



HAL
open science

Analysing the Strait of Gibraltar to grasp the in-betweenness of frontiers

Nora Mareï, Nacima Baron Yellès

► **To cite this version:**

Nora Mareï, Nacima Baron Yellès. Analysing the Strait of Gibraltar to grasp the in-betweenness of frontiers. *Belgeo: Revue Belge de Géographie*, 2013, 1, 10.4000/belgeo.10632 . hal-04769482

HAL Id: hal-04769482

<https://hal.univ-brest.fr/hal-04769482v1>

Submitted on 6 Nov 2024

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

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



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License



Belgeo

Revue belge de géographie

1 | 2013

Modelling and benchmarking of borders

Penser le détroit de Gibraltar pour figurer l'entre-deux

Analysing the Strait of Gibraltar to grasp the in-betweenness of frontiers

Nora Mareï et Nacima Baron Yellès



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/10632>

DOI : 10.4000/belgeo.10632

ISSN : 2294-9135

Éditeur :

National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie

Référence électronique

Nora Mareï et Nacima Baron Yellès, « Penser le détroit de Gibraltar pour figurer l'entre-deux », *Belgeo* [En ligne], 1 | 2013, mis en ligne le 31 octobre 2013, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/10632> ; DOI : 10.4000/belgeo.10632

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.



Belgeo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

Penser le détroit de Gibraltar pour figurer l'entre-deux

Analysing the Strait of Gibraltar to grasp the in-betweenness of frontiers

Nora Mareï et Nacima Baron Yellès

- 1 Malgré sa dimension matérielle souvent douloureuse (barrières, murs, ...), une frontière n'est pas faite avec de l'espace, elle est faite avec des idées, comme l'a montré Daniel Nordmann (1964). Pourtant, difficile de ne pas rencontrer sur la planète toute une série de lieux qui, par la morphologie et le paysage, nous font penser qu'ici, il y a une fin et un début, une ligne qui sépare et un seuil qui invite au passage. Le détroit appartient à ce genre de lieux. L'intersection complexe, souvent mouvante (marées, courants) de la terre et de l'eau y bâtit un espace à l' "aspect terraque" (Ségaud, 2002) formant une interface géographique singulière. Le détroit est déjà, intuitivement, une sorte de frontière superlative : à l'intersection (ou au mélange) des éléments naturels (l'eau et la terre) s'adjoint une série de marqueurs indiquant les fonctions de limite et de passage. Le détroit nous fait entrer d'emblée dans l'ambivalence fonctionnelle de la frontière " *puisqu'il assure à la fois une séparation et une mise en contact*" (Picouët et Renard, 2002).
- 2 Les détroits de Malacca, de l'Oresund, du Pas de Calais, de Bab el Mandeb, du Bosphore, de Bering, de Gibraltar,... mais aussi dans une certaine mesure les passages maritimes et les canaux, comme Panama et Suez, constituent des zones de fracture qui jouent un rôle fondamental dans l'organisation de relations politiques et économiques à l'échelle mondiale. Ces zones de discontinuités ont donné lieu à des différents travaux, selon des entrées multiples, en particulier dans les domaines de la géographie maritime et portuaire et de la géopolitique. Les recherches de Vincent Herbert et Patrick Picouët (2002) et de Frédéric Lasserre et Claude Comtois (2003) offrent d'intéressants exemples de montée en généralité. Les caractéristiques naturelles et les modalités d'aménagement et de gestion de ces espaces sont intégrées dans une analyse que synthétise Vincent Herbert (2011). Ce dernier prend en compte de manière très intégrée les caractéristiques physiques et humaines, les degrés d'aménagement, les niveaux d'articulation des espaces politiques, les modes de "frottement", de coopération ou d'affrontement des sociétés

riveraines pour offrir une grille de lecture systématique permettant le classement des détroits et leur comparaison.

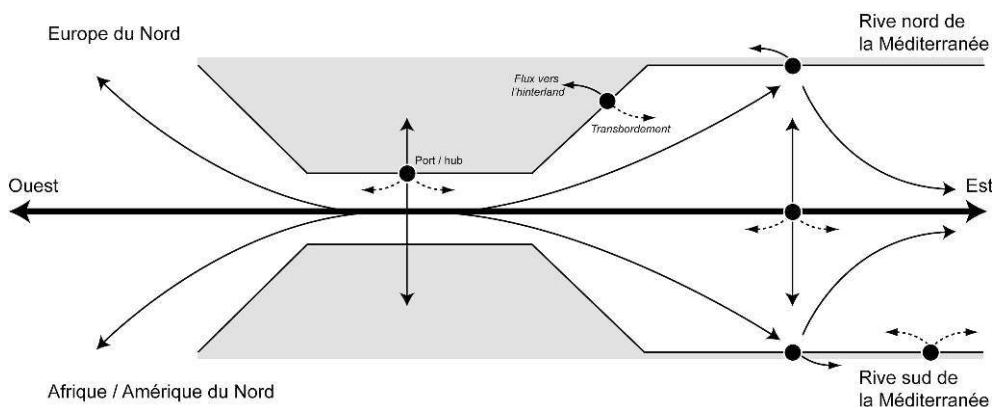
- 3 L'ensemble de ce corpus fournit un matériau utile pour retravailler le concept de frontière à partir de la figure du détroit. Pour y parvenir, nous faisons un double choix méthodologique. Le premier consiste à considérer le détroit comme un système territorial frontalier, dans son ambivalence ouverture/fermeture déjà soulignée, au moyen de la notion d' "entre-deux". Cette notion ne renvoie pas directement à une dimension territoriale mais l'englobe dans une perspective topologique et fonctionnelle. Notre objectif est donc d'explorer les possibilités de modélisation offerte par cette approche.
- 4 Ensuite, en s'inspirant conjointement des "*modèles de méditerranées*" de Roger Brunet (1995) pour leur systématisation chorématique et des travaux issus de la thèse Nora Mareï (2012a) sur le détroit de Gibraltar, nous proposons un exercice de modélisation graphique de la frontière terraquée. Dans une première partie, une série de fonctions spatiales retrouvées sur les détroits, respectivement la transaction, la friction et l'intégration sont déclinées dans une perspective multi-scalaire. Cet exercice de restitution de mécanismes frontaliers ne serait cependant pas complet s'il en restait à une démarche analytique de déconstruction formalisée. Aussi notre objectif, dans une deuxième partie, consiste à remobiliser ces propriétés dans une perspective dynamique et comparative, pour comprendre les différenciations et les évolutions des systèmes frontaliers étudiés. Ce second exercice d'articulation permettra non seulement de rendre plus sensible la complexité et l'épaisseur territoriale de la frontière eurafricaine formée par le détroit de Gibraltar, mais de proposer, à partir de ce cas, une réflexion de portée générale sur la valeur des frontières comme "entre-deux".

La frontière terraquée, une frontière comme les autres ?

Des fonctions circulatoires dominantes mais contraignantes

- 5 Hormis les frontières "absolues" dont le fonctionnement implique la clôture et qui sont là pour garantir une sorte d'étanchéité et de protection, la différenciation de l'espace de part et d'autre d'une limite induit et produit en même temps l'intérêt d'une mise en relation. De ce fait, c'est souvent à partir des frontières que l'on identifie et que l'on comptabilise, une série de mouvements ou de mobilités. La frontière terraquée, dont les détroits sont de parfaits exemples, illustre la première figure analysée ici, celle de l'entre-deux transactionnel. En effet, la caractéristique dominante du détroit de Gibraltar est d'être un espace traversé par une diversité de flux maritimes s'articulant dans des logiques multi-directionnelles et multi-scalaires qui en font, à l'instar de l'espace méditerranéen pris comme un goulet à l'échelle de la planète, un lieu de croisement, d'escale et d'interchange (cf. fig. 1).

Figure 1. Le système du goulet méditerranéen, lieu de croisement, d'escale et d'interchange.



Réalisation / Source d'après N. Mareï, 2012a

- 6 L'intégration du détroit dans les réseaux mondialisés du transport maritime (Mareï, 2012b ; Frémont, 2007 ; Marcadon, 1999), renforce depuis les deux dernières décennies le caractère du détroit comme espace au service de la mondialisation des échanges. Les *hubs* de Tanger-Med et d'Algeciras sont utilisés pour assurer une organisation performante des réseaux maritimes des plus grands armateurs mondiaux. Le doublonnage de cette fonction d'éclatement de la marchandise conduit à des aménagements portuaires de grande ampleur, bouleverse profondément les milieux et produit une spécialisation des ports du détroit.
- 7 La circulation des marchandises donne à ce lieu un avantage en termes de *positionnalité* (Sheppard, 2002), en lien avec les autres grands détroits du système Monde comme Malacca ou le Pas de Calais. Cette circulation au service de la massification et de la fluidité des échanges internationaux incarnée par la figure du *hub* permet d'échanger en rationalisant les temps et les parcours et en créant une forte distorsion entre la desserte des territoires et les champs de la circulation (Guillaume, 2002). Ce mouvement est organisé par des entreprises internationales de logistique (Maersk, APM Terminals, PSA international, etc.) qui fonctionnent en concentration et en concurrence sur des espaces considérés comme des nodalités portuaires et logistiques aux échelles régionales et mondiales (Debie et al., 2005). Ces logiques internationales placent le détroit au cœur d'un espace circulatoire mondial et bouleversent les manières traditionnelles d'appréhender les territoires en les inscrivant durablement dans la société en réseaux où "c'est l'espace qui organise le temps" (Castells, 1998).
- 8 Il faut souligner que la dimension transactionnelle et circulatoire de la frontière terraquée s'affirme comme la plus visible. Elle fonctionne à toutes les échelles, du global au local (cf. figure 2, colonne 1). Le détroit n'est qu'un point, un nœud, si l'on se situe dans la vision de l'économie-monde. En revanche, comme on le voit avec la multiplicité des ports et des sites logistiques, la frontière terraquée fonctionne aussi comme une trame dépliée et déployée de multiples connecteurs. Chaque port du détroit trouve sa place dans l'ordre économique international et ajuste son niveau d'offre dans la compétition permanente des prix et du temps en adaptant ses prestations, et en valorisant ses avantages comparatifs (profondeur de tirant d'eau, coût de la main d'œuvre, robotisation de certaines fonctions portuaires...). A ce titre, la contiguïté spatiale de plusieurs limites nationales constitue non un désavantage, mais au contraire un atout. En effet, de

l'Espagne au Maroc et au Royaume-Uni, la disparité des normes dans le droit du travail, dans la réglementation de la circulation des marchandises, dans les procédures de taxation et d'enregistrement, ainsi que la différenciation des stratégies nationales de développement induisent des positionnements différenciés de Gibraltar, d'Algeciras et de Tanger-Med sur le marché mondial.

Un *Limes* marin révélant une superposition de délimitations politico-juridiques

- 9 Le deuxième trait essentiel du fonctionnement de la frontière terraquée est lié à sa dimension historico-politique. Depuis la formation des Etats-Nations en Europe à l'âge moderne, la frontière maritime représente et matérialise une limite de souveraineté. Ce lieu est matériellement marqué dans l'espace géographique et le paysage (barrières, murs, barbelés...). Il est aussi immatériellement "produit" à travers une intense production normative et réglementaire, qui elle-même conduit à instituer une série de procédures fonctionnant comme des marqueurs de la notion de limite.
- 10 La limite terraquée prenant sa source dans le golfe ibéro-marocain et qui se prolonge jusqu'au détroit de Sicile forme une frontière intercontinentale, eurafricaine, ancienne. Elle marque, à ce titre, un passage migratoire de toute première importance pour les richesses, les hommes ou encore l'avifaune (Vanney et Ménanteau, 2004). Cependant, la mise en place des accords de Schengen en 1995 a renforcé l'opposition entre deux régimes de circulation. D'une part, le système transfrontalier du détroit assure la fluidité sans cesse renforcée des flux de marchandises et de finances d'un bloc continental à l'autre. De l'Europe vers l'Afrique, et de l'Afrique vers l'Europe, le "pont" est assuré par une série d'accords d'échange et de partenariats de voisinage qui engagent l'interaction entre ces "macro-souverainetés" distinctes. D'autre part, ces mêmes blocs envisagent le détroit comme un espace de contrôle renforcé et de limitation des flux humains. A la suite des incidents survenus sur la frontière de Ceuta au début des années 2000, un outil de surveillance des flux migratoires européens appelé Frontex a été instauré, engageant le déploiement d'un véritable cordon de surveillance maritime et terrestre. Le détroit de Gibraltar est devenu, si on envisage ce lieu selon une lecture impériale, un *limes* moderne, qui n'adopte pas la forme d'une infrastructure linéaire comme celui de l'empire romain. Il est une figure ponctuelle, celle des zones de réclusion de migrants à l'extrémité de la péninsule ibérique (Clochard, 2009) : c'est ce que montre la figure 2, à la deuxième colonne.
- 11 Pour autant, il faut nuancer et rapprocher le regard pour modifier le jugement, et entrer en quelque sorte dans une approche fractale. Un ajustement du *zoom* montre que cette limite politique, qui chevauche la zone terrestre et maritime, éclate ou se diffracte pour offrir l'image d'un champ de lignes de failles. De la bataille de Trafalgar au traité d'Utrecht, Gibraltar est le point d'Europe où s'affirment, se toisent, se confrontent depuis bientôt trois siècles les puissances européennes. Elles y expriment et revendiquent leur souveraineté par la surexposition de signes nationaux (drapeaux, postes frontières,...) pour clamer leur autorité sur des enclaves, des îlots ou de simples cailloux. A bien regarder, il y a non pas trois pays mais six concentrés de part et d'autre du détroit de Gibraltar : Espagne, Maroc et Royaume-Uni bien sûr ; mais il faut y ajouter le Portugal proche ; les Etats-Unis qui ont prolongé en novembre 2012 de vingt ans l'accord passé avec Madrid pour la base militaire de Rota, au Nord du détroit ; et enfin l'Algérie, dont l'ouest

du pays a toujours communiqué avec l'Europe par le détroit. Ainsi, au-delà de la coupure intercontinentale, le détroit de Gibraltar est représentatif d'une situation d'intense fragmentation politique et donc d'une démultiplication des seuils. Dans ce contexte, les accrochages entre les riverains sont incessants : brouilles entre les communautés de pêcheurs des deux rives, incartades et provocations entre représentants de la force publique de chaque Etat, démonstration de force pour prendre ou reprendre pied sur un îlot entouré de trente centimètres d'eau... Dans ce climat diplomatique proche de celui d'un "conflit de basse intensité", les *vallas*, ces clôtures électrifiées des enclaves de Ceuta et de Mellila, incarnent l'impossibilité de toute approche unifiée, proclamant au contraire la réalité d'une frontière vécue comme pure coupure.

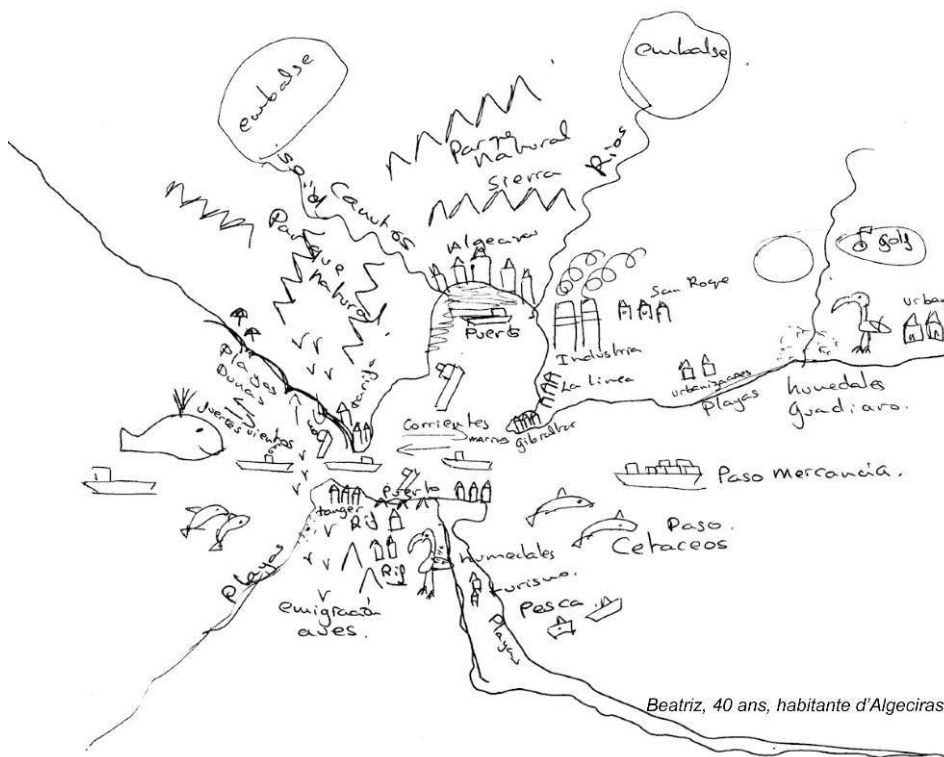
Des approches intégrées constituant l'entre-deux

- 12 Pourtant, malgré la rigidité des limites nationales, malgré la dureté des sanctions touchant ceux qui passent les lignes, le détroit reste un territoire attractif, un point de polarisation, une "zone ressource". Au-delà de la figure transactionnelle et de la logique d'affrontement, la frontière maritime constitue le support d'une série de volontés et de pensées intégratrices déclinées à plusieurs échelles.
- 13 Ceci apparaît d'abord dans la perspective du contact des aires continentales et culturelles. A ce niveau d'échelle, le détroit constitue pour toutes les puissances riveraines une zone dont le potentiel est affirmé. Chaque Etat veut renforcer l'"aura" et l'attractivité de sa propre rive, en faire une destination, un lieu en soi qui capte et stoppe les flux, et pas seulement un espace de transit. Entre Afrique et Europe, le Maroc restructure l'axe Tanger Nador et construit, à l'arrière de Tanger-Med, un véritable arrière-pays urbain et industriel, tirant le Rif de sa somnolence et de son économie parallèle. Au nord, l'Union européenne en mal de croissance dessine une "politique de voisinage" qui confère au détroit le statut de pôle intégrateur, grâce à une série d'outils : des câbles électriques sous-marins aux ondes radiophoniques, de l'organisation de congrès de tourisme d'affaire à la planification de parcs naturels de cétacés marins. La fonction de ces réseaux matériels et immatériels est de valoriser tout ce qui fait la substance attractive de la frontière, tout ce que le différentiel biologique, religieux, culturel, social, économique produit de créativité, de réactivité, d'adaptabilité,... Ainsi, les nouveaux groupes d'entrepreneurs du Tangérois dont les stratégies sont analysées par Zoubir Chattou (2012) forment un exemple vivant de cette posture intégratrice, cosmopolite et ouverte, qui associe volontiers tolérance et finance, brassage culturel et soutien aux grandes infrastructures comme le TGV.
- 14 Néanmoins, si la dimension intégratrice du détroit s'appuie sur des volontés politiques et économiques, elle n'en est pas moins, également, le fait d'hommes et de femmes sincères. La puissance de fascination du paysage, la force des éléments marins, l'orographie, tous ces marqueurs paysagers participent aussi de la construction mythologique de l'espace frontière et de son aura. Pour Juan Goytisolo (1971) comme pour d'autres intellectuels, le détroit possède une "charge" symbolique voire électrique, une épaisseur de signifiants et de signifiés propre : il s'agit véritablement non d'une séparation mais d'un monde en soi. Au-delà d'une valeur idéelle, cette réalité unifiée du détroit commence à entrer très concrètement dans les modes de vie. Et si beaucoup de travaux de recherche se focalisent certes sur le transit clandestin des Africains, il faut noter l'avènement d'une autre population circulante. Les nombreux ferries stimulent les contacts dans toutes les

directions, pour toutes sortes de mobiles de déplacement (contrebande et commerce légal, tourisme de proximité et visite à la famille, navettes domicile travail d'un pays à l'autre). Cette croissance des flux humains va de pair avec une certaine unification des normes et des comportements tout autour du détroit. Aussi, à la vision intégrée mais abstraite de l'Union européenne, remplie de bons sentiments sur le voisinage pacifique et prospère, répond la vision de certains habitants pour qui le détroit est vu comme un système intégré.

- 15 L'exercice de la carte mentale qui permet de dévoiler "la manière dont le monde nous habite" (André, 1998) a été proposé à un échantillon d'habitants des rives nord et sud du détroit ainsi qu'à des étudiants français (Mareï, 2012a). Si la taille de ce texte ne permet pas de multiplier les dessins, nous reproduisons la carte d'une habitante d'Algeciras (cf. figure 2) parce qu'elle traduit une appropriation à la fois totalisante (reproduction des contours géographiques très précis des deux rives, et de tous les attributs géographiques) et en même temps terriblement matérielle, objectivée (dessins de baleines, de ports, d'éoliennes, etc.) de la frontière terraquée. La connaissance de l'espace et la conscience de son unité effective de la part de cette personne sont tellement digérées qu'on ne sait pas de quel côté elle vit, de quel monde elle est. La frontière, même lorsqu'elle est maritime, peut donc, lorsqu'elle est "vue et vécue d'en bas", donner lieu à la construction d'un univers du quotidien, produire des proximités et donner une impression de complétude : le détroit de Gibraltar peut se concevoir comme une "manière d'être au monde".

Figure 2. Carte mentale du détroit de Gibraltar réalisée par une habitante de la rive nord.

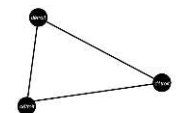
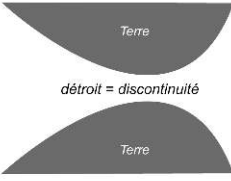
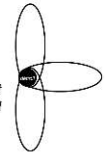
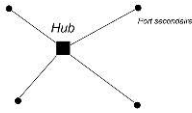
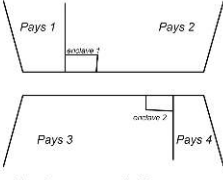



Source : N. Mareï, 2012a

- 16 Notre réflexion rejoint la vision de Marion Segaud (2002), lorsqu'elle considère que les zones terraquées peuvent permettre d'offrir un observatoire utile pour comprendre l'organisation spatiale des territoires frontaliers. Ainsi, trois modèles de fonctionnement

de la frontière terraquée apparaissent comme déterminants. Ils supportent remarquablement la variation scalaire du local au mondial : ils sont synthétisés dans la figure 3. Il n'y a pas de figure qui s'impose à une autre ou la supplante, c'est leur combinaison qui donne sens à l'entre-deux.

Figure 3. Trois modèles de fonctionnement de la frontière terraquée.

Entre-deux Echelle	TRANSACTIONNEL	LIMITANT	INTEGRE
LIEU-MONDE ou Petite échelle	 <p>détroit = passage interocéanique</p>	 <p>détroit = discontinuité</p>	 <p>détroit = zone de contact intercontinental</p>
MONDE EN SOI ou Grande échelle	 <p>détroit = plate-forme d'éclatement</p>	 <p>détroit = espace d'affrontement</p>	 <p>détroit = espace de vie</p>

Réalisation N. Mareï et N. Baron Yellès, 2013

- 17 A ce stade de la démarche, nous avons montré comment il est possible de partir d'un exemple de frontière maritime et terrestre et de l'interroger selon différents angles d'approche pour ne garder que des images très génériques qui en résument les propriétés. Aussi, pour compléter cette modélisation de formes et de fonctions, nous interrogeons dans la deuxième partie les dynamiques historiques et le devenir de ces systèmes spatiaux, de manière à identifier les processus de la "fabrique de l'entre-deux".

La construction de la frontière maritime comme entre-deux, un processus universel ?

Quatre moteurs de la construction territoriale d'une frontière terraquée

- 18 La frontière maritime n'est pas qu'une coupure dans le tissu des aires de souveraineté et une couture dans le système des échanges. Elle constitue une entité spatiale et symbolique avec sa complexité culturelle et sa profondeur historique. Cependant, sa construction territoriale apparaît écartelée entre, d'une part, la dynamique de construction territoriale à partir des ressources locales, et d'autre part, la violence des forces de domination extérieures. Cette tension ou cette relation dialectique induit un mode de construction du territoire très particulier, dans lequel quatre dynamiques interagissent, à savoir le compartimentage, la dépossession, le débordement, et le diffusionisme (cf. figure 4).
- 19 Le premier moteur de la construction de la frontière terraquée est la logique du compartimentage qui produit un plus ou moins fort processus d'enclavement. Que l'on considère les visées propres à des opérateurs commerciaux ou à des Etats souverains, le

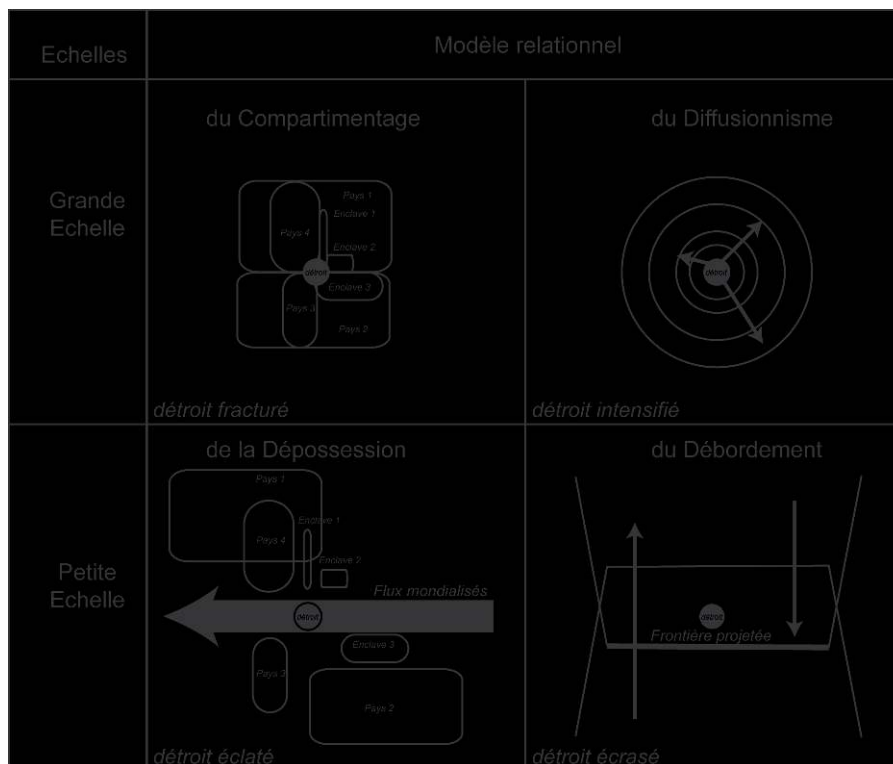
caractère stratégique d'un détroit maritime induit une concurrence dans l'appropriation de l'espace. Celui-ci étant limité, chaque protagoniste s'insère sur des micro-territoires comme Gibraltar, Singapour ou encore Djibouti sur le détroit de Bab el Mandeb. L'ensemble de la forme spatiale évolue vers la mosaïque.

- 20 La construction territoriale obéit donc à des forces de fractionnement venues de l'extérieur, mais que des acteurs locaux peuvent consolider pour asseoir des régimes juridiques et économiques distincts. Le territoire terraqué a donc tendance à se présenter comme un entre-deux faillé, il ressemble à un système de petites plaques agencées bord à bord. Le climat social général est souvent celui de l'ouverture dans les discours et du confinement, voire de l'enfermement dans la réalité, avec la fabrique d'enclaves politiques, urbaines, sociales, économiques ou encore culturelles.
- 21 Ce fractionnement spatial diminue les capacités d'action des sociétés locales car les groupes humains restent trop petits et trop isolés. En conséquence, le rapport de force qui s'exerce entre le monde local et les acteurs extérieurs (pouvoirs nationaux, entreprises internationales...) est marqué par un déséquilibre extrême. Antoine Frémont (2007) souligne avec pertinence l'asymétrie entre les capacités d'investissement des opérateurs portuaires internationaux et les autorités locales dans le cas de plusieurs détroits internationaux. Le deuxième moteur de la construction d'une frontière terraquée apparaît alors comme son extraversion, résultat d'une domination économique sans contrepoids (ou presque) et d'une dépossession quasi totale de toute capacité d'action, selon un contexte régional déjà décrit par Peter Hall et Markus Hesse (2012). L'espace considéré est agi et aménagé depuis d'autres lieux, d'autres sphères, d'autres rationalités ; ses habitants semblent spectateurs de leur propre devenir.
- 22 Conséquence de cette dépossession, le troisième moteur de la construction territoriale est la dynamique de chevauchement, voire de débordement des puissances riveraines. L'arrière-pays continental projette sur la rive opposée, parfois au loin, une série de dispositifs de liminalité : des avant-postes directionnels, des établissements gestionnaires, des centres de contrôle de flux... Cette approche est vérifiée dans le cas de la gestion des flux migratoires dans une grande collection de zones maritimes. Autour de Gibraltar, il apparaît que le détroit n'est plus le poste de contrôle des flux d'Africains. Cette mission est déléguée au royaume chérifien qui a installé aux environs de Maghnia (près de l'Algérie), des équipements de filtrage et de cantonnement des migrants. Ainsi, l'Europe ne s'arrête plus sur les rives maritimes du détroit, le dessin de la frontière effectuée des percées en profondeur dans le continent africain. Le détroit est "avalé" par cette interpénétration réciproque, par ce recouvrement en écaille des deux continents l'un sur l'autre.
- 23 Cette situation n'est pas uniquement la résultante d'une logique contemporaine. Depuis toujours, les détroits ont été travaillés par ces forces de compartimentages favorables à la domination extérieure, voire à la subversion par recouvrement d'empires ayant des centres de contrôle fort éloignés : Calais a appartenu aux Anglais entre 1357 et 1558 ; Taïwan fut gouverné par la Chine de 1885 à 1895 ; Ceuta demeure une tête de pont espagnole sur la rive africaine depuis 1580. Mais on comprend aussi, grâce à l'histoire, que des forces de diffusion et de rayonnement issus d'une dynamique territoriale propre ont pu exister à partir des rivages marins. Les historiens ont observé au cours de l'histoire une oscillation entre la figure du "diffusionnisme" autour de certains bassins maritimes, dans la mesure où le territoire s'affirme à certains moments de l'histoire comme lieu d'innovation et de rayonnement dans différents domaines (les techniques de navigation,

les styles de poteries, la frappe des monnaies,...); et la figure de la dépossession ou de l'extraversion. Le diffusionnisme constitue donc la quatrième force de construction de la frontière terraquée. A titre d'exemple, de part et d'autre de la mer du nord et de la Baltique, la dimension régionale des cités de la ligue hanséatique est visible à la fin du Moyen-âge (Pelus-Kaplan, 1994). Cette multipolarité des centres économiques et urbains ne s'accompagne pas d'une domination extérieure mais stimule des logiques d'innovation et d'articulation le long des rivages. La frontière maritime, selon les époques, s'affirme alors comme un territoire moteur de la production et de la diffusion de marchandises à très longue distance, et la construction territoriale conduit à une vaste aire d'influence en direction des espaces maritimes et continentaux adjacents. Si on revient sur Gibraltar, on constate que, pendant des siècles, le port de Cadix ou Gadès a profondément imposé sa marque sur tout l'espace maritime et terrestre. L'archéologue Miguel Tarradell (1960) a proposé d'appeler *Cercle du détroit* à la fois l'espace et le processus de rayonnement en direction du golfe ibéro-marocain à l'Ouest et de la mer d'Alboran à l'Est.

- 24 Cette vision, qui fait des détroits et plus largement des frontières maritimes des pôles d'impulsion, ainsi que des outils de construction de territoires beaucoup plus vastes, donne une autre résonance à la notion d'entre-deux. On peut alors comprendre cette notion dans une approche en quelque sorte dynamique et ondulatoire. L'entre-deux oscille d'abord dans le temps. Le territoire terraqué est à certaines époques de l'histoire affecté par des vagues de découverture et de recouvrement des influences impériales externes. A d'autres époques, l'entre-deux émerge puissamment en tant que front actif et émet des formes culturelles, politiques ou économiques. Ces mouvements ont des empreintes spatiales fortes qui nous font dire que l'entre-deux ondule aussi dans l'espace et figure des espaces frontaliers complexes.

Figure 4. Quatre forces de construction du territoire sur la frontière terraquée.



Réalisation N. Mareï et N. Baron Yellès, 2013

La frontière, un entre-deux : universalité de la notion, limites d'utilisation

- 25 La figure 4 reprend les logiques précédemment explicitées de compartimentage, dépossession, diffusionnisme et débordement, qui s'appliquent au détroit de Gibraltar et à d'autres frontières terraquées, mais selon des pressions relatives qui ont varié au long de l'histoire. La mise en perspective de cette étude de cas permet de monter en généralité et peut constituer le support d'une proposition de typologie des frontières entendues comme formes d'entre-deux.
- 26 Sous cet éclairage, les grandes formes d'entre-deux retrouvées à la surface du globe peuvent être classées selon l'épaisseur de l'interface, c'est-à-dire selon un gradient de distance entre les deux espaces mis en rapport par la frontière, et selon un gradient précisant la qualité de l'interface, c'est-à-dire selon un *continuum* allant de la discontinuité absolue à la continuité absolue (cf. fig. 5).

Figure 5. Typologie des formes d'entre-deux.

Epaisseur de l'interface	Null	Fine	Moyenne	Large
Nature de l'interface	Terre-Terre	Terre-Mer étroite-Terre	Terre-Mer large-Terre	Terre-Mer
Qualité de l'interface	Continue	Effets de continuité >> Effets de discontinuité	Effets de continuité ≈ Effets de discontinuité	Effets de continuité << Effets de discontinuité
Exemples	Frontières terrestres	Détroits Canaux Estuaires	Méditerranées	Littoraux océaniques

D'après N. Marej, 2012b

- 27 Dans cette grille d'analyse à double entrée, les détroits, à l'instar des grands fleuves, ou des estuaires, se situent *a priori* dans un groupe dans lequel les interfaces sont fines, et les effets de continuité plus prégnants que les effets de discontinuité. Un second groupe, caractérisé par les interfaces maritimes séparant plus largement deux rives, peut être qualifié de "méditerranées". Ce groupe aura tendance à dégager des entre-deux marqués par de plus fortes discontinuités. A l'extrême, des interfaces océaniques montrent des interfaces ou entre-deux très larges avec des discontinuités majeures.
- 28 Ce cas extrême laisse apparaître une des premières limites d'utilisation de la notion car il est difficilement envisageable que des espaces océaniques de plusieurs centaines de kilomètres de largeur puissent fonctionner comme un véritable entre-deux malgré les progrès techniques permettant une accélération des mouvements longue distance. Ainsi, même si les mesures ne s'effectuent pas ici dans l'espace euclidien, il semble que l'entre-deux nécessite une relative proximité et une densité d'interactions minimales. De même, l'espace séparant les deux rives d'un fleuve est facilement annihilé par une multitude de ponts rendant caduque l'utilité de la notion dans cette situation. Cependant, il n'est rare que les fleuves constituent des frontières politiques et deviennent alors le théâtre de circulations quotidiennes en tous genres faisant ainsi figures, à la fois de lieux de limite et de lieux de vie ou d'entre-deux (Capron *et al.*, 2005).

- 29 Ainsi, la notion d'entre-deux permet de conférer à l'idée de frontière une certaine consistance spatiale, une valeur zonale qui offre un certain degré de constitution et de complexité territoriale. L'entre-deux n'est pas un simple trait ou un croisement de limites. Il est plutôt une enveloppe ou encore le sas qui fait cohabiter des lieux et des liens, des communautés humaines et des aménagements malgré les séparations physiques, politiques, culturelles... Un entre-deux doit être envisagé d'abord dans son épaisseur et ensuite dans sa profondeur (en direction d'une série d'avant et d'arrière-pays), et présenter des caractéristiques de porosité, de perméabilité qui permettent une osmose des composantes issues des deux zones frontalières et de leur mélange. L'entre-deux se laisse traverser, il est hybridé, il est cosmopolisé... Cette étendue spatiale constitue le cadre d'une systémogénèse territoriale extrêmement large : au-delà des espaces marins, elle peut caractériser des bandes désertiques ou des massifs montagneux, bref une série d'interfaces territoriales plus ou moins épaisses.
- 30 Pour autant, la notion semble particulièrement féconde pour analyser les entre-deux terraqués tels les détroits ou les méditerranées. Ces derniers induisent bien la rupture de charge dans les échanges, mais valorisent en même temps de multiples avantages liés à leur positionnement et au différentiel de développement des espaces qu'ils mettent en relation. Ils connaissent cependant des trajectoires divergentes justifiant cette évolution de la qualité de l'interface sur un gradient de continuité / discontinuité. Cette idée est retrouvée dans les modèles de méditerranées de Roger Brunet présentés en évolution selon les temps et les lieux.
- 31 La trajectoire territoriale de quelques détroits semble se fondre particulièrement bien dans cette typologie. Un détroit comme l'Øresund, est historiquement au cœur d'une région transfrontalière dynamique au point d'annihiler l'effet de la coupure d'eau, il s'agit alors d'un espace terraqué intégré (Guillaume, 2012). Le détroit de Malacca, malgré les courtes distances qui séparent les riverains, est un exemple plus hétérogène. Le sud du détroit pris dans le tourbillon de la mondialisation et de la concurrence portuaire et industrielle est un véritable espace d'affrontement économique. A l'inverse, le Nord du détroit se développe autour de projets de gestion transfrontalière des ressources et d'investissement commun dans des infrastructures régionales (Fau, 2003). Enfin, le long des rivages du Pas-de-Calais, les facteurs de continuité et de discontinuité ont eu un poids variable au long de l'histoire, mais la tendance actuelle est à l'accentuation des continuités à travers, par exemple, des programmes comme Interreg IVA France (Manche) – Angleterre.
- 32 Le cadre terraqué donne ainsi lieu à l'analyse d'entre-deux parmi les plus achevés que comporte la planète. Il offre des exemples de territoires remplis d'infrastructures urbaines, portuaires ou industrielles, qui connaissent une tendance à un fonctionnement plus interdépendant entre les deux rives. Vincent Herbert (2011) a fait une approche raisonnée des descripteurs qui s'appliquent aux entre-deux maritimes et établit des degrés dans l'appréhension des dynamiques de territorialisation qui peuvent, parfois, renvoyer au modèle des fronts pionniers, ou de la *frontier* à l'américaine.
- 33 Cette démarche qualitative de modélisation par la figuration des propriétés spatiales des frontières terraquées conduit à la conclusion qu'il existe bien une réelle spécificité territoriale de l'entre-deux. La dimension heuristique de cette notion qui recouvre une quantité d'espaces frontaliers est soulignée et proposée pour penser la frontière et ses modèles dans cette dialectique permanente entre l'universel et le singulier.

Conclusion

- 34 La seule frontière que la Terre donne à voir depuis l'espace est la limite entre la terre et l'eau. Ce caractère en fait une sorte de frontière absolue, une discontinuité irréfutable. Cette limite ne s'inscrit certes pas facilement et pas directement dans un cadre théorique d'analyse des frontières. D'ailleurs, beaucoup d'ouvrages de recherche sur les frontières n'envisagent même pas de citer ce cas. Pourtant, cette forme présente une très grande richesse de développement potentiel car, bien loin de mener à un raisonnement déterministe, elle dégage au contraire une grande diversité de possibilités de liaison, d'articulation, de structuration des territoires terraqués et frontaliers au sens large.
- 35 La réflexion sur le détroit de Gibraltar nous conduit à envisager la frontière comme un entre-deux qui vient enrichir la collection du géographe Michel Foucher (2007, 2010). L'idée que les frontières demeurent mais que ce sont bien leurs fonctions qui évoluent au gré des rapports de force est démontrée ici par la diversité des agencements possibles entre les figures applicables au détroit de Gibraltar. Ces fonctions et ces figures s'emboîtent, se superposent, faisant de ce lieu un dispositif frontalier unique au Monde. Mais, pour singulier qu'il soit, ce lieu introduit à un modèle beaucoup plus répandu. L'entre-deux offre une grande variété de déclinaisons suivant l'agencement et l'épaisseur relative de la frontière et l'intensité des phénomènes de continuité ou de discontinuité identifiés. L'entre-deux possède un caractère malléable et un caractère évolutif dans le temps. L'entre-deux est en cela une manière de réfléchir aux rapports entre espaces et entre échelles sous l'angle des mitoyennetés, c'est-à-dire en recourant à la symbolique de la double appartenance.

BIBLIOGRAPHIE

- ANDRÉ Y. (1998), *Enseigner les représentations spatiales*. Anthropos, 254 p.
- BRUNET R. (1995), "Modèles de méditerranées", *Espace géographique*, 24, 3, pp. 200-202.
- CAPRON G., CORTÈS G., GUÉTAT-BERNARD H. (2005), *Liens et lieux de la mobilité, Ces autres territoires*, Belin, 352 p.
- CASTELLS M. (1998), *La société en réseaux, tome 1 : L'Ère de l'information*, Paris : Fayard, 613 p.
- CLOCHARD O (dir.), (2009), *Atlas des migrants en Europe*, Armand Colin, 144 p.
- CHATTOU Z. (2011), "Tanger à la croisée de nouvelles recompositions territoriales et de mobilités transnationales", *Méditerranée*, 116, pp. 133-138.
- DEBRIE J., ELIOT E. et SOPPE M. (2005), "Un modèle transcalaire des nodalités et polarités portuaires : exemple d'application au port de Hambourg", *Mappemonde*, 79, 12.
- FAU N. (2003), "Le rôle des infrastructures dans l'organisation spatiale du détroit de Malacca (Indonésie, Malaisie, Singapour)", *Cahier du Gemdev*, 26, Développement durable : quelles dynamiques ?, pp. 163-184.

- FOUCHER M. (2007), *L'obsession des frontières*, Librairie Académique Perrin, 219 p.
- FOUCHER M. (2010), "Actualité et permanence des frontières", *Médium*, 24-25, pp. 13-28.
- FRÉMONT A. (2007), *Le Monde en boîte : Conteneurisation et mondialisation*, Synthèse INRETS 53, 145 p.
- GUILLAUME J. (2012), "Réorganisation maritimo-portuaire et développement des territoires d'une périphérie intégrée : l'exemple de l'Europe nordique", *Noréis*, 223, 2012/2, pp. 105-121.
- GUILLAUME J. (2002), "Réseaux portuaires, segments de façades et recompositions régionales", *Réseaux de transport, flux et recompositions régionales, Actes des journées de la commission de géographie des transports*, 5-6 septembre, pp. 7-13.
- GOYTISOLO J. (1971, *Don Juan*, Gallimard, Collection NRF, Paris, 245 p.
- Hall P. V., Hesse M. (ed). (2012), *Cities, Regions and Flows*, Routledge, Taylor & Francis Group, 267 p.
- HERBERT V. (2011), "Les détroits internationaux : diversité spatiale, complexité territoriale", *Le monde vu à la frontière*, L'Harmattan, Paris, pp. 139-173.
- HERBERT V. et PICOUËT P. (dir.) (2002), "Détroits", *Hommes et Terres du Nord*, 2, 53 p.
- PELUS-KAPLAN M.L. (1994), "Hanséates ou Européens ? Activité économique, action politique et horizon mental des bourgeois des villes hanséatiques au XVI^e siècle", *L'idée de l'Europe au fil des deux millénaires*. Editions Beauchesne, pp. 115-139.
- LASSERRE F. et Comtois C. (dir.) (2003), "Les détroits maritimes, des enjeux stratégiques majeurs", *Etudes internationales*, 34, 2, 310 p.
- MARCADON J. (1999), "Enjeux économiques et politiques des pertuis maritimes", *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, 3, pp. 293-302.
- MAREÏ N. (2012a), *Le détroit de Gibraltar, Porte du Monde, Frontière de l'Europe. Analyse et perspectives de territorialité d'un espace de transit*, Thèse de doctorat, Université de Nantes, 412 p.
- MAREÏ N. (2012b.), "Le détroit de Gibraltar dans la mondialisation des transports maritimes. Capturer les circulations marchandes pour créer du développement", *Echogéo*, 19 Du littoral à la haute mer : quelles recherches récentes en géographie ?
- NORDMAN D. (1999), *Frontières de France. De l'espace au territoire, XVI^e- XIX^e siècles*, Gallimard, Bibliothèque des Histoires, Paris, 644 p.
- PICOUËT P. et RENARD JP. (2002), "Les détroits de nouveaux territoires ? L'exemple du Pas de Calais", *Mappemonde*, 65, 89, pp 7-11.
- SÉGAUD M. (2002), "Frontières, limites et mitoyenneté : une question sans fin", *Ces territorialités qui se dessinent*, Ed. de l'Aube, pp. 91-110.
- SHEPPARD E. (2002), "The Spaces and Times of Globalization: Place, Scale, Networks, and Positionality", *Economic Geography* 78, 3, pp. 307-330.
- TARRADELL M. (1960), *Marruecos púnico*, Ed. Cremades, Tetouan, 356 p.
- VANNEY JR. et MÉNANTEAU L. (2004), *Géographie du Golfe ibéro-marocain*. Casa de Velazquez, 228 p.

RÉSUMÉS

Le détroit de Gibraltar constitue un lieu singulier au sein duquel se superposent et s'entrecroisent quantité de lignes de passage, de seuils, de zones de démarcation. Ce lieu articule

et sépare en même temps des entités politiques (frontière entre trois Etats, limite de l'espace Schengen) et forme un point de jonction entre des univers humains, sociaux, religieux distincts. De ce fait, son étude fournit un exemple heuristique pour l'analyse frontalière. La richesse de cette frontière à la fois espace de connexion et espace limite, à différentes échelles d'analyse, est idéale pour proposer une grille de lecture de la figure de l'entre-deux ou de l'interface. La modélisation des espaces frontaliers et leur évolution sont ensuite discutées à partir de cette notion d'entre-deux.

The Strait of Gibraltar is a singular place in which numerous lines, thresholds, and demarcations superimpose and intersect. This strait marks also the border of three States and it represents one of the significant points of entry in Schengen space. Thus it articulates and separates political entities and it establishes a junction between distinct human, social, and religious universes. In this context its analysis appears therefore a heuristic example for border studies. The wealth and the diversity of this border which is at the same time a crossroad and a limit at different scales, involve to develop a reading grid of "in-betweenness" or interface. The modelling of borders and their evolution starting from the concept of in-betweenness are then discussed.

INDEX

Mots-clés : détroit, frontière, entre-deux, rupture, intégration, circulations, modélisation graphique, Europe, Afrique

Keywords : strait, border, in-betweenness, discontinuity, circulation, graphic model, Africa

AUTEURS

NORA MAREÏ

ATER, Université de Nantes, Laboratoire LETG Nantes Géolittomer, UMR 6554-CNRS,
marei.nora@gmail.com

NACIMA BARON YELLÈS

Professeur, Université Paris Est, Laboratoire Ville Mobilité Transport, UMR 9403, nacima.baron-yelles@laposte.net