

Détroits

dialogues entre les rives



AVANT PROPOS

Les détroits sont un mystère. Synthèses entre le monde maritime et les bouts de terres qui les constituent, ils regorgent de merveilles : nature, peuples et cultures sont les maîtres mots de ces espaces multiples qui nous fascinent.

En Europe, les détroits sont autant de portes d'entrée vers l'ailleurs, des lieux de passage concentrant les flux maritimes, des zones de contact et d'échange, des frontières géographiques démenties par les traditions qu'ils ont engendrées, des espaces symboliques et hautement mythifiés.

Défini par le monde maritime qui s'y presse et qui le coupe en deux – hommes de la mer, bateaux, marchandises – et par les peuples plus lointains qui se contentent de rêver de l'autre rive, l'espace du détroit agit comme un lien invisible entre les cultures.

Zone de mélange entre ses protagonistes, espace de mouvements, le détroit met en exergue les points de convergence et les différences d'une identité européenne forte et sans cesse renouvelée, largement liée à son histoire maritime, à son passé culturel, à son héritage nomade.

Cette identité, d'abord construite autour du bassin méditerranéen, trouve aujourd'hui un écho dans les liens toujours plus étroits que les pays du nord et du sud, européens et directement voisins, tissent entre eux d'une même voix.

Détroits c'est l'autre, dans sa diversité, sa complexité, c'est celui de la rive d'en face, de l'autre côté de l'eau.

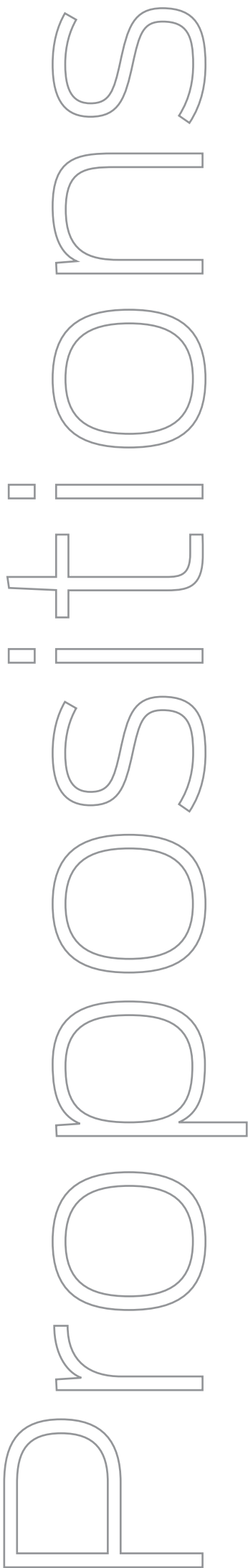


> objectifs

Détroits : dialogues entre les rives propose un **voyage culturel et interactif** à travers les détroits européens : du détroit de Messine au Kvarken, en passant par le Bosphore, Gibraltar ou encore le Golfe de Finlande et le pas de Calais, pour une réflexion en profondeur aussi bien à l'attention du grand public que des initiés sur les liens qui unissent les européens et leurs voisins, de chaque côté des rives, d'un détroit à l'autre. L'aboutissement de cette réflexion sera concrétisé par la réalisation d'une websérie et d'une exposition itinérante.



Détroit de Gibraltar, tombeaux des phéniciens à Tanger
© Sébastien Sindou



> une web série, parcours d'Europe

invitation au voyage simple et dynamique, la web série propose des portraits dans les détroits européens : on y suit les habitants de six détroits (détroit de Messine, Kvarken, Bosphore, Gibraltar, golfe de Finlande, pas de Calais), leur rapport à la rive d'en face, leur quotidien, leur vision de l'Europe et de cet espace géographique atypique qui les accueille. Les portraits humains s'alterneront à des focus sur des éléments naturels et culturels.

éléments techniques / 18 capsules (son/photo/vidéo)
de 2 min 30-3 min maximum (3 par détroit).

Ces formats courts peuvent être déclinés pour des diffusions hebdomadaires ou bien réunis pour d'autres formats documentaires (26 min ou 52 min)

Réalisation / Sébastien Sindeu (photos et vidéos)
et Benjamin Hu (son) avec la collaboration de
Nora Mareï et Stéphane Resche

montage / Benjamin Hu et Cyrille Latour

conception éditoriale / Nora Mareï,
Stéphane Resche et Sébastien Sindeu

> une exposition itinérante

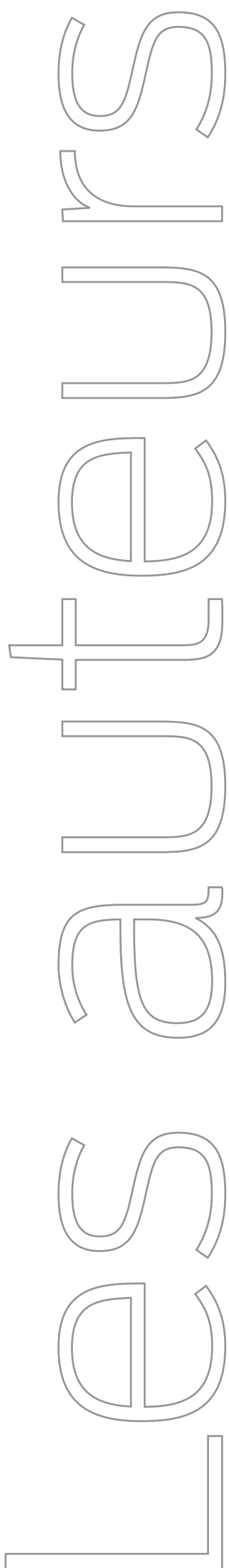
itinérance, le principe d'échange et de dialogue inhérent au projet *Détroits : dialogues entre les rives* se retrouve dans la conception même d'une exposition conçue pour voyager à travers l'Europe. Par l'intermédiaire de textes, photos, formats multimédia conçus en amont, on retrouve les grandes problématiques des espaces géographiques atypiques des détroits: flux maritimes, commerciaux et humains, enjeux culturels, projets environnementaux, production artistique.

Scénographie / Sébastien Sindeu
conception éditoriale / Nora Mareï et Stéphane Resche

D'autres concrétisations peuvent être envisagées : plate-forme web interactive, revue scientifique et culturelle, projets éditoriaux.



Détroit de Gibraltar, point de l'Europe sur le rocher de Gibraltar
© Sébastien Sindou



> Nora Marei

Géographe chercheuse à l'Institut des Sciences, des Transports et des réseaux (IFSTTAR). Elle est diplômée de l'université de Nantes où elle a soutenu une thèse de doctorat sur le détroit de Gibraltar en 2012 ainsi qu'un mémoire de maîtrise sur le canal de Suez cinq ans auparavant. Elle s'intéresse aux circulations marchandes aussi bien sur les mers que dans les grandes métropoles portuaires et aux manières de les représenter, par la carte sous toutes ses formes en particulier. Ses travaux ont été publiés dans différentes revues, notamment européenne comme *Belgeo* et présentés dans de nombreuses conférences internationales.

> Stéphane Resche

Italianisant Stéphane Resche est franco-calabrais. Docteur en théâtre italien (Paris Ouest/Roma 3), il termine actuellement une formation en acoustique musicale au conservatoire supérieur de Paris. Agrégé d'italien et chargé de cours à l'université, il partage son temps entre pratiques artistiques (dramaturgie, mise en scène, radio), projets internationaux et recherche (publications scientifiques et grand public). Porteur d'un Youth in Action-PEJA (2011), il a fondé = La revue des détroits =, publication pour l'établissement d'un réseau culturel des détroits.

> Sébastien Sindeu

Photographe / réalisateur multimédia il est passionné par l'univers maritime et plus généralement par les questions de mobilité. Son travail sur les détroits a fait l'objet d'un ouvrage aux éditions du Bec en l'air (2012) et de plusieurs expositions (Musée de l'Entente cordiale à Hardelot, Musée Portuaire de Dunkerque...). En parallèle de sa démarche photographique il développe une production multimédia (sons/photos et vidéos) avec notamment la série *Ceux du dedans ceux du dehors* sur les questions de mobilité dans le Grand Paris. Il possède également une expérience de direction artistique autour de projets collectifs comme *Chroniques Agricoles* (exposé aux Promenades photographiques de Vendôme et aux Rendez Vous de l'Histoire de Blois) et *Périphérique Terre promise*, pour les quarante ans du périphérique parisien (expo à l'Espace photographique de Sauroy et livre aux éditions h'Artpon Paris 2013)



Détroit du Bosphore, tankers et vraquiers le long de la mer de Marmara
© Sébastien Sindou

revue de presse

Le Monde
quotidien et magazine
La Vie
Géo

PENDANT LA CAMPAGNE PRÉSIDENTIELLE, « Le Monde » ausculte les régions françaises au travers des grands enjeux de l'élection. Après Bordeaux, deuxième étape à Lille, jeudi 15 décembre, avec une journée de débats consacrés à l'avenir de l'Europe, organisée en partenariat avec France Inter.



Le détroit du Pas-de-Calais vu du cap Blanc-Nez, près de Calais. S. SINGEU/PARCEL

Europe : reconstruire l'utopie

Que les détroits deviennent des traits d'union !

Vendredi 16 décembre, le jeune réseau des détroits d'Europe saura si la Commission européenne lui accorde pour la première fois des fonds. Quinze autorités locales bordant huit détroits d'Europe ont déjà signé un protocole d'entente, à l'initiative du conseil général du Pas-de-Calais et du Kent County Council.

Du haut du site des Deux Caps, classé cette année 9^e Grand Site de France, le touriste peut s'amuser à compter les bateaux : il en passe 600 par jour, ce qui fait du « Channel » le détroit le plus fréquenté du monde... « Le problème, rappelle François Delagrè, directeur de cabinet du président du conseil régional, Daniel Percheron, c'est que les fonds Interreg n'ont pas été prévus pour les frontières maritimes... Nous avons réfléchi à un plan trans-Manche dès 1986 avec le Kent, la France, les régions belges. »

Des politiques volontaristes furent menées sans l'Europe depuis vingt ans, et un premier protocole d'accord signé en

2005. Mais la mer restait un obstacle. « On considérait la mer comme un "non lieu" ; nous modifions la perspective en affirmant : "c'est un lieu", dit Dominique Dupilet, président du conseil général du Pas-de-Calais. Le regard a changé, l'objectif principal est devenu le détroit lui-même. Il y passe une quantité phénoménale de bateaux et de marchandises, les clés concernent le commerce, la sécurité, les risques environnementaux, l'érosion des côtes due aux courants plus forts qu'ailleurs... »

Cela donna l'idée à M. Dupilet de créer un réseau des détroits européens. En 2009, les villes d'Helsinki et de Tallinn avaient contacté le Nord-Pas-de-Calais, cherchant à comprendre les retombées du tunnel sous la Manche. M. Dupilet et Paul Carter, président du Kent County Council (KCC), répondirent symboliquement sous double en-tête du Kent et du Pas-de-Calais aux Finlandais et aux Estoniens.

Le dialogue n'allait pas tarder à s'étendre. Outre le conseil régional d'Uusimaa

(Finlande) et l'Harju County Government (Estonie), vis-à-vis du golfe de Finlande, onze autres collectivités locales suédoise, danoise, allemande, albanaise (deux) et surtout italiennes (six !), se manifestèrent. Des délégations techniques se réunirent à Arras en mars 2010, puis en septembre à Messine (Italie). Enfin, les élus concernés se rassemblèrent dans l'auditorium du conseil général à Arras, le 23 novembre 2010, pour signer l'« Initiative des détroits d'Europe » : il s'agissait de sensibiliser Bruxelles en proposant des coopérations à travers les programmes Interreg.

Tunnel en exemple

Ce soir-là, tout le monde se retrouva pour un dîner au château d'Hardelot-Plage, de style Tudor, construit par un riche Anglais au XIX^e siècle. Tout un symbole : ce « centre culturel de l'Entente cordiale » est le lieu de nombreuses actions communes franco-anglaises, telle l'exposition « Dickens » achevée cet automne.

Les échanges se sont poursuivis en 2011, mais sans structure juridique d'appui. L'initiative du groupe des quinze a désormais deux objectifs. « D'abord, faire reconnaître par la Commission européenne l'importance des détroits, détaille Jean-Luc Lods, directeur Europe et international au conseil général du Pas-de-Calais. L'enjeu dépasse les collectivités : ce n'est pas le Kent et le Pas-de-Calais mais Londres et Paris qui sont concernés par les aspects économiques et écologiques du détroit ! » Et ce jusqu'aux confins de l'UE, du détroit du Kvarken, au nord de la Suède, à celui de Messine, au sud de l'Italie. « Si l'on prend l'exemple des mineurs étrangers migrants, le Pas-de-Calais est géographiquement concerné, et les prend en charge, alors que le problème est européen », note M. Dupilet.

Le second objectif est l'échange de pratiques entre les collectivités. Pour le 16 décembre, dans le cadre d'« Interreg 4C », les quinze ont choisi les approches économie, transports et biodiversité sous

le nom de projet Nostra (pour « Network of Straits »). « Bien entendu, rappelle M. Lods, nous avons d'autres thématiques, comme la pêche, les ponts ou les tunnels. De même qu'Eurotunnel a eu des conséquences économiques (commerce) et environnementales (moins d'avions) sur le triangle Paris-Londres-Bruxelles, un lien fixe sur ou sous le Fehmarn Belt, entre Danemark et Allemagne, aurait un impact majeur sur le triangle Malmö-Copenhague-Hambourg. Autre exemple : dans le projet Rail Baltica allant de la Pologne à Helsinki, un tunnel entre Finlande et Estonie réglerait le problème des trains européens ne pouvant accéder à la Finlande en raison de l'écartement différent des rails à partir de la Russie. »

Une chose est sûre : même si Bruxelles n'accorde pas d'argent pour 2012-2013, le lobbying se poursuivra pour l'exercice 2014-2020 des fonds européens. « Et, d'ici là, nous assumerons seuls l'effort, quoi qu'il arrive ! », disent les quinze. ■

GEOFFROY DEFFRENNES



INCONTOURNABLES DÉTROITS D'EUROPE

PHOTOS SÉBASTIEN SINDEU

IMAGES DE QUATRE LIEUX REMARQUABLES : LE DÉTROIT DE GIBRALTAR, LE BOSPHORE, LE PAS DE CALAIS, L'ORÉSSING, QUATRE GOULOTS D'ÉTRANGLEMENT MARITIMES OU SE CONCENTRENT NAVIRES, HOMMES ET MARCHANDISES EN PROVENANCE OU À DESTINATION DU CONTINENT EUROPÉEN.

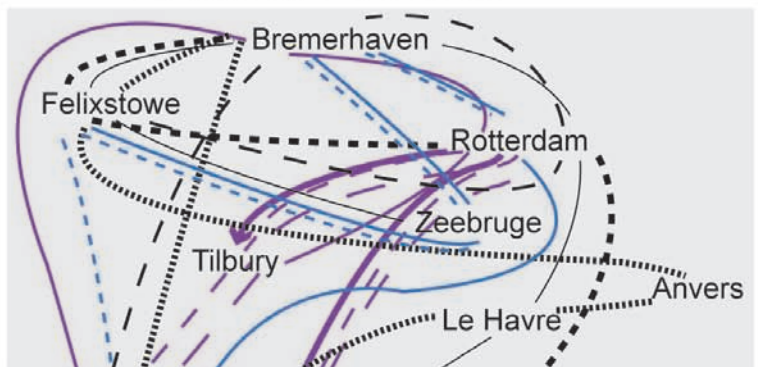
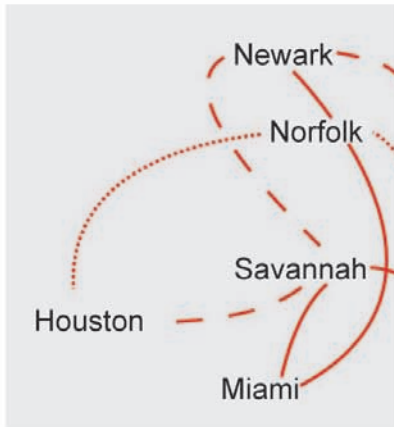
Sébastien Sindeu. Des hommes sont assis sur la jetée, le regard posé sur le Bore, un des plus grands porte-conteneurs du monde. C'est un lieu de passage obligé pour les navires qui traversent le détroit de Gibraltar, un des plus importants points de passage maritime au monde. Ici, les navires se concentrent en attendant d'être autorisés à traverser le détroit de Gibraltar, le pas de Calais et, dans une moindre mesure, l'Oréssing et le Bosphore. Ici, les navires se concentrent en attendant d'être autorisés à traverser le détroit de Gibraltar, le pas de Calais et, dans une moindre mesure, l'Oréssing et le Bosphore. Ici, les navires se concentrent en attendant d'être autorisés à traverser le détroit de Gibraltar, le pas de Calais et, dans une moindre mesure, l'Oréssing et le Bosphore.

Après près de 100 000 navires par an, anticipés et réajustés les besoins de circulation de marchandises sont quantifiés entre la France, la Belgique et la Grande-Bretagne. Le pas de Calais est un des détroits les plus importants au monde. Au sud, celui de Gibraltar domine 20 % des échanges maritimes internationaux. Il est suivi de près par l'Europe et l'Afrique, notamment grâce à forte présence algérienne. Les échanges maritimes sont importants. Quant au Bosphore, qui relie la mer Noire à la mer Méditerranée, c'est le lieu de convergence de ces flux maritimes.

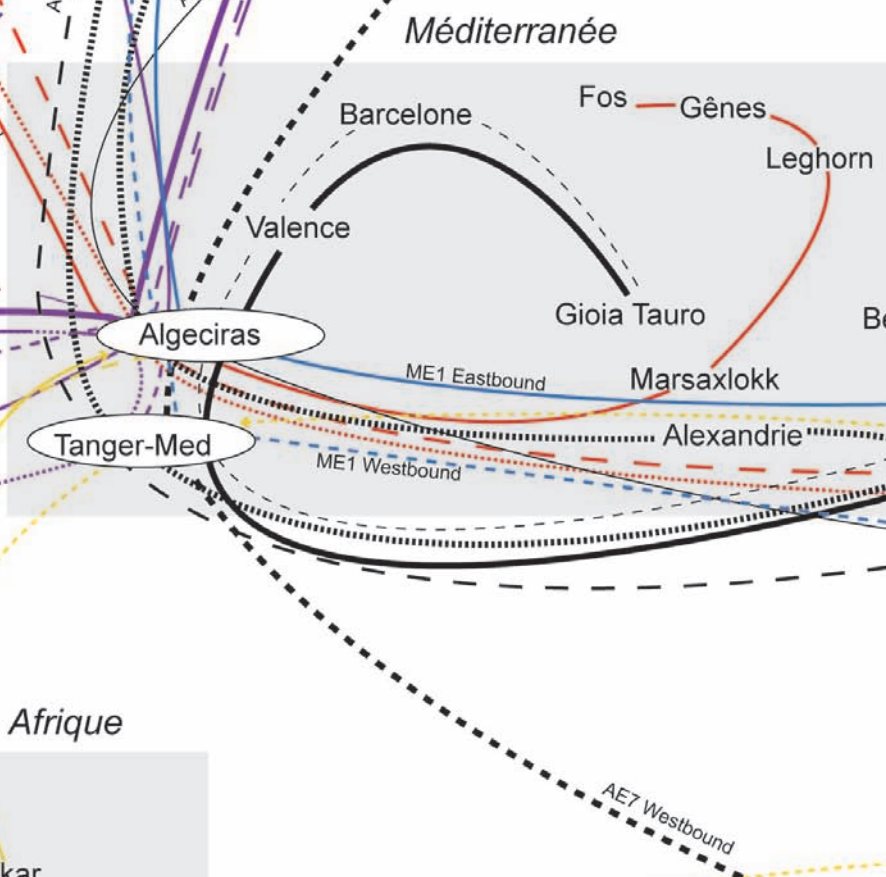


Europe du Nord-Ouest

Amérique du Nord

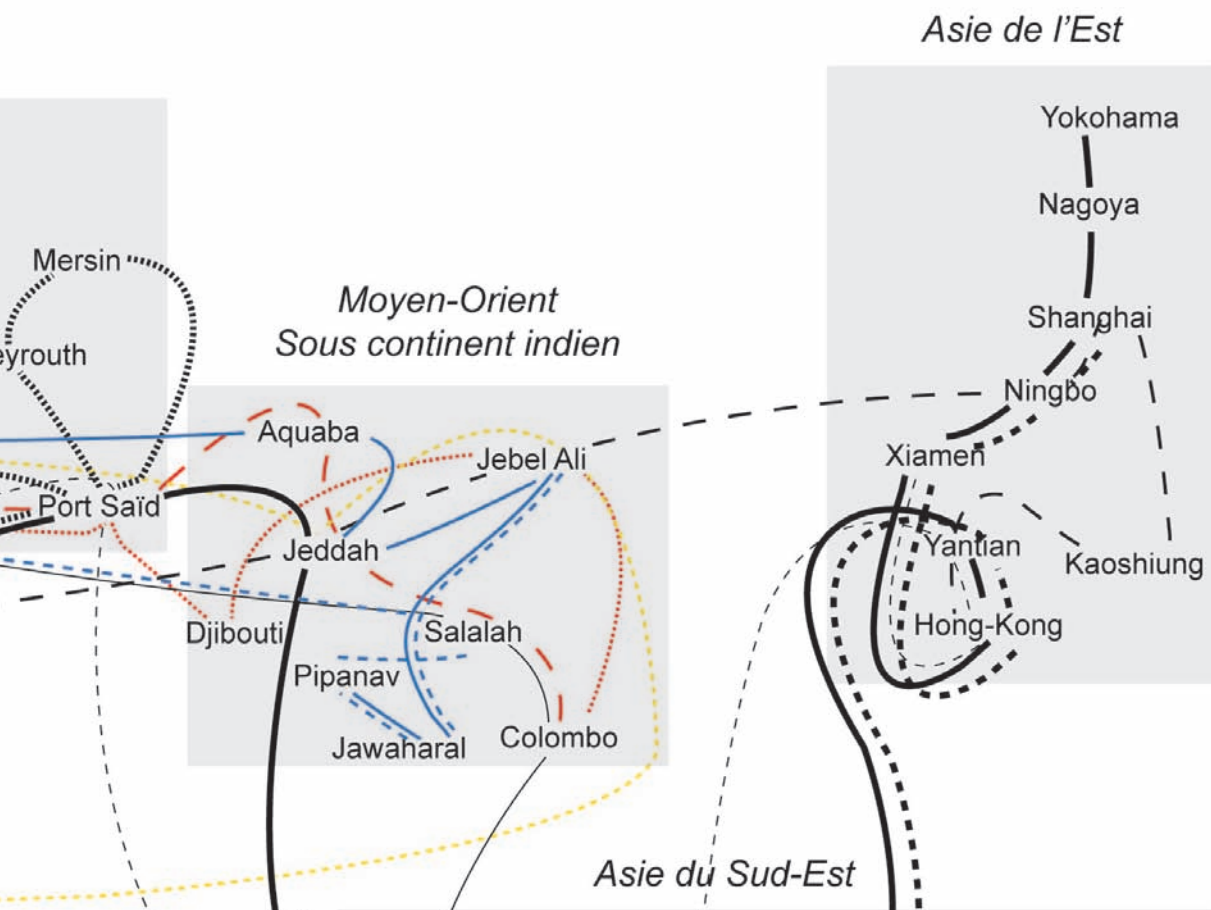


Amérique du Sud





BOSPHORE (ci-dessus)
L'embarcadere d'Eminönü, à Istanbul, d'où circulent les ferries qui relient la ville européenne à ses quartiers asiatiques, de l'autre côté du détroit. Devant un quai de la métropole turque (à droite) dormant sur la mer de Marmara, des hommes observent la file des navires qui attendent de pouvoir passer le Bosphore.



Aux portes de l'Union européenne, des détroits sous haute

La création de l'espace Schengen (dès 1995) a entraîné la mutation des frontières européennes. Les frontières internes s'effacent pendant que les frontières externes sont devenues celles d'un « empire », et sont confrontées à de graves problèmes de contrebande, d'immigration, et même de gestion environnementale puisque une frontière ne suffit pas à contrecarrer certaines situations (Anderson et Bort, 2001). La frontière sud de l'espace Schengen cristallise les enjeux européens de surveillance des frontières. Ses détroits sont paradoxalement les lieux où le passage interlope et le contrôle sont les plus faciles. Ils fixent les caractéristiques d'une frontière intercontinentale où les migrants se concentrent en attente d'un passage vers l'autre rive (Clochard, 2003).

Dans ce contexte, il faut souligner la valeur éminemment géographique de l'entité détroit et l'importance du jeu des échelles sur un tel territoire. Par exemple sur le détroit du Pas de Calais, à grande échelle, il n'y a aucune tension migratoire, la France et le Royaume-Uni sont quasiment à égalité d'IDH. Par contre à petite échelle, la pression est très importante tant le Royaume-Uni fait figure de terre d'accueil. Ces pressions ont abouti à « l'enfer de Sangatte » et la jungle spontanée résultant de la fermeture du centre indique que le détroit du Pas de Calais est toujours une zone de pression migratoire. Il forme en définitive une frontière Nord-sud transposée. Sur les détroits méditerranéens, les tensions se perçoivent à la fois à petite et à grande échelle. La différence d'IDH entre le Nord et le Sud de la Méditerranée est un élément d'explication, tout comme la fragilité des relations socio-économiques entre deux continents que le détroit de Gibraltar sépare de 14 kilomètres.

Nora MAREÏ

L'Union européenne

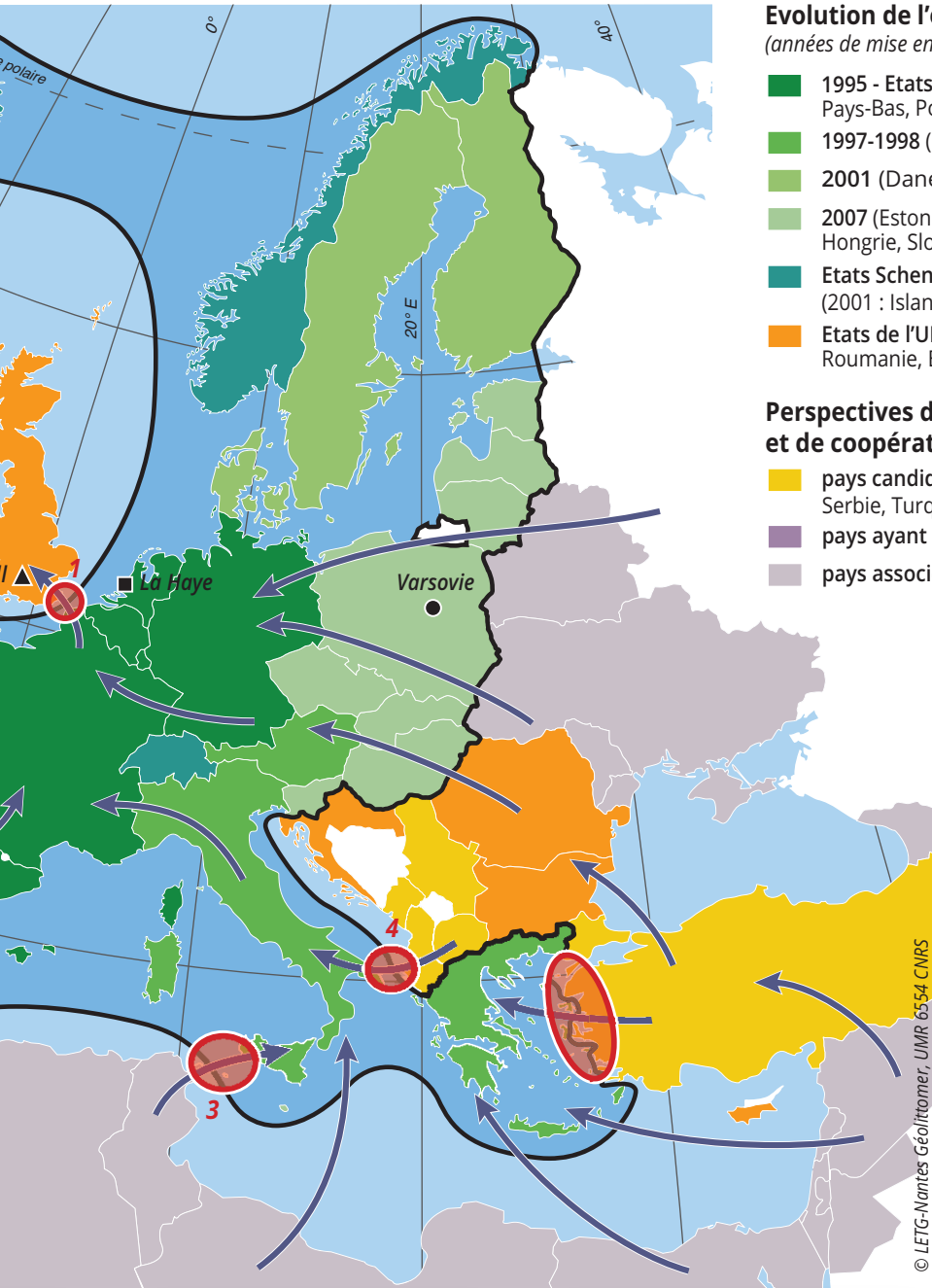


1 pas de Calais

IDH | France : 0,89
Royaume-Uni : 0,87

Flux | formels intenses
(marchandises, passagers)
informels officiellement
nuls mais afflux importants
contrôles importants sur
cette frontière nord-sud
transposée

e et l'espace Schengen



Evolution de l'espace Schengen

(années de mise en oeuvre des accords dans les Etats)

- 1995 - Etats fondateurs (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Espagne)
- 1997-1998 (Italie, Autriche) et 2000 (Grèce)
- 2001 (Danemark, Finlande, Suède)
- 2007 (Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Rep. Tchèque, Slovaquie, Hongrie, Slovénie, Malte)
- Etats Schengen hors Union européenne (2001 : Islande et Norvège ; 2008-2009 : Suisse ; 2011 Liechtenstein)
- Etats de l'UE hors espace Schengen (Irlande, Royaume-Uni, Roumanie, Bulgarie, Croatie)

Perspectives d'élargissement de l'espace Schengen et de coopérations au 1^{er} septembre 2014

- pays candidats reconnus à l'UE (Albanie, Macédoine, Monténégro, Serbie, Turquie)
- pays ayant un statut avancé en matière de coopération (Maroc)
- pays associés dans le cadre de la politique européenne de voisinage

L'espace Schengen et les migrations vers l'Union européenne

- périmètre de l'espace Schengen
- détroits et espaces maritimes sensibles
- ← principaux flux migratoires informels

Organismes européens chargés de la gestion des frontières extérieures

- **EUROPOL** : Office européen de police (création en 1992)
- **FRONTEX** : Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'UE (création en 2004)
- ▲ **CEPOL** : Collège européen de police (création en 2005)

Sources : Union Européenne - l'espace Schengen, 15p. ; site Europa.eu ; PNUD, rapport sur le développement humain 2013

N. MAREI, L. POURINET

© LETG-Nantes Géolittomer, UMR 6554 CNRS

2 ● détroit de Gibraltar

IDH | Espagne : 0,885
Maroc : 0,591

Flux | formels intenses
informels modérés (migrations clandestines, contrebande, trafics de drogue)
surveillance radar par le SIVE

3 ● détroit de Sicile

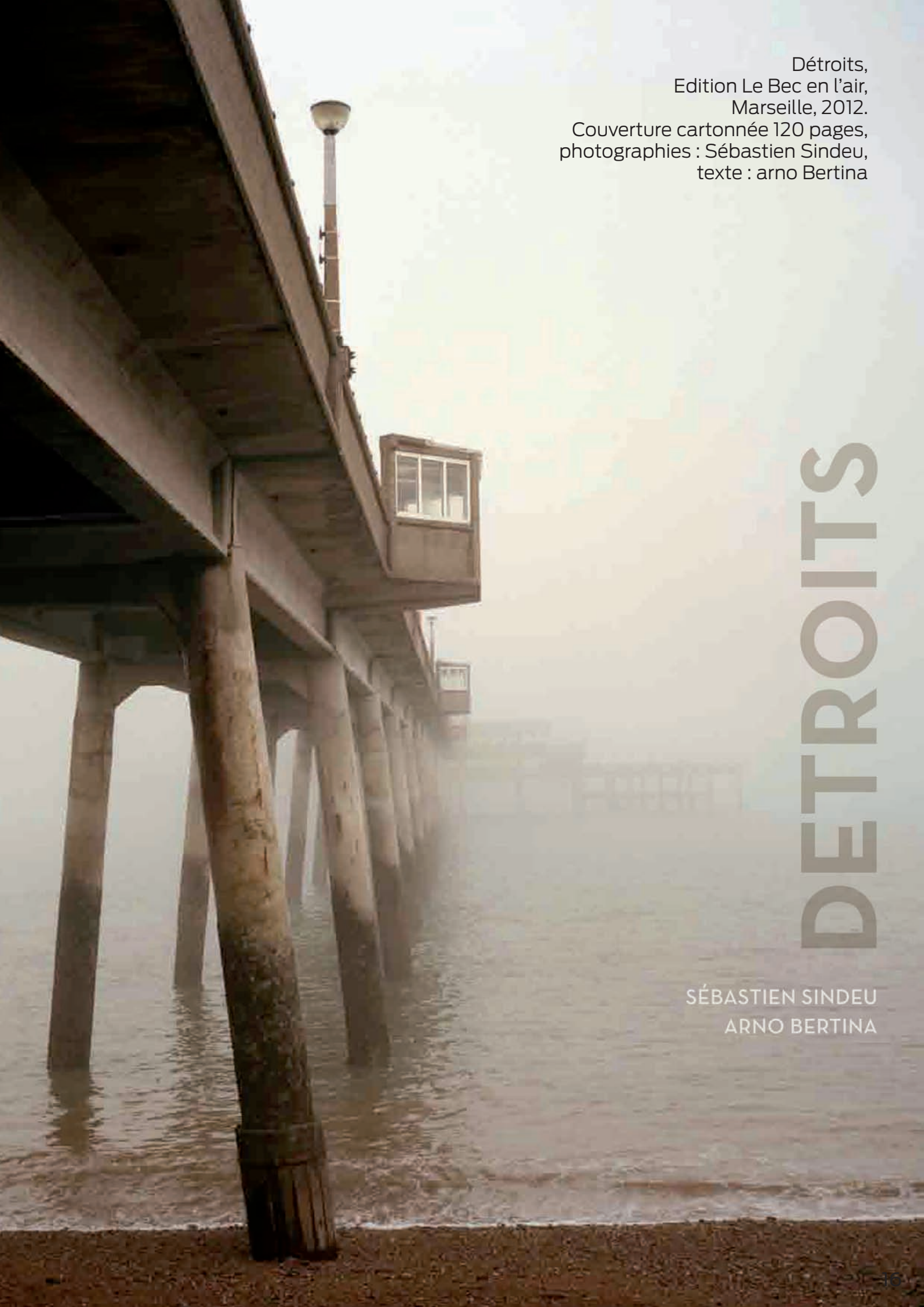
IDH | Italie : 0,881
Tunisie : 0,712

Flux | formels faibles
informels modérés (migrations clandestines de maghrébins et africains)
frontières de plus en plus surveillées

4 ● détroit d'Otrante

IDH | Italie : 0,881
Albanie : 0,749

Flux | formels nuls
informels élevés (albanais essentiellement)
frontières de plus en plus surveillées



Détroits,
Edition Le Bec en l'air,
Marseille, 2012.

Couverture cartonnée 120 pages,
photographies : Sébastien Sindeu,
texte : arno Bertina

DETROITS

SÉBASTIEN SINDEU
ARNO BERTINA

> **contacts**

Stéphane RESCHE
00 33 (0)6 76 24 60 48
stephaneresche@gmail.com

Sébastien SINDEU
00 33 (0)6 64 97 95 86
sebastien@sindeu.net

Nora Mareï
00 33 (0)6 71 11 54 25
marei.nora@gmail.com