onéreuse en comparaison avec les voyages que permet l'avion	x										
grand axe de transport de marchandises										x	
grand canal nous séparant de l'Angleterre			x	x							
grosse rivière		x									
il y pleut souvent et elle est froide						x					
interface d'échange et de déplacements, de communication entre les deux pays, un espace partagé entre deux pays		x					x				
jolie						x					x
large espace très fréquenté et très sale										x	
lien entre deux espace, un espace accessible		x									
lien servant les échanges transmanche, rapidité+facilité d'accès		x									
lien, un passage maritime		x				x					
lieu de passage		x									
lieu de passage commercial										x	
lieu de passage entre la France et l'Angleterre		x									
lieu où le commerce par voie maritime est très important. Un lieu de passage plus qu'une région de séjour										x	
lieu touristique		x									
limite France et Angleterre	x										
littoral anglais						x					
mer la plus occupée du monde										x	
Mer, transport, flux maritimes, échanges		x								x	
moyen de communication entre France et Angleterre		x									
obstacle pour le travail	x										

Annexe 16

on évite la manche l'été							x				
opportunité, proximité, frontière facile d'accès			x	x							
pas de représentation particulière							x				
passage d'une culture à une autre									x		
petite mer avec beaucoup d'échanges touristiques et commerciaux		x		x							
petite partie de l'Atlantique, frontière naturelle historique	x										
porte d'accès pour la France, une plaque tournante pour les trafics fluviaux commerciaux avec l'Angleterre et les pays scandinaves, un débouché sur l'océan atlantique		x								x	
possibilité et non une barrière		x									
pratique pour la communication		x			x						
pratique pour les échanges		x			x						
Proximité, lieu touristique		x		x							
rapide à traverser, riche en poissons		x				x					
rapidité pour aller de la France à l'Angleterre		x									
représentation liée au climat											x
rien de particulier à signaler, un endroit assez attractif							x				
rien de spécial							x				
séparation entre France et Angleterre	x										
séparation intime entre la France et le RU	x										
séparation naturelle entre les deux pays	x										
simple espace à traverser		x									
simple moyen d'accès à l'Angleterre		x									
territoire touristique de part le littoral, territoire vieillissant		x									
touristique, zone commerciale, débarquement									x	x	
trafic important de marchandises										x	

Annexe 16

tunnel		x									
un couloir maritime				x		x					
un espace avec une nature assez préservée et un climat plutôt humide											x
un fossé pour certains éléments, un trait d'union pour d'autre			x								
Un lien		x									
un obstacle	x										
une frontière	x										
une mer							x				
une mer à mauvaise réputation							x				
une mer assez froide							x				
une mer avec un tunnel		x				x					
une mer calme, espace de frontière	x										
une mer comme une autre							x				
une mer commerciale										x	
une mer espace d'échange, de tourisme		x									
une mer facile à traverser mais un frein pour les flux entre deux pays distincts très différents sur le plan culturel			x								
une mer franco-britannique								x			
une mer froide							x				
une mer froide et moche							x				
Une mer froide et petite				x							
une mer froide mais littoraux très beaux											x
une mer froide, peu attrayante d'un point du vue touristique											x
une mer froide, sale, très commerciale										x	
une mer grise et agitée traversée par beaucoup de bateaux										x	
une mer minuscule envahie par l'océan atlantique				x							

Annexe 16

une mer peu profonde à fort courant				x							
une mer plate et froide							x				
une mer plutôt étroite qui nous rend proche de l'Angleterre				x							
une mer qui nous sépare géographiquement et de plus en plus culturellement	x										
une mer qui nous sert de délimitation avec l'Angleterre	x										
une mer qui sépare deux états	x										
une mer qui sépare la France et l'Angleterre	x										
une mer séparant deux pays	x										
une mer servant de frontière	x										
une mer, séparation franco-anglaise, passage de marchandise			x							x	
une petite mer				x							
vaste étendue d'eau en commun								x			
Voie commerciale entre plusieurs pays										x	
zone de fluctuation										x	
zone d'échanges		x									
zone entre la France et le Royaume-Uni										x	
zone peu accueillante plus faite pour les échanges et la circulation										x	

Annexe 16

	Fermeture	Ouverture	Ouvert et fermé	Proximité	Utile	Non Familière	Franco anglaise	Attractive	Internationale	Problème commun	Autre
a sea							x				
a sea unifying two countries/cultures			x					x			
Accessible		x									
amazing											x
an important shipping channel allowing easy access to France			x							x	
an ocean							x				
area of crossing		x									
area of water separating England and France	x										
area used for shipping export and transport										x	
None							x				
barrier between England and Europe	x										
barrier but also opportunity in the right hands			x								
barrier that isolates Britain	x										
beautiful quick to cross		x						x			
beneficial					x						
body of water that separates 2 cultures	x										
border	x										
border between 2 countries	x										
border between countries essentially	x										
border between UK and Europe	x										
border crossing between two nations				x							
boundary	x										
busy										x	
busy but useful					x				x		
busy shipping area									x		
busy transportation line for tourist and goods		x							x		
channel tunnel		x									

Annexe 16

clear border between England and France	x										
cold and wet											x
convenient and easy passage into Europe		x			x						
convenient crossing place		x			x						
convenient-good that it is there					x			x			
crossing to get to the countries			x								
crossing to the rest of Europe		x									
divide	x										
divide between UK and France	x										
division between cultures	x										
division between England and France	x										
division between England and France, physical barrier	x										
don't know much about it							x				
door to UK		x									
easily access to France		x									
easy access			x								
easy crossing			x								
easy to travel through		x									
easy way to go on the other side		x									
equal area for everyone											x
escape from Europe			x								
fine								x			
functional, crossing is not particularly something i enjoyed doing					x						
gap between Britain and Europe, used for transporting goods			x							x	
gap between Britain en Europe, the channel islands is there too			x								
gateway		x									
gateway to broaden horizons			x								

Annexe 16

gets you to France			x							
gives access to France			x							
good								x		
good for transport								x		
good link between UK and France for holidays and for business		x						x		
good links into eurozone, easy of movement of people, good for country relations		x						x		
good relationships which allows the British public to travel to France easily		x						x		
good, nice								x		
helpful					x					
helpful and easy to access		x			x					
indifferent						x				
indifferent, unfamiliar						x				
it divides France and UK	x									
it divides the UK and the rest of Europe	x									
it joins the UK with other countries- unites us			x							
it's helpful because it connects two countries and you can get easily from the one country to the other		x			x					
its unites the UK and Europe		x								
large body of water							x			
large shipping route									x	
like it								x		
limited experience therefore i don't have much of perception						x				
link between countries			x							
link between France and UK		x								
link between two countries		x								
lot of water							x			

Annexe 16

main transport link		x							x		
mainly used for shipping		x							x		
means of access		x									
Method of connecting UK with Europe			x								
Mostly pleasant but busy with ships								x	x		
narrow straight of sea between Europe and UK		x		x							
necessary since it's a manner of regulation of any migrants	x				x					x	
never seen it							x				
nice								x			
nice, easy to cross			x						x		
no feeling						x					
no idea						x					
no thought						x					
not really a barrier, easy move, due t the many ways of transportation			x								
not sure						x					
passage between two countries			x								
physical border	x										
place where immigrants pass from France to the UK										x	
pleasant									x		
pleasant, neutral								x			
point of crossing			x								
quick crossing		x									
quicker way to get to France			x								
restrictive				x							
rough											x
sea between UK and France										x	
see England as separated by the channel	x										

Annexe 16

separation between UK and France	x									
short distance				x						
short distance but a large divide culturally			x							
small					x					
small bit of water not that meaningful		x		x						
small piece of ocean easy to traverse		x		x						
sort of border, but more a problem : it would be cheaper to get to France if it wasn't there	x									
space of water that can be easily crossed		x		x						
stops me to getting to Spain	x									
Surall										x
symbolic of borders			x							
takes long time by ferry	x									
the link between England and France		x								
to move to Europe without flying		x								
tourism		x								
transportation route		x						x		
two different places once connected		x								
unfamiliar							x			
unfamiliar, the sea						x				
uninterested, not too concerned						x				
used to get to France			x							
useful						x				
useful gateway to Europe		x								
useful link for commercial transactions, encourages trade						x				x
Useful, handy					x					
useful, opportunistic						x				
very practical, cultural heritage					x		x			
water						x				

Annexe 16

Water border and shipping line	x								x		
water crossing			x								
water that separate land no people			x								
water that separate UK and France	x										
Watery						x					
way to getting from England to France			x								
way to cross between UK and France		x									
You need money to cross the channel	x										

Annexe 17: Les matrices de classification des réponses françaises et anglaises relatives aux représentations de la culture transmanche

	Maritime	Proximité géographique et échanges	Même culture	Hybride	Histoire commune	Européenne	Autre
culture franco-anglaise				x			
assez proches mais avec des coutumes et des comportements différents							x
celle de la mer	x						
commerce maritime, pêche, industrie naval, tourisme	x	x					
culture alimentaire : pêche	x						
culture celte			x				
culture commune liée à la proximité entre les littoraux (surtt Bretagne, Normandie et GB)	x	x					
culture commune liée aux facilités de connections entre Calais et Douvres		x	x				
culture économique							x
culture européenne						x	
culture européenne et occidentale						x	
Culture européenne, économies développées, pays riches						x	
Culture européenne, mode de vie similaire						x	
Culture hybride liée aux échanges entre les pays		x		x			
culture liée à une histoire commune					x		
culture maritime	x						
culture maritime centrée autour de la pêche	x						
culture maritime délimitée par la langue	x						
culture maritime, culture artistique	x					x	

Annexe 17

Culture maritime, culture celtique, histoire commune	x		x	x	x		
culture maritime, culture européenne	x					x	
culture maritime, loi similaires, scolaire	x					x	x
culture maritime, portuaire	x						
culture nordique						x	
culture occidentale						x	
Culture sportive (rugby)							x
culture transfrontalière				x			
des caractéristiques similaires							x
Des peuples qui ont la même origine							x
des restes de culture partagée laissés par la guerre, et la présence des anglais sur les côtes françaises		x	x		x		
descendants de pêcheurs partageant la même passion pour la mer	x						
deux cultures différentes							x
du fait que ce sont des espaces littoraux il y a des activités communes : culture littorale, touristique, commerciale	x	x					
échange humain lié à la proximité des littoraux renforce le partage et l'échange culturel : culture hybride	x	x		x			
économie similaire, culture européenne						x	
endroits communs, mots français en anglais		x		x			
façon de vivre, art, littérature						x	
fusion des esprits marins français et anglais	x						
gradient culturel				x			
histoire partagée, échanges marchands, connaissance de ses voisins		x			x		
Il n'y a que la langue et la conduite qui change							x
la pêche, culture liée au sport	x						
liée à l'histoire					x		
liée à l'histoire, culture celte			x		x		

Annexe 17

liée à une histoire commune					x		
liée à une même culture, une même économie			x				x
liée à une proximité historique des français et des anglais					x		
liée au climat							x
liée au partage franco britannique		x					
lointaine							x
mode de vie similaire						x	
Musique, commerce						x	
nourriture						x	
ouverture sur le monde		x					
pas plus commune qu'avec les autres pays européens						x	
plage du débarquement, valeurs communes liées à la mer, la pêche	x				x		
proximité géographique		x					
Proximité linguistique			x				x
proximité linguistique dans les patois		x	x				
Société de consommation						x	

Annexe 17

	Maritime	Proximité géographique et échanges	Même culture	Hybride	Histoire commune	Européenne	Autre
based on a shared history					x		
behaviour, same food						x	
both live on a coast-boats	x						
common history					x		
cultural and historical interest			x		x		
due to ease to travel to		x					
ease to access resembles a bond union of both areas		x					
easily and frequent travel		x					
easy means of transportation		x					
economic						x	
economic (both culture are wealthy)						x	
European						x	
food, religion						x	
friendly							x
globalisation sharing of colonies							x
if they cross from one to the another regularly enough		x					
in food and football terms)						x	
live by the sea	x						
mixed culture				x			
modern transport, housing, shops, economy						x	
music, food						x	
relaxed, easy going		x					x
relaxed, leisured breakfast							x
sea	x						

Annexe 17

sea above	x						
shared history and culture			x		x		
similar religion, food, lifestyle, sport						x	
similar way of life						x	
sport, clothing						x	
sport, music, food						x	
the bad weather of the channel							x
theatre, art						x	
they are both (N,S) within close proximity to the channel crossing and frequently have visitors and tourists		x					
they are more based around the country's culture							x
they have always had a close contact and many work on either side commuting from one county to another		x					
weather, food						x	x
wheatear							x
yes but different language							x

Annexe 18 : Les matrices de classification des réponses françaises et anglaises relatives aux représentations de l'identité transmanche

	Maritime	Proximité géographique et échanges	Même culture	Hybride	Histoire partagée	Européenne	Autre
beaucoup d'échanges, proximité (que la manche qui nous sépare)		x					
bon vivant, simple							x
caractère							x
comportement chaleureux et convivial			x				
Culture proche surtout pour les côtes d'Armor			x				
culture similaire			x				
culturelle			x				
Dans le nord pas de calais		x					
des paysages similaires et des anglais en Bretagne		x					x
échange commercial		x					
économie maritime et portuaire	x						
en raison des contacts entre les littoraux entraînant une relation particulière entre les deux pays	x	x					
Européenne						x	
Héritage normand en Angleterre en raison d'une histoire partagée					x		
histoire partagée					x		
identité celte			x				
identité des espaces de transit		x					
identité européenne						x	
identité européenne des pays développés						x	

Annexe 18

identité européenne, maritime et portuaire, valeurs communes	x			x		x	
Identité liée à la culture celtique							
identité liée à la culture occidentale						x	
Identité liée à la Manche	x						
Identité liée à une histoire commune					x		
identité littorale, des contraintes similaires, aménagement des littoraux	x						
identité maritime	x						
identité liée à la convivialité							x
île anglo-normandes, solidarité avec la manche	x						
la bière							x
la mer, les activités portuaires rapprochent mais des cultures différentes	x						
liée à la mer, aux tourisimes	x	x					
liée à la mer, liée aux espaces de transit, culture ilienne	x	x					
liée à la présence de la manche	x						
liée à l'économie							x
liée à l'histoire					x		
liée à l'histoire de la région					x		
liée à une histoire et des visions communes					x		
liée à une même culture, une même économie			x				
liée au climat							x
liée au climat, à la culture, à des échanges commerciaux anciens		x					x
liée au partage franco-britannique		x					
liées à une histoire et une culture commune			x		x		
littoraux, paysage, environnement similaires	x						
mélange de valeurs françaises et anglaises				x			

Annexe 18

même travail							x
mode de vie littoral, le climat et les paysages	x						x
par la culture, les échanges, le commerce		x					
présence d'une même mer	x						
proximité géographique		x					x
proximité, histoire commune		x			x		
quelques restes d'une identité commune légués par une histoire commune				x	x		
ressemblance physique (littoraux) et culturelle	x			x			

	Maritime	Proximité géographique et échanges	Même culture	Hybride	Histoire partagée	Européenne	Autre
a lot of people travel between England and France, it's easy to cross, French and English are so close		x					
all people with common life goals						x	
Anglo Saxon							x
both have similar politics and close ue relations		x				x	
both in Europe						x	
both lives to the coast and good weather	x						x
both nations are the same degree of culture						x	
both similar experiences							x
Bretagne language is the same as welsh			x				
common interest (food, leisure)						x	
creating some kind of melting pot identity				x			
European						x	
European but separate						x	

Annexe 18

European citizens with a close relationships and similar culture		x				x	
European identity and shared history					x	x	
everyone belongs here							x
French and English identity				x			
humans are all the same it's mainly our languages that slow social cohesion						x	
identity based on shared history					x		
identity related to nationality and culture						x	
in some area, European						x	
just a difference between each other							x
many nationalities, multi cultural							x
Mixture between London and west countries							x
nationality and culture						x	
neighbours		x					
patriotic, friendly						x	
People of all cultures would be able to identify their area							x
same European community and values but different culture						x	
separate countries							x
share cultural history					x		
shared history and culture			x		x		
sharing similar culture			x				
similar way of life and climate						x	x
Similar lifestyle in certain aspects						x	
way of life						x	
we both share the water between France and UK, just different language		x					
Weather, climate							x
west country culture						x	

Annexe 19 : Les matrices de classification des réponses françaises et anglaises relatives aux représentations des problèmes communs aux résidents de l'espace

	Maritime	Climat	D'ordre général	Environnemental	Frontalier	Autre
cela dépend des régions						x
climat		x				
climat, eau territoriale	x	x				
Climat, Pollution		x		x		
climat, problématique maritime	x	x				
climat, type de production, type d'économie, tourisme mutuel		x	x			
conditions économiques différentes			x			
du fait de la culture littorale, touristique et commerciale	x		x			
économique			x			
import/export, pêche	x					
la crise			x			
la mer, le développement portuaire, tourisme littoral	x					
Les flux clandestins					x	
même si séparé par le littoral						
pbm environnementaux				x		
pêche, variation du niveau de la mer	x					
Pollution				x		

Annexe 19

problématique économique : la crise			x			
problématique environnementale marine : les algues vertes	x			x		
Problématique européenne pas propre aux territoires riverains de la manche			x			
problématique liée à la mer, à la montée des eaux	x					
problématique liée au milieu marin	x					
problématique littorale	x					
problématique littorale (aménagement, commerce)	x					
problématique maritime liée à l'activité portuaire	x					
problèmes économiques			x			

Annexe 19

	Maritime	Climat	D'ordre général	Environnemental	Frontalier
immigration					x
economic, changes in cost of living	x		x		
those specifically involved in channel crossing will be	x				
economic			x		
economic (credit crunch is still affecting most European countries)			x		
culturally problems			x		
common problems for most coastal regions across Europe	x		x		
environmental problem as they live to the coast	x			x	
fishing, maritime transport	x			x	
rising waters	x	x			
wheatear (sea rising)	x	x			
economic			x		
economic, secularisation, decline in moral values			x		
climate, politic		x	x		
only problems related to living close to borders					x

Annexe 20 : Les matrices de classification des réponses françaises et anglaises relatives aux représentations de l'espace transmanche

	Séparation	Liens	Ouvert et fermé	Proximité	Utile	Maritime	Aucune	Franco anglais	Gradient culturel	International	Plaisant	Autre
espace charnière		x										
espace dans lequel il paraît simple de se rendre au RU, dans lequel on croise beaucoup d'anglais		x										
espace de libres échanges entre deux pays		x										
absence de relation	x											
Accessibilité		x										
accessible, nombreux transports		x										
actif par ses déplacements et ses échanges		x										
Angleterre est facile d'accès mais les cultures sont totalement différentes. On pourrait croire que la manche sépare deux mondes distincts			x									
aquatique						x						
autoroute maritime, frontière maritime	x					x				x		
autour de la manche						x						
autoroute pour ferries		x										
barrière	x											
Calais-Douvres				x								
ce n'est pas un espace sans lien malgré cette barrière appelée frontière			x									
ce qui relie l'Angleterre à la France au niveau maritime		x				x						
c'est juste la mer						x	x					
c'est une frontière, une zone d'échange			x									
commercial, touristique et pêche		x								x		

Annexe 20

contrainte naturelle	x											
délimitation entre la France et l'Angleterre	x											
délimitation naturelle	x											
déplacement rapide		x										
distance	x											
échanges : ferry, débarquement en Normandie		x										
éloignement avec la mer	x											
ensemble des régions situées sur le littoral de la manche						x						
espace accessible à tous		x										
espace celtique								x				
espace commercial										x		
espace comportant la manche, les littoraux nord et sud ainsi que les îles avoisinantes						x						
espace compris dans une zone dynamique d'échanges entre la France et l'Angleterre		x										
espace conjoint regroupant France et Angleterre								x				
espace constitué de la manche et des zones côtières qui la bordent						x						
Espace de circulation des biens et des personnes		x										
espace de circulation, de transition		x								x		
espace de commerce très actif										x		
espace de contact		x										
Espace de coopération, de flux de personne		x										
espace de libre-accès		x										
espace de passage commercial et touristique		x								x		
espace de plus en plus restreint					x							
Espace de proximité		x										
Espace de proximité entre les 2 pays. L'accès au RU est relativement facile notamment par bateau		x						x				

Annexe 20

espace de trafic intensif		x								x		
espace de trajet rapide		x										
espace de transport de marchandises entre les différents ports bordant la manche										x		
Espace de transport maritime : principalement par les voies de transport sur la manche (ferries, Eurostar)		x										
Espace d'échanges		x										
espace d'échanges commerciaux		x								x		
espace d'échanges commerciaux et de flux humains		x										
espace d'échanges commerciaux et frontière			x									
espace d'échanges commerciaux, culturels et linguistique		x										
espace d'échanges économiques et culturel		x										
espace d'échanges économiques et humains		x										
espace d'échanges humains entre deux pays		x										
espace d'échanges maritimes		x				x				x		
espace d'échanges, de libre circulation		x										
Espace d'échanges, espace économique		x								x		
espace délimitant la France et l'Angleterre	x											
espace dynamique										x		x
espace dynamique grâce aux liaisons directes		x										
espace dynamique notamment grâce à l'activité portuaire						x				x	x	
espace dynamique, avec une culture commune, attrayant pour les affaires										x		x
Espace économique										x		x
espace économique développé										x		x
Espace économique et culturel										x		x
espace économique mutuel (défense)		x								x		
espace économique, dynamique										x		
espace en contact avec la manche et justifiant des flux		x				x						

Annexe 20

espace en mouvement : lieu de trajets entre la manche et le Royaume-Uni		x										
Espace entre deux territoires									x			
espace entre la France et l'Angleterre									x			
espace entre la France et l'Angleterre et ses littoraux					x				x			
espace entre les côtes françaises et britanniques									x			
espace européen de coopération économique									x			
espace facilement franchissable		x										
espace faisant le lien entre le Royaume-Uni et la France		x										
espace fictif qui délimite la France et le Royaume-Uni	x											
Espace flou						x						x
espace frontalier												x
espace inter frontalier												x
Espace international									x			
espace mal connu et peu mis en valeur malgré les paysages, n'est pas assez rendu attractif												x
Espace maritime					x							
espace maritime, d'échanges		x			x							
Espace naturel transfrontalier												x
Espace neutre									x			x
Espace où on se déplace rapidement		x										
espace où s'imbriquent les cultures françaises et anglaises. Tampon entre les deux visions, espaces, cultures, peuples		x					x	x				
espace ouvert		x										
espace ouvert à tous pouvant rapprocher deux pays		x										
espace ouvert au RU		x										
espace pas très grand				x								
Espace peu fréquenté												x
espace proche				x								

Annexe 20

espace qui correspond uniquement à la manche						x						
espace qui permet les échanges		x										
espace qui relie l'Angleterre et la France et qui contient la manche		x				x						
espace qui sépare le Royaume uni et la France	x											
Espace qui veut se couper de l'Europe	x											x
espace réduit entre la France et le RU qui prend en compte tous les littoraux de la manche				x		x				x		
espace relié par les moyens de transport d'une côte de la manche à une autre		x										
espace territorial formé par la grande Bretagne et l'Irlande												x
espace touristique		x										
espace transmanche est une frontière	x											
espace utile					x							
Espace vaste												x
Espace vide												x
Espaces d'échanges		x										
espaces d'échanges économiques, culturel		x										
facile d'accès		x										
flux, ports		x				x						
frontière	x											
frontière anglo-saxonne	x											
frontière entre l'Angleterre et la France	x											
frontière maritime entre deux pays connectés qui échangent				x								
frontière naturelle	x											
interactions dues à une histoire commune mais cultures différentes dues à des pays différents		x										
la manche représente un moyen important de transferts de personnes et de biens		x										

Annexe 20

la mer nous sépare ce qui donne un sentiment de séparation	x											
l'eau séparant de la terre, rien de bien extraordinaire	x					x						
les côtes du nord de la France jusqu'au nord de la Bretagne						x						
les littoraux autour de la manche						x						
les littoraux nord et sud de la manche						x						
l'espace qui relie la frontière anglaise et la frontière française			x									
liaison particulière entre l'Angleterre et la manche (comparé au reste de la France)		x										
lien entre l'Angleterre et la France		x										
lieu de transit		x										
lieu d'échanges		x										
limite entre deux pays	x											
marin						x						
maritime						x						
mer						x						
mer de la manche						x						
mer sépare l'île du continent	x											
moyen de communication entre France et Angleterre		x										
Ne connaît pas ce terme							x					
ne sait pas, ne connaît pas ce mot							x					
on peut facilement aller de la France à l'Angleterre		x										
on peut y voyager facilement et rapidement entre les deux pays		x										
opposition nette entre le continent et l'île mais qui s'affaiblit peu à peu	x											
ouvert avec de nombreux échanges		x										
partie France et UK bordant la Manche						x		x				
Pas d'idée							x					
pas loin et beaucoup de moyens de s'y rendre		x		x								
petite frontière maritime	x											
quelque chose de flou							x					x

Annexe 20

résidant nord et sud des littoraux de la manche						x						
séparation entre deux pays par un axe fluvial qu'est la mer du nord			x									
séparation entre France et RU, régions des échanges France/Angleterre			x									
séparation France/RU	x											
séparation maritime	x											
sud Angleterre, Normandie, nord pas de calais								x				x
territoire plein de ressources											x	
territoires proches, même espace culturel		x										
trajet rapide		x										
tunnel sous la manche, mer du nord		x				x						
UK+France								x				
une forme de barrière car beaucoup plus complexe à franchir qu'un espace terrestre tel que la frontière franco-allemande	x											
une interface entre deux pays		x										
une interface entre l'Europe et la grande Bretagne		x										
une mer commune, un entre-pays et ce depuis longtemps								x				
zone culturelle commune								x				
zone de contact entre deux zones assez différentes		x										
zone de déplacements hommes, marchandises		x										
zone de passage		x										
zone de transit entre la France et l'Angleterre		x										
zone de transition		x							x			
zone d'échanges		x										
zone d'échanges aussi bien économique que culturel		x										
zone d'échanges de commerce		x								x		

Annexe 20

zone d'échanges humain et commercial		x										
zone d'interface de contact entre les pays du nord ouest de l'Europe (France, RU)		x										
zone économique et d'échanges humains		x								x		
Zone séparée par une frontière mais où s'opèrent des échanges, des connections			x									

Annexe 20

	Séparation	liens	Ouvert et fermé	proximité	utile	maritime	aucune	franco-anglais	gradient culturel	international	plaisant	occupé
alright											x	
anglicised								x				
Anglo French area												
area between 2 countries										x		
area between country										x		
area between UK and France										x		
area of transmission to the rest of Europe		x										
area of water between UK and France										x		
beautiful and lovely											x	
big sea	x					x						
body of water between UK and Europe										x		
border	x											
border between Europe and UK	x											
border between UK and France	x											
border of 2 countries	x											
border separating France and England	x											
both English and French								x				
boundary between 2 countries	x											
bridge between 2 cultures		x										
British								x				
British isles								x				
busy												x
channel						x						
Channel is the cut off between the two countries	x							x				
chaotic												
close		x										
connais pas "cross channel area"							x					

Annexe 20

connection between two countries		x										
convenient					x							
convenient way to access mainland Europe		x			x							
Détroit				x								
détroit (Kent and Calais area)				x								
détroit, near the channel crossing				x								
Different culture												
divide between 2 countries	x											
division between UK and Europe	x											
don't have much knowledge on it							x					
don't know about this							x					
easy crossing		x										
Efficient					x							
English channel						x						
English coast French coast and the shipping lane between which is the channel		x				x		x				
English+French								x				
exiting											x	
expansive	x											
familiar												
ferry		x										
fine											x	
fine, gets the job done											x	
French English area								x				
friendly											x	
friendly, area of friendship		x									x	
functional, the border control can be quite intense			x		x							
gateway to another culture		x										
geographical separation between England and France ended by sea	x											

Annexe 20

good												x	
good means of contact between the two countries	x												
good, transportation line are good, fret travel	x										x		
great												x	
half French, half UK based								x					
helpful					x			x					
important border between UK and France	x												
international area											x		
it is strict													
it technically does not belong to anyone. Its ownership belongs to both countries								x			x		
it's good and quick crossing		x										x	
la manche						x							
laid-back												x	
leaving one country to enter another		x											
lieu de passage		x											
like going abroad		x											
link between France and England		x											
link connected the two countries		x											
link into eurozone		x											
mix culture										x			
more as symbolic border				x									
moving between towns		x											
neighbouring area					x								
neutral											x		
neutral zone between two countries											x		
new culture										x			
nice												x	
no great feeling about it								x					

Annexe 20

no man's land	x											
north France, south England								x				
okay											x	
old and dirty												
once on the transport to France		x										
open		x										
overseas											x	
passport check area	x											
Pleasant											x	
point of which cultures depart												
ports Channel		x				x						
quick access into Europe		x										
quick crossing with ferry		x										
quick on train, efficient		x				x						
relaxing											x	
restrictive area	x											
rich culture, relaxing, interesting											x	
sea							x					
sea between France and UK											x	
Sea crossing between UK and France		x							x			
shared area between Britain and France									x			
shipping hub		x										
Short					x							
somewhere where go, enter a different country				x								
sort of French, sot of British										x		
spiritual												
straight forward joining two places		x			x							
strict border	x											

Annexe 20

that space between home and happiness										x		
the area between England and France										x		
the channel						x						
the English channel, a physical barrier that has no real impact now, just a geographical limit			x									
sector of water dividing France and England						x						
transit area (trade-tourism)		x										
transition to different country, culture									x			
transportation mean		x										
travelling to another country		x										
unfamiliar							x					
Unsure, not heard the term before							x					
useful					x							
very accessible and easy to travel, welcoming		x									x	
very convenient					x							
water						x						
water between France and UK										x		
welcome to France		x										
welcoming												
wet												
where are British water and French water meet						x						
Where England connects with the rest of Europe												
windy												

Annexe 21 : Exemple de coopération entre acteurs de la sécurité maritime dans le cadre de Manche Plan

MANCHEPLAN 29/05/2013

Annexe 3

APPENDICE A-1 - SAR

Dernière mise à jour :

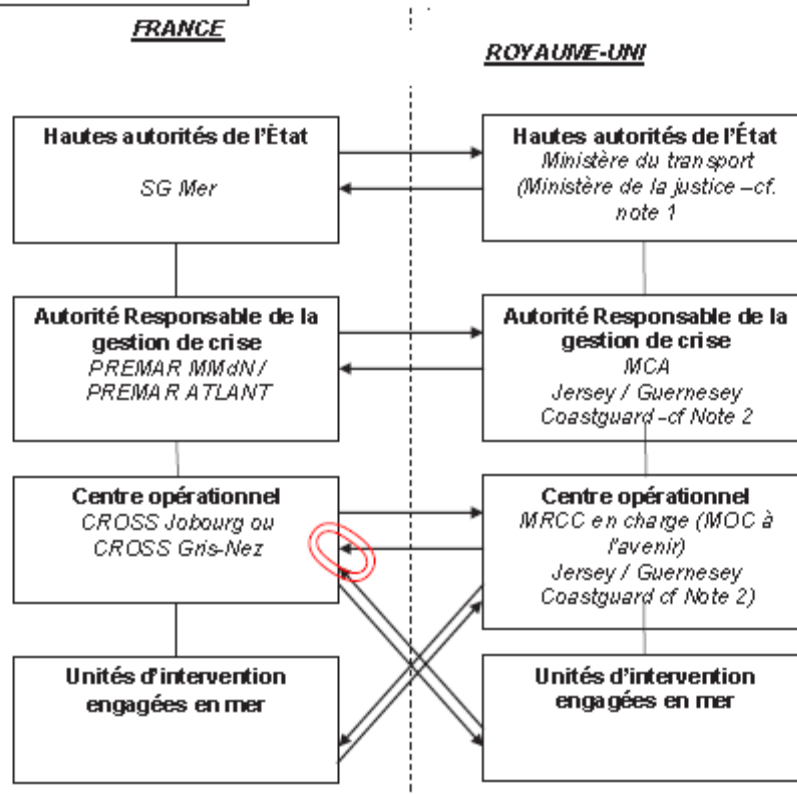


Schéma de communication :

Le principe général de communication pour l'interface entre les États-parties, est que chaque entité d'un État-partie, ne communique qu'avec les entités de même niveau de responsabilité, de l'autre État-partie.

Les seuls croisements admis sont entre le centre opérationnel d'un État-partie et un moyen de l'autre État-partie, une fois celui-ci mobilisé par contact de centre opérationnel à centre opérationnel.

Annexe 22 : Carte des départements français



Annexe 23 : Questionnaire relatif au jumelage

Etude sur les jumelages transfrontaliers

Vos réponses sont confidentielles et resteront anonymes.

Votre Nom :
Votre Fonction :
Date :

Première partie : Identification des collectivités jumelées :

I)1) La localisation des communes jumelées :

Nom de la collectivité Française :
Région de la collectivité Française :
Nom de la collectivité étrangère :
Région de la collectivité étrangère :

I)2) Le statut des collectivités jumelées :

Le jumelage est porté par

- Une commune
- Un EPCI ; précisez lequel :
- Autre ; précisez :

Le partenaire jumeau est :

- Une commune
- Un EPCI ; précisez lequel :
- Autre ; précisez :

Deuxième partie : Le jumelage

II)1) l'origine du jumelage

Qui est à l'origine des jumelages ?

- Les élus
- L'armée
- Une entreprise
- Une association
- Autre ; précisez

En quelle année le jumelage a-t-il été officialisé ?

Cette officialisation donne-t-elle des obligations aux collectivités jumelles ?

Si oui, lesquelles ?

II)2) Les objectifs du jumelage

Quels sont les objectifs du jumelage ?

A l'heure actuelle le jumelage est-il actif ?

Quel(s) sont les domaines d'action/les thématiques du jumelage actuel ?

- Artistique
- Culturel
- Economique
- Educatif
- Environnemental
- Médical
- Sportif
- Autre, précisez :

Troisième partie : les échanges organisés dans le cadre du jumelage

3)1) Vos derniers échanges

Veuillez remplir le tableau fourni en annexe destiné à connaître les échanges de personnes effectués entre votre commune et votre commune jumelée durant les 5 dernières années.

Rencontrez-vous des difficultés lors de la mise en place de ces flux ?

Si oui, développez :

3)2) L'importance des flux générés dans le cadre du jumelage

En règle générale le nombre de participants aux échanges est-il limité ?

Si oui à combien de participants ?

En moyenne quel est le nombre d'habitants de la commune jumelle qui participe à ces échanges ?

Comment sont-ils hébergés ?

3)3 Les flux générés hors du cadre officiel du jumelage

Pensez-vous que les échanges officiels réalisés dans le cadre du jumelage entraînent des flux interpersonnels entre les habitants de votre commune et ceux de votre commune jumelle ?

Si oui, quel est selon vous le nombre de personnes impliqué dans ces flux ?

3)4) Le profil des personnes participant aux flux officiels

Quelle est la classe d'âge la plus représentée dans ces flux ?

- Moins de 30 ans
- 30-50 ans
- Plus de 50 ans
- Pas de classe d'âge majoritaire

Retrouve-t-on dans les participants une catégorie socio professionnelle surreprésentée ?

Si oui quelle est cette catégorie socio professionnelle ?

Durant ces 5 dernières années, retrouve-t-on des habitués de ces échanges ?

Durant ces 5 dernières années les, les habitués constituent-ils la majeure partie des personnes prenant part à ces échanges ?

3)5) Les moyens mis à disposition des échanges transfrontaliers

Y-a-t-il des moyens matériels mis à disposition des délégations transfrontalières ?

Si oui, quels sont-ils ?

Y-a-t-il du personnel affecté à la prise en charge des délégations transfrontalières ?

Y-a-t-il un budget alloué à la prise en charge des délégations transfrontalières ?

Si oui, quel est le budget moyen affecté ?

3)6) Les autres flux générés par les jumelages transfrontaliers

Selon vous, depuis ces 5 dernières années, outre les échanges de personnes, le jumelage génère des flux :

- De capitaux
- D'informations
- De marchandises
- Autres types de flux ; précisez

Outre ces flux, ces échanges, avez-vous des projets communs avec votre commune jumelle ?

Si oui développez

4^{ème} partie : Le choix de la collectivité jumelle

Etait-ce pour vous une priorité de vous jumeler avec une collectivité du pays frontalier ?

Si oui pourquoi ?

Identifiez-vous des difficultés particulières pour la mise en place des échanges transfrontaliers ?

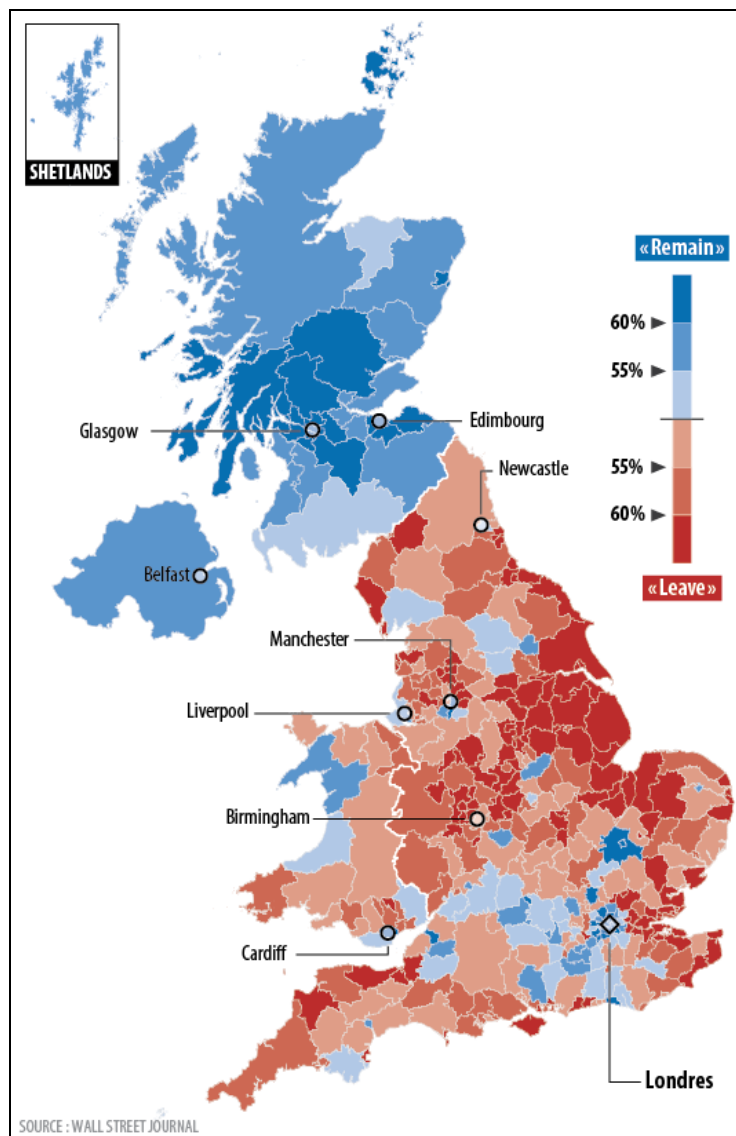
Si oui, développez :

Les jumelages transfrontaliers ont-ils des particularités propres à leur situation transfrontalière ? Si oui quelles sont ces particularités ?

Annexe 23

Année	Date de départ et d'arrivée	Objectifs/types de manifestations	Coût alloué	Mode de transport utilisé	Nombre de participants	Type de participants

*Annexe 24 : Carte des résultats du vote anglais pour la sortie du Royaume-Uni
de l'Union Européenne*



Consulté sur le site internet du journal le Monde le 24/06/2016 : http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2016/06/24/brexit-la-carte-des-resultats-par-circonscriptions_4957131_4355770.html

Bibliographie

Bibliographie

Abric. J-C (1994). *Pratiques sociales et représentations*, édition PUF

Abric. J-C (2003), L'analyse structurale des représentations sociales ? Dans Moscovici. S, Buschini. F (dir), *Les méthodes des sciences humaines*, édition PUF

Acte de la conférence franco-britannique (2007). *Les enjeux d'une politique maritime intégrée. Quelles régulation des activités marines et maritimes en Manche ?*

Acte du colloque de Caen (1999). *Faire la géographie sociale aujourd'hui des 18-19 Novembre 1999*, organisé par l'UMR ESO

Acte du colloque de Rennes (2006). *Penser et faire la géographie sociale : contribution à une épistémologie de la géographie sociale*

AKFORD (2006), *Etude des flux transmanche 2005-2006*, synthèse

Alia. C (2000), *Evolution du trafic transmanche*

Althusser. L (1990). *Idéologie et appareil idéologique, La Pensée n°151*

Amilhat-Szary. A-L, Fourny. M-C (et al) (2006). *Après les frontières avec la frontière : nouvelles dynamiques transfrontalière en Europe*, édition de l'Aube.

Amirou. R (1995). *Imaginaire touristique et sociabilité du voyage*. édition PUF

Amirou. R (2010). *Le territoire, entre image, imagerie et imaginaire*, dans Bataillou. C (dir.). *Tourismes, Patrimoines, Identités, territoires*, Presses Universitaires de Perpignan.

Ancel. J (1938). *Géographie des frontières*, édition Gallimard

André. Y (1989). *Les cartes mentales*. Dans *Représenter l'espace-L'imaginaire spatial à l'école*. édition Economica.

Anthéaume. B, Giraut. F (2005). *Le territoire est mort. Vive les territoires ! Une (re) fabrication au nom du développement*, Institut de recherche pour le développement édition

Arnaud. A-J (2014). *La gouvernance. Un outil de participation*, édition Lextenso

Arnould. P, Baudelle. G (2008). *Construire les territoires*, *Revue Historiens et géographes n°403*

Bibliographie

- Asher. F. (2001). *Les nouveaux principes de l'urbanisme. La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour*, édition de l'Aube
- Augé. M (1992). *Non lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité*, édition du Seuil
- Auriac. F, Brunet. R (1986). *Espaces, jeux et enjeux*, édition Fayard
- Axente. M (2012). Construction territoriale et projet touristique : le cas de l'estuaire de la Seine. Thèse de doctorat sous la direction de B. Steck, Université du Havre
- AYDIN. M (2004). «Europe's next Shore: the Black Sea Region after EU Enlargement», *Occasional Paper*, n° 53, Institute for Security Studies, juin 2004
- Bachelard. G (1957). *Poétique de l'espace*, édition PUF
- Bailly. A (1985). Distance et Espace : Vingt ans de géographie des représentations. *L'espace géographique* n°3
- Bailly. A (1986). Espaces et représentations mentales. Dans Auriac. F, Brunet. R. *Espace, jeux et enjeux*, édition Fayard
- Bailly. A (1986). *Représentations spatiales et dynamiques urbaines et régionales*. Université du Québec
- Bailly. A (1990). *L'humanisme en géographie*, édition Anthropos
- Bailly. A (dir.) (2005). Les concepts de la géographie humaine, édition A. Colin
- Bailly. A, Beguin. H (1998). *Introduction à la géographie humaine*, édition A. Colin
- Bailly. A. Gould. P (1995). *Le pouvoir des cartes. Brian Harley et la cartographie*, édition Economica
- Bailly. A, Ferras. R, Pumain. D (dir.) (1995). *Encyclopédie de la géographie*, édition Economica, 2ème édition
- Bailly. A-S, Debardieux. B (2005). Géographie et dynamiques spatiales. Dans Bailly. A (dir.). *Les concepts de la géographie humaine*, édition Massons

Bibliographie

- Balbastre. O (2010). De l'Arc à l'Espace Atlantique européen : réflexion épistémologique à propos d'un territoire en construction. Thèse de doctorat sous la direction de J. Guillaume, Université de Nantes
- Ballatore. M (2006). Le programme Erasmus en France, en Italie et en Angleterre : sélection des étudiants et compétences migratoires. *Cahiers de la recherche sur l'éducation et les savoirs n°5*
- Bardonnnet. D (1989). Frontières terrestres et frontières maritimes. *Annuaire français du droit international, Vol 35*
- Baron. G (2012). Habiter les navires, habiter la mobilité ? Dans Frelat-Kahn. B, Lazzaroti. O. *Habiter, vers un nouveau concept*, édition A. Colin
- Baron. G (2013). *Habiter la haute mer, les marins au commerce international*. BAGF
- Baron. G.(2014). Les gens de mer. Dans Miossec. A (dir.). *Géographie des mers et des océans*. éditions SEDES
- Barrie. J (18/07/2014). Cornouailles, Bretagne : sœurs celtiques. Dans *The Cornishman-Pezance*
- Bataillou. C (2002). *L'émergence du fait régional au sein de l'Union Européenne : la coopération trans-frontalière comme stratégie du développement*, Presses Universitaires de Perpignan
- Bataillou. C (2010)(dir.). *Tourismes, patrimoines, identités, territoires*, Presses Universitaires de Perpignan
- Bauchard. J (dir.) (2000). *L'Europe des mers. Pour une géographie de l'unité européenne*, édition de l'Aube
- Baudelaire. C (1840). *Les fleurs du mal*
- Baudelle. G, Jean. Y (2009). *L'Europe. Aménager les territoires*
- Berdoulay. V (1988). Des mots et des lieux. Dans Di. Méo, *L'Homme, la société, l'espace, 1991*. édition Economica
- Bernard. N (2000). *Les ports de plaisance : équipement structurant de l'espace littoral*, édition l'harmattan

Bibliographie

- Bernard. N (2005). *Le nautisme : acteurs, pratiques et territoires*, édition PUR
- Bernadie. N, Taglioni. F (dir.) (2005). *Les dynamiques contemporaines des petits espaces insulaires*, édition Khartala
- Berthier. N (2006). *Les techniques d'enquête en sciences sociales. Méthodes et exercices corrigés*, édition A .Colin
- Beurier. J-P (2002). *Le droit international des espaces marins*
- Beurier. J-P (2008). *Droits maritimes*, édition Dalloz
- Blades. M (1990). The reliability of data collected from sketch map. *Journal of environmental psychology n°10*
- Blanchard. D (2010). Les spécificités des agglomérations transfrontalières : étude comparée de l'eurocité basque Bayonne-San Sebastian, de l'eurométropole Lille-Tournai-Courtrai et de l'Agglomération Strasbourg-Kehl. Mémoire de recherche sous la direction de C. Didelon, Université du Havre
- Blanchard. D (2016). Le transport maritime à courte distance : un facteur majeur de l'émergence du territoire transfrontalier transmanche ? Dans Levesque.L. Serry.A (coord). *Le transport maritime courte distance. Mythe ou avenir du transport régional*, édition EMS
- Blanchard. N, Calvez. R, Le Berre. Y, Le Bris. D, Le Du. Y, Thomas. M (2010). *La Bretagne linguistique n°15*. CRBC-UBO
- Bonnemaison. J (1991). L'espace réticulé. Dans *Tropiques, lieux et liens*, édition ORSTOM
- Bonnemaison. J (1996). *Gens de pirogue et gens de la terre*, édition ORSTOM
- Bonnemaison. J (1997). *Les fondements géographiques d'une identité. L'archipel du Vanuatu : essai de géographie culturelle*, édition ORSTROM
- Boquet. Y (2015). Entre mers et îles : l'intégration de l'archipel philippin par les transports maritimes. Dans Escach. N (dir.). *Géographie des mers et des océans*, édition Dunod
- Boquet. Y(2016). *L'avenir des Philippines, un archipel dans la mondialisation*, Université de Dijon

Bibliographie

- Bouju. A (2002). Dans l'étude des pratiques et des représentations des formules pour la scolarisation : pourquoi passer de l'espace au territoire ? Dans Jean. Y, Calenge. C. *Lire les territoires*, Tours: Presses universitaires François Rabelais
- Bourdin. A, Levy. J, Wachter. S (2000). *Repenser le territoire. Un dictionnaire critique*, DATAR/édition de l'Aube
- Brunet. R, Ferras. R, Thiery. H (1992). *Les mots de la géographie*, édition Reclus/la documentation française
- Buléon. P (2006). *Atlas de la Basse Normandie*, édition Autrement
- Buléon. P, Shurmer-Smith. L (2006). *Espace Manche, un monde en Europe. Channel spaces, a world within europe (Atlas transmanche)*
- Butel. P (1997). Histoire de l'Atlantique, de l'Antiquité à nos jours. *Revue française d'histoire d'outre-mer*, Vol 85, n°321
- Cabanne. C, Miossec. A (dir.) (1998). *Géographie humaine des littoraux maritimes*, édition CNED-Sedes
- Cabantous. A, Lespagnol. A, Péron.F (2005). *Les Français, la terre et la mer (XIII-XXème siècle)*, édition Fayard
- Cailly. L (2009). Des territorialités aux spatialités : pourquoi changer de concept ? Dans Vanier. M. *Territoires, Territorialité, Territorialisation. Controverses et perspectives*, édition PUR
- Camenish. M, Petite. M (2010). Vivre à la montagne en Suisse : trajectoires résidentielles, parcours de vie et identités. Dans Martin. N, Bourdeau. P, Daller. J-F, *Les migrations d'agrément : du tourisme à l'habiter*, édition l'Harmattan
- Canter. D (1977). *The Psychology of Places*. The Architectural Press Ltd
- Carles. J (2006). Réseaux, Stratégie et gouvernance. *l'Expansion Management Review*; 4/2006, n°123
- Carrière. J-P, Thibault. S (2000). Redéfinition et requalification des espaces transfrontaliers : réflexion à partir du cas luso-espagnol. Dans Guichard. F, Lopez-Trigal. L, *La frontera ispanoportuguesa. Nuevo espacio de atraccion y coperacion*. Zamora

Bibliographie

- Carroué.L, Claval. P, Di Méo. G, Miossec. A, Renard. J-P, Simon. L, Veyret. Y, Vigreau. J-P, (2002). *Limites et discontinuités en géographie*, édition du CNRS, Sedes
- Casteigts. M, DATAR (2003), Enjeux et limites de la coopération transfrontalière in *Analyses et débats*, n°7
- CCI de Dieppe, LSN (et al) (2014) : La ligne Dieppe-NewHaven : élément d'un schéma logistique régional cohérent
- Cériani. G, Coëffé. V, Gay. J-C, Knafou. R, Stock. M, Violier. P (2008). Conditions géographiques de l'individu contemporain. *EspaceTemps.net*
- Cériani. G, Knafou. R, Stock. M (2004). Les compétences cachées du touriste. *Dossier, voyage, migration, mobilité, Sciences humaines n°145*
- Cériani-Sebregondi. G (2007). La circulation migratoire aujourd'hui? Emergence d'un capital mobilitaire et d'une culture de la mobilité. Le cas des migrants marocains en Europe du sud. Dans Audebert. C, Ma Mung. E (dir.). *Les nouveaux territoires migratoires : entre logiques globales et dynamiques locales*, université de Deusto
- CESER Bretagne. (2016). *Et Après ? Les enjeux du Brexit pour la Bretagne*. Rennes
- Chappey. J-L. (2009). Renaud Morieux, une mer pour deux royaumes. La Manche, une frontière franco-anglaise (XVIIème - XVIIIème siècle). *Annales historiques de la Révolution française n°357*
- Chia. E, Mathé. S, Rey Valette. H, Michel. L, Soulard. C-H. (et al) (2010). Comment étudier (analyser) la gouvernance territoriale ? Mise à l'épreuve d'une grille de lecture. Acte du colloque AISRE-AISRDLF
- Choay. F, Merlin. P (1996). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, édition PUF, 2nde édition
- Cicin-Sain. B, Knecht. R-W(1998). *Integrated coastal and ocean management, concepts and practices*. Island Press
- Claval. P (1973). *Principes de géographie sociale*, édition M.Th Guénin, Librairies techniques
- Claval. P (1974). La géographie et la perception de l'espace. *L'espace géographique n°3*

Claval. P (2005). *Epistémologie de la géographie*, édition A. Colin

CLEMENT. V (2004). « La Méditerranée, un modèle spatial de référence ? », disponible sur le site :<http://www.ens-lsh.fr/geoconfluence/doc/etpays/Medit/MeditScient.htm>

Cognard. F (2010). L'application du concept de "migration d'arément" aux moyennes montagnes françaises. Dans Martin. N, Bourdeau. P, Daller. J-F. *Les migrations d'agrément : du tourisme à l'habiter*, édition l'Harmattan

Cognard. F (2011). Les migrations résidentielles des Britanniques et des Néerlandais : une figure originale de la nouvelle attractivité des moyennes montagnes françaises. *Espace, populations, sociétés* n°2011/3

Commission Européennes. (2006). *Livre vert. Vers une politique maritime de l'Union Européenne : une visions européenne des océans et des mers*, Office des publication des communautés européennes

Comte. H, Levrat. N (2006). *Aux coutures de l'Europe. Défis et enjeux juridiques de la coopération transfrontalière*, édition l'Harmattan

Cooper. D (27/07/2016). *Brexit : l'inquiétude des Anglais de France*, dans Sud Ouest. Fr consultable sur <http://www.sudouest.fr/2016/07/27/brexit-1-inquietude-des-anglais-de-france-2448938-3.php>

Corbin. A (1990). *Le territoire du vide : l'occident et le désir de rivage, 1750-1840*, édition Flammarion

Corbin. A, Richard. H (2004). *La mer : terreur et fascination*, édition BNF, Seuil

Costa. J (septembre 2011). *Les langues celtiques : du déclin au renouveau ?* Récupéré sur Sorosoro <http://blog.sorosoro.org/les-langues-celtiques-%E2%80%93-du-declin-au-renouveau>

Dauphine. A (2003). *Les théories de la complexité chez les géographes*, édition Economica

Dauphine. A (2005). Espace terrestre et espace géographique. Dans Bailly. A, *Les concepts de la géographie*, édition A. Colin, 5^{ème} édition

De Cacqueray. M (2011). *La planification des espaces maritimes en France métropolitaine : un enjeu majeur pour la mise en oeuvre de la Gestion Intégrée de la mer et du littoral*. Thèse de doctorat sous la direction de C.Meur-Ferec, Université de Bretagne occidentale.

Bibliographie

- De Groot (1609). *De la liberté des mers et des océans*, édition Centre de philosophie politique et juridique, 22ème édition
- De L'Harpe. A (2002). Cultures, territoires et tourisme : les enjeux du projet transfrontalier Espace Mont-Blanc. Thèse de doctorat sous la direction de J-P. Guérin et J-C. Vernex, Université de Genève
- De Ruffray. S, Hamez. G, Meddahi. D, Moron. E, & Smits. S (2008). *La comparaison des territoires transfrontaliers à l'échelle nationale : vers une typologie fondée sur des logiques d'intégration*. Université de Metz
- Debarbieux. B (2005). Les problématiques de l'image et de la représentation en géographie ; Dans Bailly. A (dir.) (2005). Les concepts de la géographie humaine, édition A. Colin
- Debarbieux. B (2006). Prendre position : réflexions sur les ressources et les limites de la notion d'identité en géographie. *L'Espace géographique*, 2006/4, Tome 35
- Debarbieux. B, Vanier. M (dir.) (2002). *Ces territorialités qui se dessinent*, édition de l'Aube
- Depover. C, Karsenti. V, Komis. T (2007). *Enseigner avec les technologies*. Presses Universitaires du Québec
- Depraz. S (2008). *Géographie des espaces naturels protégés. Genèse, principes et enjeux territoriaux*, édition A. Colin
- Di Méo. G (1991). *L'homme, la société, l'espace*, édition Economica
- Di Méo. G (1996). *Les territoires du quotidien*, édition l'Harmattan
- Di Méo. G (2001). *Géographie sociale et territoire*, édition Nathan Université
- Di Méo. G (2003). *Géographie sociale et territoires*, édition Nathan Université
- Di Méo. G, Buléon. P (2005). *L'espace social : une lecture géographique des sociétés*, édition A. Colin
- Diabal-Sarr. C (2011). Du jumelage à la coopération décentralisée : enjeux et ambiguïtés des relations entre collectivités territoriales du "nord" et du "sud". Mémoire de Master sous la direction de I. Martinache, Université de Lille 2.

Bibliographie

Dijkstra. J (2000). L'activité internationale des collectivités bas-normandes. La Basse-Normandie dans les coopérations décentralisées est-ouest et nord-sud. Mémoire de Master sous la direction de M. Bertrand et R. Hérim, Université de Caen

Direction de la sécurité de l'aviation civile ouest (2008). Les chiffres clés de la direction de l'aviation civile ouest

Dolez. B (1993). Coopération décentralisée et souveraineté de l'État. Contribution à l'étude du régime juridique de l'action extérieure des collectivités territoriales. Thèse de doctorat sous la direction de Y .Luchaire, Université Lille 2

Doumenge. J-P (dir.). Iles tropicales : insularité, "insularisme". *Acte de colloque qui s'est déroulé du 23 au 25 Octobre 1986 à Bordeaux*

Drweski. B (2006). « L'espace Baltique-mer Noire », *Strates* [En ligne], 12 | 2006, mis en ligne le 19 juillet 2007, consulté le 30 mai 2017. URL : <http://strates.revues.org/1902>

Duhamel. S, Coupleux. S, Thomsin. L (2005), Le travail frontalier dans l'eurorégion Nord : aspects législatifs et bases de données in *Espace, populations, sociétés*, 2005/2

Duhamel.S, Renard ; J-P (2007), La coopération transfrontalière institutionnelle : outils d'analyse et démarche scientifique in *Territoire en mouvement*, 4(2007) mis en ligne le 15/12/2012 sur : <http://tem.revues.org>

Dujardin. B (2008). Le contrôle de la frontière maritime. *La revue maritime n°483*

Dury. E (2006). Sous le mur, la frontière. Figures de la mobilité à Berlin. Dans Amilhat-Szary. A-L, Fourny. M-C (dir.). *Après les frontières, avec la frontière. Nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe*, édition de l'Aube

EMDI (2006). *Une vision stratégique de l'espace Mance, Arc Manche*.

Escach. N (dir.) (2015). Géographie des mers et des océans, édition DUNOD

Findlay. A-M, Li. F-L-N (dir.). An auto-biographical approach to understanding migration : the case of Hong Kong emigrants. *Area*, Vol 29 n°1

Flatrès. P (1996). L'Arc Atlantique et le sens de la mer. Dans Péron. F, Rieucan. J. *La maritimité aujourd'hui*

Bibliographie

- Fleuriot. L (1969), Breton et cornique à la fin du Moyen-Age in *Annales de Bretagne*, Tome 76, n°4 consulté sur : http://www.persee.fr/doc/abpo_0003-391x_1969_num_76_4_2537
- Fleury. C (2006). Discontinuités et systèmes spatiaux. La combinaison île/frontière à travers les exemples de Jersey, de Saint-Pierre- et Miquelon et de Trinidad. Thèse de doctorat sous la direction de P. Buléon, Université de Caen
- Foucher. M (1987). *L'invention des frontières*. Fondation pour les études de défense nationale
- Foucher. M (1994). *Fronts et frontières : un tour du monde géopolitique*, édition Fayard
- Foucher. M (2007). *Obsession des frontières*, édition Perrin
- Fourny. M-C (2005). *La frontière : objet d'intermédiation territoriale*. Récupéré sur http://www.peuplesmonde.com/article.php3?id_article=292
- Fourny. M-C (2009). Le territoire peut-il être transfrontalier et inversement ? Dans Baudin. G, Bonnin. P. *Faire territoire*, édition Recherches
- Fourny. M-C, Velasco-Graciet. H (2005). L'eurorégion Aquitaine Euskadi Navarre, un espace transfrontalier émergent ? . *Sud-Ouest européen n°19*
- Fourny-Kober. M-C (2003). *Le rapport à la frontière et la construction d'espaces transfrontaliers*. Territoires, UMR Pacte, Rapport d'étude pour la DATAR
- Frémont. A (1976). *La Région, espace vécu*, édition PUF
- Frémont. A (et al.) (1984). *Géographie sociale*, édition Massons
- Fremont. A (1999). *La région : espace vécu*, édition Flammarion
- Frémont. A, Chevalier. J, Hérim. R, Renard. J-P (1984). *Géographie sociale*, édition Masson
- Galliou. P (1997). *Le monde celtique, pour l'histoire*, édition Jean-Paul Gisserot
- Galliou. P (2011). *La Bretagne d'Arthur. Bretons et saxons des siècles obscurs*, édition Illustroria.
- Galliou. P, Raftery.B, (trad) (2006). *L'irlande celtique avant l'ère chrétienne*, édition Errance
- Gandin. A, musée de Normandie (2009). Destination Normandie : deux siècles de tourisme XIXème-XXème, édition cinq continent

Giele, Zollinger. J, Elder. Jr (1998). *Methods of life course research : qualitative and quantitative approaches*. Sage Publications

Gilbert. A (1985). Et si les géographes s'intéressaient aux idéologies moins officielles. *Cahier de géographie du Québec, Vol 29 n°77*

Gilbert. A (1986). L'idéologie spatiale : conceptualisation , mise en forme et portée pour la géographie. *L'Espace géographique n°1*
Girard. A (2010). Un problème de catégorisation des résidents en amont de la comparaison "autochtones/post-touristes". Dans Martin. N, Bourdeau. P, Dallez. J-F. *Les migrations d'agrément : du tourisme à l'habiter*, édition Harmattan

GIRARD. A (2012). « Un problème de catégorisation des résidents en amont de la comparaison "autochtones/post-touristes" », in Martin N., Bourdeau P., Daller J.F. (dir), *Du tourisme à l'habiter, les migrations d'agrément*. édition l'Harmattan

Giraut. F (2008). Conceptualiser le territoire. *Historiens et géographes n°403*

Giraud. F (2009). Pas mort le territoire ? Voire ! La thèse de la déterritorialisation relancée malgré l'intérêt pour les "configurations territoriales". Dans Vanier. M (dir.). *Territoires, territorialité, territorialisation. Controverses et perspectives*, Presses Universitaires de Rennes

Giusti. A (2006). La coopération sur la frontière maritime entre la Corse et l'Italie. Dans Comte. H, Levrat. N (dir.). *Aux coutures de l'Europe. Défis et enjeux juridiques de la coopération transfrontalière*, édition l'Harmattan

Godelier. M (1984). *L'idéal et le matériel*, édition Fayard

Golledge. R-G (1975). *Cognitive Configuration of the City, volume 1*. Ohio State Research Foundation ans Dept of Geography

Golledge. R-G (1977). Behavioral approaches in Geography : Content ans Prospects. Dans Taafe. R, Odland. J. *Current Trends in Geography*, Kendall Press

Gombaud. S (2007). Iles, insularité et ileîté. Le relativisme dans l'étude des espaces archipelagiques. Thèse de doctorat sous la direction de J-L. Guebourg, Université de la Réunion

Bibliographie

Gonon. E, Lasserre. F. Une critique de la notion de frontière artificielle à travers le cas de l'Asie centrale. Cahier de géographie du Québec. Volume 47, n°132

Gottmann. J (1952). *La politique des États et leur géographie*, édition A. Colin

Gottmann. J (1980). Les frontières et les marches. Cloisonnement et dynamique du Monde. Dans Kishimoto. H. *Geography and its frontiers : in memory of Hans Boesh*. Kummerly und Frei

Gould. P, White. R. (1984 (trad française)). *Cartes mentales*, éditions universitaires de Fribourg

Greffé. X (2002). *Le développement local*, édition de l'Aube

Grenier. A-A (2008). Le tourisme de croisière. *Téoros*, Vol 27 n°2

Groupe frontière (2004). La Frontière, un objet spatial en mutation. *EspaceTemps.net*

Guérin-Pace. F (2006). Sentiment d'appartenance et territoires identitaires. *L'espace géographique n°2006-4*

Guermond. Y (2014). Geographica acta. Dans Mathieu. N, Schmid. E. *Modélisation et interdisciplinarité. Six disciplines en quête d'épistémologie*. édition Quae

Guermond. Y (2006). L'identité territoriale : l'ambiguïté d'un concept géographique. *L'espace géographique n°4 (tome 35)*

Guichonnet. P, Raffestin. C (1976). *Géographie des frontières*, édition Presse Universitaire de France

Guillaume. J (dir.) (2008). *Mare economicum. Enjeux et avenir de la France maritime et littorale*, Presses Universitaires de Rennes

Guillaume. P (dir.) (2002). *Les activités littorales*, édition du CTHS

Gumuchian. H (1991). *Représentations et aménagement du territoire*, édition Economica

Gumuchian. H, Grasset. E, Lajarge. R, Roux. E (2003). *Les acteurs : ces oubliés du territoire*, édition Economica

Halbwachs. M (1925). *Les cadres sociaux de la mémoire*, édition Alcan

- Halimi. F (7/08/2010). *Bretagne insolite : esprit celte es-tu là ?* . Récupéré sur Le figaro.fr: <http://www.lefigaro.fr/lefigaromagazine/2010/08/07/01006-20100807ARTFIG00007-bretagne-insolite-esprit-celte-es-tu-la.php>
- Hamez. G (2004). Du transfrontalier au transnational : approche géographique. L'exemple de la frontière franco-belge. Thèse de doctorat sous la direction de J. Malézieux, Université de Paris 1 Panthéon Sorbonne
- Hamez. G (2006). Changer d'échelle pour comprendre les mutations des frontières. Une analyse des nuptialités franco-allemande, franco-belge et franco-britannique. Dans Amilhat-Szary. A-L, Fourny. M-C. *Après les frontières, avec la frontière. Nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe*, édition de l'Aube
- Harbreteau. M (2003). Le tourisme et les loisirs dans l'aire euro régionale transmanche : vers la constitution d'un territoire touristique ? Thèse de doctorat sous la direction de M-M. Damien , Université Lille 1
- Hermet. G, Kazancigil. A, Prud'homme. J-P (dir.) (2005). *La gouvernance. Un concept et ses applications*, édition Khartala
- Hinfray. N (2010). Les espaces transfrontaliers : nouveaux territoires de projets, nouveaux pôles de développement au coeur d'une Europe polycentrique ? Thèse de doctorat sous la direction de J-P. Carrière, Université François Rabelais de Tours
- Hugonie. G, Tabarly. S (2008). Enseigner et représenter les territoires. *Historiens et géographes n°403*
- Jean. Y, Calenge. C (2002). *Lire les territoires*, Tours: Presses universitaires François Rabelais
- Jourden. G, Marchand. P (2009). *Des énergies marines en Bretagne. A nous de jouer !*, Conseil Régional de Bretagne
- Kaizer. E (et al.) (1995). *Urban land use planning*, University of Illinois Press
- Kant. E (2006). *Critique de la raison pure*, édition Flammarion, 3^{ème} édition revue et corrigée
- Kozesnikov. (1948). *Sovetskoe godudartsvo i mezdurandnoe pravo 1917-1947*

Bibliographie

- Labrecque. G (1998). *Les frontières maritimes internationales. Essai de classification pour un tour du Monde géopolitique*, édition l'Harmattan
- Labrecque. G (2004). *Les frontières maritimes internationales. Géopolitique de la délimitation en mer*, édition l'Harmattan
- Labrecque. G (2006). *Les différends territoriaux en Afrique. Règlement juridictionnel*, édition l'Harmattan
- Laffoley. D (2008). *Towards networks of Marine Protected Area. The MPA plan of action for IUCN's world commission on protected areas*, Gland
- Laforge. F, Schirmann-Duclos. D (1999). *La France et la mer*, édition Presses Universitaires de France.
- Lafourcade. M (1988). *La frontière : des origines à nos jours*, Presses Universitaires de Bordeaux
- Laoire. C (2000). Conceptualising Irish rural Youth migration : A biographical approach. *Population, Space and place, Vol 6 n°3*
- Lasserre. F, Leheume. A (2003) (dir.). *Le territoire pensé : géographie des représentations territoriales*, édition Presses de l'université du Québec
- Le Bail. J (1997). La balkanisation des espaces océaniques source de nouveaux enjeux halieutiques. Dans Renard.J-P. *Le géographe et les frontières*, édition l'Harmattan
- Le Berre. M (1995). Territoire. Dans Bailly. A, Ferras. R, Pumain. D. *Encyclopédie de géographie*, édition Economica
- Le Berre. M, Maillardet. J (1998). Sur Terre comme sur mer : organisations spatiales en mer du Nord et mer de Norvège. *Mappemonde n°51*
- Le Cerf. Y (2014). *La Bretagne préhistorique. Les peuplements : des origines à la conquête romaine*, édition Skol Vreizh
- Le Cerf. Y (25/11/2014). *Qu'on se le dise : les Bretons ne sont pas celtes*. Récupéré sur La nouvelle-république.fr: <http://www.lanouvellerepublique.fr/France-Monde/Actualite/24-Heures/n/Contenus/Articles/2014/11/25/Qu-on-se-le-dise-les-Bretons-ne-sont-pas-celtes-2129816>

Lefebvre. H (1974). *La production de l'espace*, édition Anthropos

Leloup. F, Moyard. L (2006). La région frontalière : vers quels nouveaux modes de développement et de gouvernance ? Dans Amilhat-Szary. A-L, Fourny. M-C. *Après les frontières, avec la frontière. Nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe*, édition de l'Aube

Leloup. F, Moyard. L, Pecqueur. B (2005). La gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale ? *Géographie, économie, société*, 2005/4 (Vol 7)

Lépy. E (2009). Les glaces de mer en Mer Baltique : étude géographique et implications environnementales et sociétales à partir de l'étude comparée de la Baie de Botnie (Oulu, Finlande) et du golfe de Riga (Lettonie). Thèse de doctorat sous la direction d'A. Coudé, Université de Caen

Levesque. L. Serry. A (dir.) (2016). *La transport maritime courte distance. Mythe ou avenir du transport régional*, édition EMS

Lévy. J (2004). La carte, un espace à construire. Dans Lévy. J, Poncet. P, Tricoire. E. *La carte, enjeu contemporain*. Dossier n°8036, Documentation photographique, la Documentation française

Lévy. J, Lussault. M (dir.) (2000). *Logique de l'espace, esprit des lieux. Géographie à Cérizy*, édition Belin

Lévy. J, Lussault. M (2003). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace et des sociétés*, édition Belin

Lévy. M, Strauss. C (1996). *Anthropologie structurale*, édition Plon, 3ème édition.

Loewe-Pellen (Turbout). F (2001). Mutation socio-spatiales et vieillissement des zonance-Angleterres littorales sous l'effet de migrations de populations âgées : comparaison France-Angleterre. Thèse de doctorat sous la direction de P. Buléron, Université du Caen

Longhurst. A (2007). *The ecological geography of the sea*, édition Academic Press

Louchet. A (2009). *La planète océane : précis de géographie maritime*, édition A. Colin

Luccini. L, Voelckel. M (1996). *Droit de la mer, tome 2*, édition Pédone

- Lussault. M (2007). *L'homme spatial. La construction sociale de l'espace humain*, édition du Seuil
- Lynch. K (1998 (1ère édition 1960)). *L'image de la cité*, éditions Dumond
- Maes. F, Schrijvers. J, Vanhulle. A (2005). *Un océan d'espace : vers un plan de structure d'aménagement pour la gestion durable de la mer du Nord (GAUFRE)*, Bruxelles : Politique scientifique fédérale
- Mahan. A (1890). *The influence of sea power upon history : 1660-1783*
- Mareî. N (2015). Les détroits internationaux, goulots d'étranglement ou poumons des échanges ? Dans Escach. N. *Géographie des mers et des océans*, édition Dunod
- Marrou. L, Miossec. A (1998). L'Atlantique un regard géographique. *Historiens et géographes n°363*
- Martin. V, Bourdeau. P, Daller. J-F (dir.) (2010). *Les migrations d'agrément : du tourisme à l'habiter*, édition l'Harmattan
- Mathieu. N, Schmid. A-F (2014). *Modélisation et Interdisciplinarité. Six disciplines en quête d'épistémologie*. [.<halshs-01058415>](https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01058415)
- Medina-Nicolas. L (2004). L'étude des frontières : un état des lieux à travers la production doctorale française. *Les annales de géographie n°635*
- Meistersheim. A (1988). Insularité, insularisme, iléité, quelques concepts opératoires. *Cahier de l'institut du développement des îles méditerranéennes n°1*
- Menu. S (2000). Le rôle des politiques de jumelages des communes dans la construction d'une Europe des citoyens : étude comparée d'Epernay (Marne) et d'Ettlingen (Baden-Wurtemberg), mémoire de recherche sous la direction d'E. Lepoirier, Institut d'études politiques de Paris
- Menu. S (2008). La formation des mobilisations économiques et le rôle de l'identité régionale dans trois régions européennes : Nord-Est Angleterre, Bretagne et Bavière. Thèse de doctorat sous la direction d'E. Lepoirier, Institut d'études politiques de Paris
- Mercadon. J, (1998), Les frontières maritimes ne sont pas un obstacle aux transports : le cas de l'Océan Atlantique in *Norrois*, tome 45, n°180

Bibliographie

- Merrien. J (2003). *Le légendaire de la mer*, édition Terres de brume
- Miossec. A (1999). La France a-t-elle construit une politique de gestion intégrée de son littoral ? *Bulletins de l'association de géographes français n°2*
- Miossec. A (2001). L'évolution de la géographie des océans et des littoraux face aux perspectives du développement durable au XXIème siècle. Quelles hypothèses envisager ? . *Annales de géographie, tome 110 n°621*
- Miossec. A (dir.) (2014). *Géographie des mers et des océans*, édition PUR
- Moine. A (2006). Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie. *L'Espace géographique, 35 (2)*
- Moine. A (2008). Analyser les territoires. *Historiens et géographes n°403*
- Mole. A (2007). *Le territoire : Comment observer un système complexe*, édition l'Hamattan
- Moles. A (1982). Nissologie ou sciences des îles. *L'Espace géographique n°4*
- Moles. A (1984). Nissologie ou sciences des îles. *L'espace géographique n°4* , P 281-289
- Moles. A (dir.) (1998). *Psychologie de l'espace*, édition l'Harmattan
- Mollat du Jourdin. M (1993). *L'Europe et la mer*, édition du Seuil
- Monaco. A, Prouzet. P. (2015). *Gouvernance des mers et des océans*, édition ISTE
- Moodie. A-E (1945). *The italo-Yougpslav boundary : a study in political geography*,édition George Philip
- Moscovici. S (1991). *La psychanalyse, son image et son public*, édition PUF de cohésion, les dispositifs de gouvernance et les logiques territoriales transfrontalières
- MOT (2004), Pour une coopération transmanche de proximité plus intégrée entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais. Enjeux et perspectives opérationnelles
- MOT (2012), Guide méthodologique. Articuler la politique
- MOT (18/11/2015). *Bilan des 25 ans d'INTERREG*. Consulté le 30 mars 2017, sur espaces-transfrontaliers.org:[[http://www.espaces-](http://www.espaces-transfrontaliers.org)

transfrontaliers.org/fileadmin/user_upload/documents/Documents_MOT/Instances/CA/CO_18_11_2015/6d_note_25ans_interreg.pdf]

Motte. A (2005). La notion de planification stratégique spatialisée (Strategic Spatial Planing) en Europe (1995-2005). *Collection recherches n°159*

Moullé. F (2003). *Dynamiques transfrontalières et identités territoriales. L'exemple des Alpes de Savoie, de la Suisse Romande et du Val d'Aoste*, Presses Universitaires du Septentrion

Moullé. F (2007). Les espaces de la coopération transfrontalière institutionnelle. *Territoire en mouvement. N°4/2007*

Newman. D (2006). Borders and bordering : toward an interdisciplinary dialogue. *European journal of social theory, Vol 9 n°2*

Newman. D (2006). The lines that continue to separate us : borders in our borderless world. *Progress in Human Geography, Vol 30 n°2*

Noyer. J, Raoul .B (2011). "Le travail territorial" des médias. Pour une approche conceptuelle et programmatique d'une notion. *Etudes de communication n°37*

Noyer. J, Raoul. B, Paillart. I (dir.) (2011). Images de territoires et "travail territorial" des médias. *Etude de communication n°37* .

Oliveira. D (2003). *Finisterra, paysage et peuplement*

ORTB, Région Bretagne (2011), La mobilité des bretons

Pagès. D, Pellissier. N (2000). *Territoires sous influences*, édition l'Harmattan

Papon. P (1996). *Le sixième continent : géopolitique des océans*, édition O. Jacob

Parrain. C (2010). Territorialisation des espaces océaniques hauturiers : l'apport de la navigation à voile dans l'océan Atlantique. Thèse de doctorat sous la direction de L. Marrou, Université de La Rochelle

Parrain. C (2012). La haute mer : un espace aux frontières de la recherche géographique. *EchoGéo n°19*

Paulet. J-P (2002). *Les représentations mentales en géographie*, édition Economica

Bibliographie

- Paulet. J-P (2006). *L'homme et la mer. Représentations, symboles et mythes*, édition Economica
- Pavliuk. P, Klympush-Tsintsadze, I, M.E. Sharpe (2004). *The Black Sea region: cooperation and security building*,
- Pelletier. P (1997). *La japonésie : géopolitique et géographie historique de la surinsularité au Japon*. CNRS
- Pelletier. P (2005). L'île un bon objet géographique. Dans Bernadie. N, Taglioni. F (dir.). *Les dynamiques contemporaines des petits espaces insulaires*, édition Khartala
- Péron. F (dir.) (2002). *Le patrimoine maritime : construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*, Presses Universitaire de Rennes
- Péron. F, Rieucan. J (1996). *La maritimité aujourd'hui*, édition l'Harmattan
- Perrin. T (2013). *La coopération culturelle dans l'euro-région nord-transmanche : une institutionnalisation sans institution?* Consulté le 30 Mars 2017, sur <http://popups.ulg.ac.be/federalisme/document.php?id=1132>
- Piaget. J (1968). *Le structuralisme*, édition Presses Universitaires de France
- Piaget. J, Inhelder. B (1976). *Les représentations du monde chez l'enfant*, édition PUF
- Picouet. P, Renard. J-P (2002). Les détroits : de nouveaux territoires. Exemple du Pas-de-Calais. *Mappemonde n°65*
- Port de Calais (2015), *Le port de Calais : ses activités, son poids économique*
- Poussard. A (1996). *L'arc Atlantique : du virtuel au réel ? Géographies d'un espace-projet*. Thèse de doctorat sous la direction de R. Hérin , Université de Caen
- Pradeau. C (1994). *Jeux et enjeux des frontières : essai de géographie générale*, Presses Universitaires de Bordeaux
- Prosper. W (1989). *The Law of maritime delimitation : reflexions (traduction française : Perspectives du droit de la délimitation maritime)*, édition Grotius
- Queffelec. B (2013). *Plannification de l'espace maritime et approche écosystémique en contexte transfrontalier : illustration franco-belge*. *VertigO - Hors-série n°18*

- Raffestin. C (1980). *Pour une géographie du pouvoir*, édition Librairies techniques
- Raleigh. W. *History of the World*
- Rapport Adamio, 1984
- Rapport de la cour des comptes, La gestion par une collectivité publique de la ligne de transport maritime « Dieppe-Newhaven »
- Rapport de la cour des comptes, une opération de coopération décentralisée : la relance de la ligne maritime « Dieppe-NewHaven »
- Reclus. E (1887). *Nouvelle géographie universelle, Tome 12*, édition Hachette
- Reitel. B (2007). Les agglomérations transfrontalières : des systèmes urbains en voie d'intégration ? Les espaces urbains de la "frontière" du territoire français. *Geographica helvetica*
- Reitel.B, Zander. P (2014). Espace transfrontalier, textuel hypergéo consulté sur : <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article207>
- Reitel. B, Zander. P, Piermay. J-L, Renard. J-P (coord) (2002). *Villes et frontières*. éditions Anthropos
- Renard. J-P (1997). *Le géographe et les frontières*, édition l'Harmattan
- Renard. J-P (2002). La frontière : limite géopolitique majeure mais aussi aire de transition. Dans Carroué. L, Claval. P, DiMéo. G, Miossec. A, Renard. J-P, Simon. L, Veyret. Y, Vigneau. J-P. *Limites et discontinuités en géographie*, édition Diem-SEDES
- Renard. J-P (Juin 2003). Détroit du Pas-de-Calais : un espace frontalier terraqué. *Bulletin de l'association des géographes de France n°2*
- Retailé. D (2005). L'espace mobile. Dans Anthéaume. B, Giraut. F. *Le territoire est mort. Vive les territoires ! Une (re) fabrication au nom du développement*, IRD éditions Institut de Recherche pour le Développement.
- Rey. M, Ruegg. B, Wiesmann. C, Woeffray. B (dir.) (2002). De la politique d'aménagement du territoire à la politique de développement territorial : plaidoyer pour la formation et la recherche en management territorial. *disP (the planning review)*, Volume 38, n°148

Bibliographie

- Reynaud. A (1974). *La géographie entre le mythe et la science, essai épistémologique*, trav.Inst.Geogr. Reims
- Reynaud. A (1980). *La géographie, science sociale*. Trav. Inst. Geogr. Reims
- Ricq. C (2005). Manuel de la coopération transfrontalière, projet de version révisée. Dans le Comité d'experts sur la coopération transfrontalière de la commission européenne
- Rieucou. J (2009). Vers des plages urbaines postbaltéaires au début du XXIème siècle. Entre domestication estivale et neutralité hivernale. *Géographie et cultures* 67/2009
- Rieucou. J, Lageiste. J (2008). La plage, un territoire singulier : entre hétérotopie et antimonde. *Géographie et cultures* 67/2008
- Ripoll. F, Veschambre. V (2005). L'appropriation de l'espace : une problématique centrale pour la géographie sociale. Dans Séchet. R, Veschambre. V. *Penser et faire la géographie sociale. Contribution à une épistémologie de la géographie sociale*, édition PUR
- Roux. M (1997). *L'imaginaire marin des Français, Mythes et géographie de la mer*, édition l'Harmattan
- Rouyer. P (2014). Géopolitique des mers et des océans. *Qui tient la mer tient le Monde*, PUF
- Rouyer. P (2015). La ligne Dieppe-Newhaven à la belle époque. *Etudes normandes n°1/2015*)
- Saarinen. T-F (1988). Centering of mental maps of the world. *National geographic research* n°4
- Saint-Exupéry. A (1943). *Le petit prince*. édition Reynal & Hitchcock
- Santos. M (1997). *La nature de l'espace*, édition l'Harmattan
- Sapin. M, Spini. D, Widmer. E (2007). *Les parcours de vie : de l'adolescence au grand âge*, édition Savoir suisses
- Sautter. G (1982). Quelques réflexions sur les frontières africaines. *Pluriel-débat n°30*
- Sayeux. A-S (2008). *Surfeurs. L'être au monde. Une analyse socio-anthropologique*, édition PUF
- Sayeux. A-S (2010). "Paysages vagues". *Sociétés n°109*

Bibliographie

Séchet. R, Veschambre. V (dir.) (2005). *Penser et faire de la géographie sociale. Contributions à une épistémologie de la géographie sociale*, édition Presses Universitaires de Rennes

Selden. J (1972, première parution 1652). *Of the Dominion, Or, Ownership of the sea*, Arno Press

Sonnec. E (2004). Le bassin de navigation : d'une pratique de l'espace de loisir à la construction d'un territoire. *Noirois, volume 190, n°1*, P 55-56

Sonnec. E (2005). La navigation de plaisance : Territoires de pratique et territoires de gestion en Bretagne. Thèse de doctorat sous la direction de R.Allain, Université de Rennes 2

Sorre. M (1955). *Géographie psychologique. L'adaptation au milieu climatique et biosocial*, éditions PUF

Starostina. N (2012). Le Train-Ferry Douvres Dunkerque, le train bleu et autres initiatives intermodales dans la France de l'entre-deux-guerres. *Revue d'histoire des chemins de fer n°42-43*

Steinberg. P-E (2001). *The social construction of the ocean*, édition Cambridge University Press

Stock. M (2004). *L'habiter comme pratique des lieux géographiques*. Récupéré sur EspacesTemps.net: [http ://espacestemps.net/document1138.html](http://espacestemps.net/document1138.html)

Theys. J (2003). *La gouvernance entre innovation et impuissance. Le cas de l'environnement (en ligne) Dossier 2 : gouvernance et développement durable*

Trouillet. B (2004). "La mer côtière" d'Iroise à Finistère : étude géographique d'ensembles territoriaux en construction. Thèse de doctorat sous la direction de J-P. Corlay, Université de Nantes

Trouillet. B (2006). La mer-territoire ou la banalisation de l'espace marin (golfe de Gascogne). *Mappemonde n°84 (4-2006)*

<http://mappemonde.mgm.fr/num12/articles/art06405.html>

Bibliographie

- Trouillet. B (2008). La gestion des littoraux et des mers. Dans Guillaume. J. *Mare economicum. Enjeux et avenir de la France maritime et littorale*. Presses Universitaires de Rennes
- UNESCO (2006), *Vision for a sea change*
- Urry. J (2002). Mobility and proximity. *Sociology, Vol 36, n°2*
- Urry. J (2002, 2nde édition). *The Tourist Gaze*. Sage
- Vallaux. C (1932). *Mers et Océans*, édition Rieder
- Vallaux. C (1933). *Géographie générale des mers*, édition F. Alcan
- Van-Houtum. H (2000). An overview of European geographical research of borders and border regions. *Journal of Borderlands Studies, Vol XV n°1*
- Vanier. M (dir.) (2009). Territoires, territorialité, territorialisation. Controverses et perspectives, Presses Universitaires de Rennes
- Vanier. M (2010 (réédition)). *Le pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité*, édition Economica
- Vanney. J-R (2002). *Géographie de l'océan global*, édition scientifiques GB
- Vélasco-Graciet. H (2006). Le destin rebondissant des zones frontalières, d'espaces proscrits en espaces prescrits. Dans Amilhat-Szary. A-L, Fourny. M-C. *Après les frontières, avec la frontière. Nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe*, éditions de l'Aube
- Verger. S (2006). Les chemins multiples de la coopération transfrontalière franco-belge. Analyse des dynamiques institutionnelles. Thèse de doctorat sous la direction d'A. Faure et la co-direction de F. Leloup, Université de Grenoble
- Verne. J (1869). *Vingt mille lieues sous les mers*, édition Flammarion
- Viard. J (2000). *Court traité sur les vacances, les voyages et l'hospitalité des lieux*, édition de l'Aube
- Viard. J (2010). Préface. Dans Martin. N, Bourdeau. P, Daller. J-F. *Les migrations d'agrément : du tourisme à l'habiter*, édition l'Harmattan

Bibliographie

Vidal de la Blache. P (1922). *Principes de géographie humaine*, édition A. Colin

Vigarié. A (1968). *La circulation maritime*, édition Génin

Vigaré. A (1979). *Ports de commerce et vie littorale*, édition Hachette

Vigarié. A (1995). *La mer et la géostratégie des nations*, édition Economica

Vogler. B (1994). *Histoire culturelle de l'Alsace, du Moyen-Age à nos jours. Les très riches heures d'une région frontrière*, édition la Nuée bleue

Vogler. B (1998). *L'Alsace, une histoire*, édition Oberlin

Weil. P (1988). *Perspective du droit de la délimitation maritime*, édition Pedone

Weil. P (1989). *Délimitation maritime et délimitation terrestre in International law at a time of perplexity ; essays in honor of Shabtei Rosenne*

Young Foundation, Caisse d'assurance maladie, université de Madrid. (2006). *Les choix résidentiels de retraités européennes : l'exemple de la France, du Royaume-Uni et de l'Espagne*

Webographie

Site internet des associations, des institutions et des projets

Aéroport de Bournemouth : <http://www.bournemouthairport.com>

Aéroport de Brest : <http://www.brest.aeroport.bzh>

Aéroport de Deauville : <http://www.deauville.aeroport.fr>

Aéroport de Dinard : <http://www.dinard.aeroport.fr>

Aéroport de Guernesey : <https://www.airport.gg>

Aéroport de Jersey : <http://www.jerseyairport.com/Pages/Default.aspx>

Aéroport de Rennes : <http://www.rennes.aeroport.fr>

Aéroport de Southampton : <http://www.southamptonairport.com>

Aéroport d'Exeter : <https://www.exeter-airport.co.uk>

AFCCRE : <http://www.afccre.org/fr#.WR2Sq17r200>

Affaires maritimes européennes : https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_fr

Annuaire des mairies de France : <http://www.amf.asso.fr/annuaire/>

Association des ports locaux de la Manche : <http://www.ports-locaux-manche.org/>

Atlas transmanche : <https://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr/>

Atout France : <http://atout-france.fr>

(La) Bretagne et la mer : http://mer-littoral.bretagne.bzh/jcms/wcrb_223399

CAMIS : <https://camis.arcmanche.eu/home/>

CGLU : <https://www.uclg.org/fr>

Channel swimming association : <http://www.channelswimmingassociation.com>

Cluster Maritime Français : <http://www.cluster-maritime.fr>

Commission Arc Atlantique du Comité des Régions Périphériques Maritimes (CPRM) :
<http://cpmr-atlantic.org/fr/>

Cruise Line International Association (CLIA) : <https://www.cruising.org/cruise-vacationer>

CUF : <http://www.cites-unies-france.org/>

Cybergéo : <https://cybergegeo.revues.org/>

Direction des Affaires Maritime et de la Pêche (DG Mare) :
http://ec.europa.eu/dgs/maritimeaffairs_fisheries/index_fr.htm

EUROSTAT : <http://ec.europa.eu/eurostat/fr/home>

Espace temps : <http://www.espacestems.net/>

Exposition virtuelle de la BNF : <http://expositions.bnf.fr/lamer/>

Forum maritime européen : <https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/>

France diplomatie (atlas de la coopération décentralisée) :
<http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/politique-etrangere-de-la-france/action-exterieure-des-collectivites-territoriales/atlas-francais-de-la-cooperation-decentralisee/>

IFREMER : <http://wwz.ifremer.fr>

INSEE : <https://www.insee.fr/fr/accueil>

INTERREG : <https://www.interregeurope.eu/>

INTERREG IV B des deux mers : <http://www.interreg2seas.eu/>

INTERREG IV B France-Manche-Angleterre : <https://interreg4a-manche.normandie.fr/>

Législation européenne : <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=fr>

Webographie

Livre bleu relatif à la PMI : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52007DC0575&from=EN>

Maison de la Normandie et de la Manche : <http://www.maisondenormandie.com>

Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) : <http://www.espaces-transfrontaliers.org/>

Normandie dynamique : <https://normandinamik.cci.fr>

NUTS européens : <http://ec.europa.eu/eurostat/fr/web/nuts/nuts-maps-.pdf->

Observatoire régional des transports de Bretagne : <http://www.observatoire-transports-bretagne.fr/>

Observatoire régional des transports Haut-de-France : <http://www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr>

Observatoire régional des transports de Picardie : <http://ort-picardie.net/>

Opale link : <http://opalelink.coteo.com/modulosite2/fiche.php?id=727&fr=1>

Préfecture maritime Atlantique : <https://www.premar-atlantique.gouv.fr/accueil.html>

Préfecture maritime Manche-Mer du Nord : <https://www.premar-manche.gouv.fr/accueil.html>

Port de Boulogne Calais : <http://www.portboulognecalais.fr/fr/>

Port de Caen-Ouistreham : <http://www.caen.port.fr/>

Port de Douvres : <http://www.doverport.co.uk/>

Port de Granville : <http://ports.granville.cci.fr/>

Port de New Haven : <http://www.newhavenferryport.co.uk/FR/indexFR.html>

Port de Plymouth : <http://www.plymouthport.org.uk/>

Port de Portsmouth : <http://www.portsmouth-port.co.uk/>

Port de Saint-Malo : <http://port.saintmalofougeres.cci.fr/fr/accueil.html>

Port de Weymouth : <http://www.weymouth-harbour.co.uk/>

Port du Havre : <http://www.haropaports.com/fr/le-havre>

Port Normand associé : <http://www.pna-ports.fr/>

SAFER : <http://www.safer.fr>

SAFER Basse Normandie : <http://www.saferbn.fr/>

Service de l'observation et des statistiques (SOeS) : <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/873.html>

Syndicat mixte du port de Dieppe : <https://www.portdedieppe.fr/>

TUG-HORIZON : <http://tug-horizon.e-monsite.com/>

Union française des Français de l'étranger : <http://www.ufe.org>

Vie publique : <http://www.vie-publique.fr>

VIGIPOL : <http://www.vigipol.org>

Site internet des médias consultés

Actu nautique : <http://www.actunautique.com/>

Courrier international : <http://www.courrierinternational.com/>

France 3 : <https://www.france.tv/france-3/>

Huffington post : <http://www.huffingtonpost.fr/>

Uk-us : <http://www.uk-us.fr>

L'antenne : <http://www.lantenne.com/>

La voix du Nord : <http://www.lavoixdunord.fr/>

Le Figaro : <http://www.lefigaro.fr/>

Le journal de la marine marchande : <http://www.actu-transport-logistique.fr/statics/journal-de-la-marine-marchande-en-construction>

Le Marin : <http://www.lemarin.fr/>

Le Monde : <http://www.lemonde.fr/>

Les Informations dieppoises : <http://www.lesinformationsdieppoises.fr/>

Libération : <http://www.liberation.fr/>

Mer et marine : <https://www.meretmarine.com/fr>

Ouest France entreprise : <http://www.ouest-france.fr/economie/entreprises>

Paris-Normandie : <http://www.paris-normandie.fr/>

Sudouest.fr : <http://www.sudouest.fr/>

Seine-Maritime. Fr : <http://www.seinemaritime.fr/>

The Cornishman : <http://www.cornwalllive.com/>

Toute l'Europe : <http://www.touteurope.eu/>

Site internet des opérateurs de transport

Aurigny Channel Islands : <https://www.aurigny.com/>

Blue Islands : <https://www.blueislands.com/>

Brittany Ferries : <http://www.brittany-ferries.fr/>

Condor Ferries : <http://www.condorferries.fr/>

DFDS SEAWAYS : <https://www.dfdsseaways.fr/>

Eurostar : <http://www.eurostar.com/fr-fr>

Eurotunnel : <https://www.eurotunnel.com/fr/home/>

Flybe : <https://fr.flybe.com/>

Webographie

P&O : <http://www.poferries.com/fr/portal>

Manche îles express : <http://www.manche-iles.com/fr/>

Liste des illustrations

Table des illustrations

Table des figures

FIGURE 1 : LA STRUCTURATION DE LA THESE	25
FIGURE 2 : LA DELIMITATION DES ESPACES MARITIMES	33
FIGURE 3 : LES ROUTES MARITIMES MONDIALES	49
FIGURE 4: SCHEMA DES CONSTITUANTS DE L'IDENTITE	54
FIGURE 5 : SCHEMA DU SYSTEME TERRITORIAL	64
FIGURE 6 : DIFFERENCES ENTRE TERRITOIRE FRONTALIER ET TRANSFRONTALIER	80
FIGURE 7 : CONCEPT DES TERRITOIRES TRANSFRONTALIERS	81
FIGURE 8 : LE ROB ROY, PREMIER NAVIRE ASSURANT UNE LIAISON REGULIERE DANS LE DETROIT	99
FIGURE 9 : PUBLICITE POUR LE « NIGHT FERRY »,	100
FIGURE 10 : PUBLICITE DES	101
FIGURE 11 : TARIF DE LA LIAISON DIEPPE NEWHAVEN	101
FIGURE 12 : PROJET D'ALBERT MATHIEU-FAVIER	104
FIGURE 13 : PROJET DE DE GAMOND EN 1875	105
FIGURE 14 : TIMBRES-POSTE MIS EN CIRCULATION EN 1994	106
FIGURE 15 : CARTE POSTALE SYMBOLISANT LE RAPPROCHEMENT FRANCO-ANGLAIS, CARTE POSTALE MODERNE EN PAPIER GLACE, EDITEE PAR FESTICART (ENGHIEN-LES-BAINS) THEME ; « UN SIECLE D'ÉVENEMENTS »	106
FIGURE 16 : AFFICHE DU 40 ^{ÈME} FESTIVAL INTERCELTIQUE DE LORIENT	108
FIGURE 17 : LES ECHELONS TERRITORIAUX	143
FIGURE 18 : LES NUTS 1 FRANÇAIS	148
FIGURE 19 : LES NUTS 1 ANGLAIS	148
FIGURE 20: LA FSS DE DI MEO,	158
FIGURE 21 : GRILLE METHODOLOGIQUE D'ANALYSE DES TERRITOIRES TRANSFRONTALIERS MARITIMES,	163
FIGURE 22: STRATEGIE DU PO FRANCE (MANCHE) ANGLETERRE, PROGRAMME OPERATIONNEL INTERREG IVA FRANCE (MANCHE) - ANGLETERRE – 2007-2013 (5 ^{ÈME} VERSION)	272

Table des cartes

CARTE 1 : LES ROUTES MARITIMES AU MOYEN AGE	98
CARTE 2 : LES PREMIERES LIGNES REGULIERES DE PASSAGERS TRANSMANCHE	103
CARTE 3 : DISTANCES EUCLIDIENNES ENTRE LES RIVES DE LA MANCHE	113
CARTE 4 : DISTANCES TEMPORELLES ENTRE LES RIVES DE LA MANCHE	114
CARTE 5 : DISTANCES-COUT ENTRE LES RIVES DE LA MANCHE (TARIF EN VIGUEUR EN MAI 2016)	115
CARTE 6 : LES COUCHES GEOLOGIQUES DE L'ESPACE TRANSMANCHE	115

Table des illustrations

CARTE 7: LES LIAISONS HIVERNALES	118
CARTE 8 : LES LIAISONS ESTIVALES.....	118
CARTE 9 : L'ACTIVITE DE PLAISANCE TRANSMANCHE.....	129
CARTE 10 : LES PROGRAMMES INTERREG DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE APPLICABLES A LA ZONE TRANSMANCHE.....	132
CARTE 11 : LES PARTENAIRES DU PROJET CAMIS.....	134
CARTE 12 : LES MEMBRES DU PROJET ARC MANCHE.....	135
CARTE 13 : PERIMETRE DE L'EUROREGION, ATLAS TRANSMANCHE.....	136
CARTE 14 : PROJET TRANSNATIONAL DE COOPERATION	137
CARTE 15 : CARTE DES JUMELAGES TRANSMANCHE.....	138
CARTE 16 : CARTE DES UNIVERSITES TRANSMANCHE.....	139
CARTE 17 : LES COMTES ANGLAIS APPARTENANT A L'ESPACE TRANSMANCHE	143
CARTE 18 : L'ESPACE TRANSMANCHE RETENU.....	144
CARTE 19 : PIB PAR HABITANT 2007-2009.....	146
CARTE 20 : CARTE DU CHOMAGE LONGUE DUREE DES 15-75 ANS	146
CARTE 21 : EVOLUTION DU TAUX D'EMPLOI ENTRE 2004 ET 2009 CHEZ LES 20-64 ANS.....	147
CARTE 22 : TAUX D'EMPLOI DES 20-64 ANS.....	147
CARTE 23: POPULATION AU 1ER JANVIER 2015 PAR REGION NUTS 2	149
CARTE 24 : CARTE DES DENSITES DE POPULATION, 2014	150
CARTE 25 : L'ESPACE TRANSMANCHE : UN ESPACE VULNERABLE	153
CARTE 26 : RECENSEMENT DES CAS DE POLLUTION MARINE, ATLAS TRANSMANCHE	153
CARTE 27: CARTE DES LIEUX DE RESIDENCE ET DE DESTINATION DES PASSAGERS FERRIES.....	185
CARTE 28 : LA REPARTITION SPATIALE DES FLUX IMPLIQUANT LA CREATION D'UN ESPACE SOCIAL.....	194
CARTE 29: LA REPARTITION SPATIALE DES FLUX LIES AU TRAVAIL	197
CARTE 30 : REPARTITION SPATIALE DES MOTIFS SOUS-REPRESENTES PRESENTANT UNE FORTE INTEGRATION SPATIALE	199
CARTE 31: REPARTITION SPATIALE DES FLUX TOURISTIQUES.....	205
CARTE 32 : EXEMPLE DE CARTE MENTALE ASSOCIANT L'ESPACE TRANSMANCHE A LA FRONTIERE	236
CARTE 33 ET CARTE 34 : EXEMPLE DE CARTES MENTALES ASSOCIANT L'ESPACE TRANSMANCHE A LA MANCHE	240
CARTE 35 ET CARTE 36 : EXEMPLE DE CARTES MENTALES DELIMITANT L'ESPACE TRANSMANCHE.....	249
CARTE 37 : LA DELIMITATION DE L'ESPACE TRANSMANCHE	250
CARTE 38 : LES ZONES ELIGIBLES AUX 2 PO.....	271
CARTE 39: PLAGES DE CARTES RELATIVE A LA PART DES JUMELAGES TRANSFRONTALIERS PAR DEPARTEMENT FRANÇAIS	306
CARTE 40 : CARTE DE LOCALISATION DES JUMELAGES FRANÇAIS PAR COMTE ANGLAIS	314
CARTE 41 : CARTE DE LIEN MONTRANT LES JUMELAGES TRANSMANCHE	315

Table des illustrations

Table des tableaux

TABLEAU 1: LA SOUVERAINETE ETATIQUE EN MER.....	70
TABLEAU 2 : PROJETS DEPOSES DANS LE CADRE DU PROJET INTEREG IV A FRANCE –(MANCHE)- ANGLETERRE	133
TABLEAU 3 : TAUX DE VARIATION DE LA POPULATION TRANSMANCHE	150
TABLEAU 4: NOMBRES DE NUITEES TOURISTIQUES	151
TABLEAU 5: SUPERFICIE DE LA SAU EN HECTARE, EUROSTAT.....	151
TABLEAU 6 : LES SOURCES IDENTIFIEES POUR L'ANALYSE DES TRAVERSEES DE LA MANCHE	175
TABLEAU 7: L'ECHANTILLON DE L'ENQUETE RELATIVE AUX PASSAGERS DES LIAISONS MARITIMES.....	180
TABLEAU 8 : LA NATIONALITE DES PASSAGERS	181
TABLEAU 9 : NATIONALITE DES PASSAGERS NON BRITANNIQUES ET NON FRANÇAIS	182
TABLEAU 10 : REGIONS DE DESTINATION DES PASSAGERS FERRIES.....	188
TABLEAU 11: DESTINATIONS DES PASSAGERS TABLEAU 12: ORIGINE DES PASSAGERS	190
TABLEAU 13: LIEN ENTRE LA SAISON ET LA PROXIMITE	192
TABLEAU 14: LIEN ENTRE LES MOTIFS DE TRAVERSEE ET LA PROXIMITE (ORIGINE).....	206
TABLEAU 15 : LIEN ENTRE LES MOTIFS ET LA PROXIMITE (DESTINATION).....	207
TABLEAU 16 : DEPARTEMENT ET COMTE DE RESIDENCE DES PASSAGERS PAR LIAISON	209
TABLEAU 17 : DEPARTEMENT ET COMTE DE DESTINATIONS DES PASSAGERS PAR LIAISON	210
TABLEAU 18 : TABLEAU JUSTIFIANT LE CHOIX DES UNIVERSITES FRANÇAISES LORS DE L'ENQUETE SUR LES REPRESENTATIONS.....	220
TABLEAU 19 : TABLEAU JUSTIFIANT LE CHOIX DES UNIVERSITES ANGLAISES LORS DE L'ENQUETE SUR LES REPRESENTATIONS	221
TABLEAU 20 ET TABLEAU 21 RELATIFS A L'ECHANTILLON FRANÇAIS ET ANGLAIS DE L'ENQUETE SUR LES REPRESENTATIONS	230
TABLEAU 22 : INFLUENCE DE L'ELOIGNEMENT A LA COTE DANS LES REPRESENTATIONS TRANSMANCHE	255
TABLEAU 23: REPRESENTATION EN FONCTION DE L'ELOIGNEMENT A LA COTE.....	257
TABLEAU 24 : REPRESENTATION EN FONCTION DE LA PRESENCE OU DE L'ABSENCE DE LIAISONS MARITIMES.....	259
TABLEAU 25: LES THEMATIQUES DE LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE	276

Table des graphiques

GRAPHIQUE 1: LES VISITEURS BRITANNIQUES DANS LES PORTS FRANÇAIS	128
GRAPHIQUE 2 : NOMBRE D'ETUDIANTS PAR UNIVERSITE QUI ONT TRAVERSE LA MANCHE	191
GRAPHIQUE 3 : LA CULTURE ET L'IDENTITE TRANSMANCHE	245
GRAPHIQUE 4 : LES PROBLEMES PARTAGES PAR LES FRANÇAIS ET LES ANGLAIS DE L'ESPACE TRANSMANCHE	247
GRAPHIQUE 5: DATE DE CREATION DES JUMELAGES IMPLIQUANT LA FRANCE	298

Table des illustrations

GRAPHIQUE 6 : REPARTITION DES JUMELAGES DES COLLECTIVITES FRANÇAISES PAR PAYS	303
GRAPHIQUE 7 : PART DES JUMELAGES SELON LEUR DIMENSION TRANSFRONTALIERE	303

Tables des photographies

PHOTO 1 : CHARGEMENT D'UN NAVIRE RO RO	103	
PHOTO 2 : LES FALAISES DE DOUVRES DEPUIS LE CAP-GRIS-NEZ.....	113	
PHOTO 3 : COTE DE GRANITE ROSE	PHOTO 4 : COTE DU LANDS END	116
PHOTO 5: SHAKESPEARE BEACH,	PHOTO 6: PLAGES DU CAP-BLANC-NEZ,.....	116
PHOTO 7 : HASTINGS, EAST SUSSEX	PHOTO 8 : FALAISE DE BELLEVILLE, SEINE MARITIME.....	117

Table des illustrations

Table des matières

Remerciements	3
Résumé	5
Abstract.....	6
Sommaire	7
Liste des sigles	11
Introduction générale	15
<i>Les territoires transfrontaliers : point de départ de la réflexion</i>	<i>16</i>
<i>Au cœur de notre problématique : La mer</i>	<i>17</i>
<i>L'espace transmanche : un espace pertinent à analyser sous l'angle des territoires transfrontaliers maritimes dont le contexte politique et territorial s'est modifié durant les dernières années</i>	<i>18</i>
<i>La nécessaire prise en compte de l'insularité</i>	<i>20</i>
<i>Les acteurs.....</i>	<i>20</i>
<i>problématique et méthodologie</i>	<i>21</i>
Partie 1 : Discussion autour des territoires transfrontaliers maritimes	27
Chapitre 1 : La question des territoires maritimes	29
1.1 L'appropriation politique	31
<i>1.1.1 L'appropriation juridique : prémices de la socialisation des mers</i>	<i>32</i>
<i>1.1.2 La mer un espace exploité source de nombreux conflits</i>	<i>36</i>
1.2 L'appropriation de l'espace suppose sa gestion et son aménagement.....	40
<i>1.2.1 La GIZC : prémices de la gestion des espaces maritimes</i>	<i>42</i>

1.2.2	<i>La PSM : nouvelle politique de gestion des espaces maritimes européens</i>	44
1.3	L'appropriation idéale et matérielle de l'espace peut-elle s'appliquer aux espaces maritimes ?	47
1.3.1	<i>Le territoire naît de l'imbrication entre matérialité et immatérialité</i>	47
1.3.2	<i>La mise en évidence de ces imbrications implique l'analyse des représentations territoriales</i>	54
1.3.3	<i>Vers le concept de territorialité</i>	59
	Conclusion du chapitre 1	62
	Chapitre 2 : Les territoires transfrontaliers maritimes	65
2.1	Les frontières maritimes : un objet géographique longtemps délaissé par les géographes présentant des similitudes avec les frontières terrestres	65
2.1.1	<i>Analyse des fonctions frontalières</i>	66
2.1.2	<i>Les frontières maritimes et terrestres : deux espaces en voie de territorialisation</i>	75
2.1.3	<i>La frontière maritime : zone ou ligne ?</i>	76
2.2	Les territoires transfrontaliers maritimes	78
2.2.1	<i>Qu'est-ce qu'un territoire transfrontalier ?</i>	78
2.2.2	<i>Cette définition est-elle applicable aux territoires transfrontaliers maritimes ?</i>	81
2.3	Les interrogations suscitées par les territoires transfrontaliers maritimes	84
2.3.1	<i>La question de l'intégration territoriale</i>	84
2.3.2	<i>Les différences entre territoires transfrontaliers maritimes et territoires intercostiers</i>	88
2.3.3	<i>Les questions suscitées par le périmètre des territoires transfrontaliers maritimes</i>	91
	Conclusion du chapitre 2	92

Chapitre 3 : Analyse d'un territoire transfrontalier maritime	95
3.1. L'espace transmanche : un territoire transfrontalier maritime marqué par des relations et des échanges anciens en lien avec une culture spécifique	98
<i>3.1.1 Un bassin structuré par des relations maritimes anciennes</i>	98
<i>3.1.2 Une proximité culturelle héritée</i>	107
La culture celte	107
La maritimité	109
<i>Une histoire transmanche et une proximité affective propice à la constitution d'un territoire transfrontalier</i>	111
3.2 : La configuration spatiale, la structuration des transports et la coopération des acteurs de l'espace transmanche sont pertinentes pour la conceptualisation des territoires transfrontaliers maritimes	111
<i>3.2.1 Des distances variables d'une rive à l'autre</i>	111
<i>3.2.2 La structuration actuelle de l'espace transmanche</i>	117
Le détroit : un espace bien pourvu	120
La Manche centrale	121
Les îles anglo-normandes.....	123
La Manche occidentale : une forte volonté de développement local	124
La Manche orientale : une liaison en sursis ?.....	125
Les ports de plaisance	127
<i>Les liaisons maritimes et les infrastructures portuaires sont nécessaires à la territorialisation de l'espace</i>	130
<i>3.2.3 Une coopération institutionnelle s'exprimant à toutes les échelles</i>	130
L'échelle européenne	130

L'échelle locale	137
3.3 Les méthodologies mises en œuvre pour délimiter le périmètre de l'espace transmanche et pour analyser les territoires transfrontaliers maritimes	140
3.3.1 <i>Définition du périmètre de l'espace transmanche</i>	<i>140</i>
3.3.2 <i>Quelques caractéristiques de l'espace transmanche</i>	<i>145</i>
Des disparités socio-économiques favorables à l'émergence d'un territoire transfrontalier transmanche	145
Des disparités démographiques pouvant expliquer un certain nombre de pratiques	149
L'espace transmanche : un espace vulnérable pouvant susciter des pratiques de coopération	152
3.3.3 <i>Présentation de la méthodologie d'étude des territoires transfrontaliers maritimes</i>	<i>155</i>
Le concept / outils de Formation Socio Spatiale	155
La FSS comme grille d'analyse	157
Pertinence de l'utilisation de la FSS pour l'analyse de l'espace transmanche	158
L'application territoriale de la grille d'analyse.	160
Conclusion du chapitre 3	164
Conclusion de la partie 1	166
Partie 2 : L'espace transmanche est-il approprié par ses résidents ?	167
Chapitre 4 : Les traversées de l'espace transmanche	171
4.1 Le choix des liaisons maritimes	173
4.1.1 <i>Quel type de flux étudier ?</i>	<i>173</i>

4.1.2	<i>Quelles données utiliser ?</i>	174
4.1.3	<i>La réalisation du questionnaire</i>	177
4.1.4	<i>La méthodologie d'étude</i>	179
4.2	Analyse croisée des résultats relatifs aux pratiques de l'espace	183
4.2.1	<i>Un détour nécessaire par l'analyse des proportions de population impliquée dans la traversée de la Manche</i>	183
4.2.2	<i>Des flux de proximité</i>	185
	A l'échelle macro	186
	A l'échelle méso	187
	A l'échelle locale	188
4.2.3	<i>Les motifs des traversées de la Manche</i>	193
	Les flux impliquant une mobilité résidentielle	193
	Les flux liés au travail	196
	Les motifs sous-représentés présentant un fort pouvoir intégrateur	198
	Les flux touristiques	201
	<i>Synthèse</i>	206
4.3	Analyse des flux transmanche	208
4.3.1	<i>Des flux dissymétriques</i>	208
4.3.2	<i>Une localisation spécifique</i>	208
4.3.3	<i>La spécificité des motifs des traversées transmanche</i>	214
	Conclusion du chapitre 4	215
	Chapitre 5 : Les représentations de l'espace transmanche	217
	5.1 : Présentation de la phase de préparation et de recueil de données	218

5.1.1 <i>Les lieux retenus</i>	218
5.1.2 <i>La réalisation du questionnaire</i>	221
Questionnements d'ordre général.....	221
Une nécessaire prise en compte du vécu personnel des interrogés	223
L'analyse des mobilités estudiantines (en lien avec le chapitre 4)	225
Le questionnement propre aux représentations	226
5.1.3 <i>Le recueil des données</i>	228
5.1.4 <i>Le traitement des données</i>	231
La constitution des variables	231
Les tris croisés	232
L'analyse structurale des représentations.....	233
L'analyse des cartes mentales	233
5.2 Les résultats obtenus	235
5.2.1 <i>Une frontière fortement marquée dans les représentations</i>	235
5.2.2 <i>La Manche : des représentations alliant rapprochement et distanciation</i>	240
La culture et l'identité transmanche	244
Les problèmes communs	247
La Manche : protection des Anglais, trait d'union pour les Français	248
5.2.3 <i>L'espace transmanche : un espace maritime en lien avec la France et l'Angleterre représenté mais peu « habité »</i>	249
5.2.4 <i>Les facteurs en lien avec les représentations</i>	254
Les spécificités de l'Angleterre	254
L'éloignement à la côte	255

Localisation en fonction des différents secteurs de la Manche	257
Les liaisons maritimes	259
Les pratiques territoriales	260
Conclusion du chapitre 5	260
Chapitre 6 : vers une gouvernance transfrontalière maritime ?	263
6.1. La coopération mise en œuvre dans le cadre de l'Union Européenne : approche top down ou bottom up ?	266
<i>La coopération transfrontalière</i>	<i>267</i>
<i>Les sources mobilisées</i>	<i>268</i>
<i>6.1.1 L'existence de deux PO distincts permet-elle de développer une vision commune de l'espace transmanche ?</i>	<i>270</i>
Le PO France (Manche) Angleterre	271
Le PO des deux mers	272
<i>6.1.2 La coopération transfrontalière transmanche contribue-t-elle à l'émergence d'un territoire transfrontalier en favorisant l'intégration matérielle et immatérielle de l'espace ?</i>	<i>274</i>
L'intégration matérielle	277
Intégration économique	279
L'intégration idéale de l'espace	279
<i>La mer a une influence variable sur l'intégration matérielle et immatérielle transmanche</i>	<i>281</i>
<i>6.1.3 L'intégration institutionnelle de la coopération transfrontalière : la mer contribue-t-elle à la mise en œuvre d'une gouvernance transfrontalière maritime ?</i>	<i>281</i>
<i>Les acteurs de la gouvernance</i>	<i>282</i>
<i>La mise en œuvre de la coopération transfrontalière maritime</i>	<i>286</i>

Analyse des structures de coopération transfrontalière	286
La mer contribue au rapprochement des différents acteurs.....	287
CAMIS : le projet le plus abouti en matière de gouvernance transmanche	288
Les difficultés de la coopération institutionnelle transmanche	291
6.2 : Les jumelages : des outils mobilisables dans le cadre de la constitution d'un territoire transfrontalier ?	292
<i>6.2.1 Le cadre législatif des jumelages : la coopération décentralisée</i>	<i>292</i>
Retour sur sa définition	292
De la pertinence des jumelages dans l'analyse d'un territoire transfrontalier	294
L'historique des jumelages.....	296
<i>6.2.2 Les facteurs expliquant la mise en place des jumelages sont-ils compatibles avec la mise en œuvre d'un territoire transfrontalier ?</i>	<i>299</i>
Méthodologie d'étude	299
Les pays frontaliers de la France font partie de ses partenaires privilégiés	301
Les facteurs expliquant la mise en œuvre des jumelages à l'échelle départementale peuvent-ils contribuer à la constitution d'un territoire transfrontalier ?	304
La proximité géographique	304
Les facteurs culturels et historiques	308
Les facteurs environnementaux.....	309
Les facteurs personnels	310
Les jumelages belges, luxembourgeois et suisses	311
<i>6.2.3 Les résultats transmanche</i>	<i>312</i>
La répartition des jumelages.....	312
La Bretagne	315

La Basse-Normandie	316
La Haute-Normandie et la Picardie	318
Le Nord-Pas-de-Calais	318
<i>Les spécificités des jumelages transmanche</i>	<i>319</i>
<i>6.2.4 La répercussion des jumelages auprès de la population</i>	<i>320</i>
Méthodologie d'étude	320
Les jumelages contribuent à développer la mobilité de la population	320
Conclusion du chapitre 6	322
Conclusion de la partie 2	325
Conclusion générale	327
<i>De l'intérêt géographique du concept de territoire transfrontalier maritime</i>	<i>328</i>
<i>Qu'est ce qu'un territoire transfrontalier maritime ?</i>	<i>330</i>
Proximité et territoire transfrontalier maritime	330
La place centrale de la mer	331
<i>Comment étudier les territoires transfrontaliers maritimes ?</i>	<i>332</i>
L'analyse des acteurs officiels et non officiels	333
Quelle place occupe la mer dans les processus de territorialisation ?	334
L'analyse de l'influence de la proximité	336
<i>L'espace transmanche : un territoire transfrontalier maritime ?</i>	<i>338</i>
Annexes	343
<i>Annexe 1 : Les bassins maritimes reconnus par l'Union Européenne</i>	<i>344</i>
<i>Annexe 2 : Le système territorial défini par A. Moine</i>	<i>345</i>

Table des matières

<i>Annexe 3 ; la mer : un espace représenté alliant terreur et fascination (illustrations issues de l'exposition de la BNF relative à la mer)</i>	<i>346</i>
<i>Annexe 4 : Carte des biomes océaniques de Longhurst.....</i>	<i>349</i>
<i>Annexe 5 : Discipline des thèses abordant les frontières.....</i>	<i>350</i>
<i>Annexe 6 : Les outils de la coopération transfrontalière (d'après D. Blanchard, 2010)</i>	<i>351</i>
<i>Annexe 7 : La Manche, un espace occupé.....</i>	<i>358</i>
<i>Annexe 8 : Le questionnaire distribué aux passagers ferries</i>	<i>359</i>
<i>Annexe 9 : Les cartes relatives aux motifs des traversées transmanche.....</i>	<i>361</i>
<i>Annexe 10 : Matrice de classification des réponses données par les passagers ferries concernant le choix de leur mode de transport (Question 5.7).....</i>	<i>371</i>
<i>Annexe 11 : matrice de classification des réponses données par les passagers ferries relatives aux motifs de leur traversée (Question 3.1)</i>	<i>381</i>
<i>Annexe 12 : Questionnaire relatif à l'analyse des représentations</i>	<i>385</i>
<i>Annexe 13 : Les échantillons relatifs à l'enquête sur les jumelages.....</i>	<i>388</i>
<i>Annexe 14 : les tableaux utilisés pour les tris croisés.....</i>	<i>394</i>
<i>Annexe 15 : Les matrices de classification des réponses françaises et anglaises relatives aux représentations de la frontière.....</i>	<i>398</i>
<i>Annexe 16 : Les matrices de classification des réponses françaises et anglaises relatives aux représentations de la Manche.....</i>	<i>404</i>
<i>Annexe 17: Les matrices de classification des réponses françaises et anglaises relatives aux représentations de la culture transmanche.....</i>	<i>417</i>
<i>Annexe 18 : Les matrices de classification des réponses françaises et anglaises relatives aux représentations de l'identité transmanche.....</i>	<i>422</i>
<i>Annexe 19 : Les matrices de classification des réponses françaises et anglaises relatives aux représentations des problèmes communs aux résidents de l'espace</i>	<i>426</i>

Table des matières

<i>Annexe 20 : Les matrices de classification des réponses françaises et anglaises relatives aux représentations de l'espace transmanche.....</i>	<i>429</i>
<i>Annexe 21 : Exemple de coopération entre acteurs de la sécurité maritime dans le cadre de Manche Plan.....</i>	<i>442</i>
<i>Annexe 22 : Carte des départements français.....</i>	<i>443</i>
<i>Annexe 23 : Questionnaire relatif au jumelage.....</i>	<i>444</i>
<i>Annexe 24 : Carte des résultats du vote anglais pour la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne.....</i>	<i>447</i>
Bibliographie	449
Webographie	474
<i>Site internet des associations, des institutions et des projets.....</i>	<i>474</i>
<i>Site internet des médias consultés</i>	<i>477</i>
<i>Site internet des opérateurs de transport</i>	<i>478</i>
Liste des illustrations.....	481
<i>Table des figures</i>	<i>482</i>
<i>Table des cartes.....</i>	<i>482</i>
<i>Table des tableaux.....</i>	<i>484</i>
<i>Table des graphiques</i>	<i>484</i>
<i>Tables des photographies.....</i>	<i>485</i>
Table des matières	487