

LA MANCHE APPROCHE HISTORIQUE D'UNE MER DIFFICILE

par M. Olivier CHALINE

(Séance publique du 23 janvier 2021)

Si la Manche n'est peut-être pas notre horizon immédiat, elle n'en est pas moins proche de nous, plus ou moins familière, selon nos activités, nos préoccupations, nos promenades. Elle forme une mer bordière, jamais très large mais plus variée qu'on ne l'imaginerait, du pas de Calais aux extrémités des terres. Sait-on combien sa dénomination a été longtemps aussi mal stabilisée que conflictuelle : Manche pour nous, *English Channel*, ces deux désignations n'étant pas antérieures au XVII^e siècle. Auparavant, les noms ont fluctué depuis l'époque romaine qui, impartialement, parlait tantôt de *Mare gallicum* et de *Mare britannicum*. On voit même surgir à partir du haut Moyen Âge l'appellation d'océan assortie de l'un ou l'autre des deux adjectifs. Mais avec les humanistes prévaut l'expression *Oceanus britannicus*, lourde de signification politique. Pour les sujets du monarque anglais, Elizabeth ou ses successeurs Stuart, il va de soi que cette mer, comme celle d'Irlande ou celle du Nord, est bien évidemment anglaise. Les eaux qui baignent l'archipel britannique sont objet d'appropriation. Elles sont pensées comme un territoire. Mais tout le monde s'accorde sur un fait, Manche ou Channel, c'est un passage. On l'exprime par la métaphore de la partie du vêtement dans laquelle on enfle le bras, comme par la réalité pure du canal.

À la différence des souverains anglais puis britanniques, l'historien a du mal à s'approprier la Manche, surtout pour en faire un objet d'étude d'un seul tenant, tant la frontière semble omniprésente. L'existence de la frontière maritime d'État franco-anglaise a eu comme conséquence

la très fréquente ignorance, même en histoire maritime, de la rive opposée. Au long des littoraux, les limites de provinces ou de comtés imposent des histoires juxtaposées : Boulonnais, Picardie, Normandie, Bretagne... le Couesnon n'étant pas seul obstacle de ce type, si bien qu'il devient difficile d'apprécier aussi bien les spécificités que les continuités. La multiplicité des villes côtières a débouché sur une série d'histoires portuaires sans comparaisons ni synthèses, avec plus d'intérêt pour des liaisons lointaines plus valorisantes que pour le cabotage ou la pêche proches.

Rares sont les travaux qui, au moins à une époque donnée, essayent de considérer la Manche comme un tout. Rares aussi sont ceux qui prennent vraiment en compte la mer dans ses données hydrographiques et météorologiques qui commandent la navigation. Car la Manche, ce n'est pas qu'une tâche bleue ou blanche sur une carte, ce sont des flots, des rives, des fonds, des circulations d'air, d'eaux, d'êtres vivants, de navires... C'est même une mer difficile avec des conditions de navigation complexes, ce qui peut facilement échapper à l'attention de qui n'est pas sensibilisé à ces aspects.

Mon propos sera de donner ici quelques éléments pour aider à comprendre dans la longue durée cet espace maritime si singulier. La Manche est tout à la fois un couloir qu'empruntent des utilisateurs qui ne sont pas tous des riverains, un trait d'union entre ses deux rives et une séparation qui ne se laisse pas oublier.

Un couloir

Tracés de côtes

Il y a eu d'abord une vallée irriguant un vaste bassin sédimentaire puis passant entre les massifs primaires érodés d'Armorique au sud, de Cornouailles au nord. A la fin de la glaciation du Würm, sous l'effet d'un réchauffement du climat, le niveau des eaux monte et le tracé de côte s'en trouve fortement modifié : c'est la transgression flandrienne à partir de - 15 000 jusqu'au début de l'ère chrétienne. Elle en a fait un bras de mer transformant en îles les plus hautes terres du Nord-Ouest du continent. La Manche existe désormais. Longue de 530 km et large au plus de 176 km à l'Ouest et de 41 km dans le pas de Calais, elle est peu étendue, 75 000 km², à comparer aux 575 000 de la mer du Nord. Elle s'approfondit à mesure qu'on s'avance d'est en ouest, sans jamais atteindre les abysses (180 m au grand maximum).

Examinons-la d'Ouest en Est, selon ce qui est la direction des vents dominants, mais aussi la montée du flot deux fois par jour.

FIGURE 1

Légende :

L'amplitude et l'horaire de l'onde de marée

(Référence : <https://www.u-picardie.fr/beauchamp/littoral/GRENOBLE-2>).

De part et d'autre, des finistères se répondent au Sud, les pointes de Bretagne et les îles de la mer d'Iroise, au Nord, précédés des îles Scilly (Sorlingues), les caps de Cornouailles : Land's End, puis Lizard Point.

Ensuite, des côtes d'abord à peu près Ouest-Est : des abers au Léon puis au Trégor comme de la Cornouailles à Start Point. Plus à l'Est des baies s'élargissent d'un côté comme de l'autre : en Angleterre elles se succèdent de Start Bay à Land Bay, en France elles sont de plus en plus marquées de Saint-Brieuc au Mont-Saint-Michel, avec l'archipel anglo-normand.

Mais ce premier bassin se referme alors : un peu du côté anglais, la côte se dirigeant vers l'Ouest-Sud-Ouest jusqu'au Bill of Portland, beaucoup du côté français avec la côte occidentale du Cotentin, Sud-Nord jusqu'au Nez de Jobourg et le cap de La Hague. La zone médiane de la Manche est plus resserrée, avec Portland et l'île de Wight au Nord, La Hague et Barfleur au Sud.

Un second bassin s'ouvre ensuite pour se rétrécir progressivement jusqu'au pas de Calais. Au Nord, le Solent sépare l'île de Wight de l'Angleterre et la côte reste Ouest-Est jusqu'aux falaises de Beachy Head. Au Sud, il y a le grand rentrant de la Baie de Seine et l'estuaire de celle-ci, le cap de la Hève marquant une nouvelle inflexion du tracé de côte.

Puis les côtes anglaises s'orientent vers l'Est-Nord-Est avec une succession de baies et de pointes (dont celle de Dungeness), tandis que la côte française, à partir d'Ault et de la fin des falaises, part vers le Nord-Est en étant ponctuée d'estuaires. Le détroit sépare Douvres du Cap Gris Nez.

Des couloirs difficiles

Ce couloir est une mer difficile et ce fut vrai tout particulièrement au temps de la navigation à voile. Il n'est pas facile d'en sortir, et à cet égard les Anglais, les Hollandais et les Scandinaves sont nettement désavantagés par rapport aux Français, surtout quand ceux-ci sont normands et plus encore bretons. Remarquons qu'il n'y a pas de port anglais majeur sur la Manche : ni Londres, ni Bristol, ni Liverpool.

Même en tenant compte des cinq ports médiévaux qui déclinent ensuite, soit des ports secondaires de pêche et de cabotage ou bien des bases navales développées à l'époque moderne. Le grand estuaire, celui de la Tamise, donne sur la mer du Nord. Tout autre est la configuration du côté français. S'il y a aussi une succession de ports de pêche et de cabotage de dimension régionale, la Seine qui draine le Bassin parisien se jette dans la Manche. À partir du Moyen âge, plusieurs ports majeurs se sont développés : Rouen, Le Havre, et un temps Saint-Malo, plus tard Cherbourg. Leurs horizons ont dépassé la Manche : mer du Nord et Baltique d'un côté, Atlantique, Méditerranée, océan Indien et même Pacifique de l'autre.

Mais que l'on parte des rives de la Manche ou que l'on utilise celle-ci comme un passage vers l'océan, les obstacles sont les mêmes. Des vents d'Ouest dominants qui peuvent retarder fortement la sortie et obligent à trouver des rades abris, Torbay ou La Fresnaye pour Saint-Malo, et des mouillages protégés, the Downs surtout. Le rythme des marées montant de l'océan contraint à mouiller pour attendre la renverse sans perdre ce qu'on a parfois péniblement parcouru. Au temps de la voile, il fallait donc étaler les marées.

Enfin, Start Point si significativement nommé du côté anglais, ou, bien plus à l'Ouest, Ouessant annoncent la sortie.

Mais pour qui arrive de l'Atlantique, l'entrée dans la Manche s'avère périlleuse, surtout si la visibilité est réduite. Encore au milieu du XIX^e siècle, il était très déconseillé de s'y engager de nuit ou par brouillard. L'erreur de navigation risque d'être fatale : l'archipel des Scilly avec ses nombreux récifs est d'autant plus redoutable qu'il n'est annoncé ni par la couleur des fonds ni par les profondeurs : en 1707, une escadre anglaise s'y perd, victime d'erreurs de latitude et plus encore de longitude. C'est pourquoi le *Longitude Act*, récompensant les recherches permettant de disposer d'horloges efficaces. En 1967, le Torrey Canyon qui se rendait vers le pays de Galles s'échoue puis se brise entre les Scilly et la Cornouailles. Un bâtiment qui cesse d'être gouvernable est un danger pour lui comme pour les autres : en 1978 par mauvais temps, une avarie de barre dans l'Ouest d'Ouessant rend le pétrolier Amoco Cadiz ingouvernable ; il entre dans la Manche, les tentatives de remorquage échouent et il coule devant Portsall provoquant une énorme marée noire. La conjonction vent d'Ouest et marée montante peut conduire loin et pas où l'on veut : pour peu que l'on perde de vue la côte anglaise, le flot peut vous pousser vers les Casquets.

Dans la Manche, la navigation est rendue périlleuse par des courants de marée particulièrement violents au large du Cotentin (notamment Raz Blanchard au Nord-Ouest), par des vents souvent forts (à La Hague

ils sont de force 6 et plus pendant un quart de l'année), ainsi que par des brouillards très présents (52 jours par an au cap de la Hève). Ces caractéristiques ont parfois été historiquement de grande conséquence : le naufrage devant Barfleur en 1120 de la *Blanche Nef* avec l'héritier d'Angleterre et de Normandie a permis aux Plantagenêt de s'imposer et de bâtir un vaste ensemble dynastique des frontières de l'Ecosse à la Guyenne. En 1688, un opportun vent d'Est bloque dans l'estuaire de la Tamise les vaisseaux de Jacques II Stuart et pousse son gendre et rival Guillaume d'Orange loin dans la Manche jusqu'à la baie de Torbay où il débarque, réalisant la dernière tentative de débarquement réussie. Mais le mauvais temps sur la Manche a sauvé à plusieurs reprises l'Angleterre de l'invasion et c'est une fenêtre entre deux perturbations qui, le 5 juin 1944, a poussé Eisenhower à lancer Overlord le lendemain.

Une intense circulation maritime

En dépit de ces difficultés, la Manche est devenue dès le Moyen Âge un axe d'intense circulation maritime.

FIGURE 2

Légende :

Porte-conteneurs en baie de Seine (Photo Olivier Chaline).

Toute l'Europe du Nord et du Nord-Ouest y circule, à tous les niveaux de pêche et de commerce. Ce sont d'abord les circulations très locales de la navigation d'estuaire, du petit cabotage, de la pêche locale ainsi que des traversées d'une rive à l'autre. Mais s'ouvrent déjà les horizons plus vastes qui sont ceux du grand cabotage européen, de la Méditerranée à la Baltique, et des pêches hauturières. C'est depuis la Manche ou par elle que l'on part pour des voyages au long cours : explorations, pêche à Terre-Neuve ou en Islande, navigations vers les colonies et expéditions de traite négrière, lignes transatlantiques. Enfin, la guerre surimpose ses opérations et ses reconversions.

Il y a clairement des routes que l'on peut suivre grâce aux routiers manuscrits puis imprimés et aux ouvrages géographiques néerlandais des XVI^e-XVII^e siècles. Ces routes sont un vécu, une expérience, un

savoir qui n'a rien d'abstrait. Les marins de ces âges de la voile forcent l'admiration. Jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, seuls de rares faisceaux lumineux viennent trouer l'obscurité les nuits sans lune. Il y a une demi-douzaine de phares sur la côte anglaise et moins encore du côté français, parmi lesquels Gatteville et La Hève construits en 1774-1775, grâce à la Chambre de commerce de Normandie.

Aujourd'hui, la continuité sur ce point est frappante : la Manche reste un passage obligé et une des routes maritimes les plus fréquentées de la planète avec 20 à 25 % du trafic mondial. Il suffit de regarder ci-dessous une capture d'écran du site <https://sailingheaven.com/fr> qui géolocalise tous les navires.

FIGURE 3

Légende :

Les bateaux de pêche sont en brun, les tankers en rouge, les cargos et porte-conteneurs en vert, les ferries en bleu foncé.

L'intensité du trafic, de jour comme de nuit, se remarque au premier regard avec une succession ininterrompue de navires : porte-conteneurs, pétroliers. Ils suivent deux rails parallèles, en sens opposé et qui ne doivent en aucun cas se rencontrer. Le dispositif de séparation du trafic a été mis en place dans le pas de Calais en 1967, établi en 1973 à Ouessant et aux Casquets, modifié depuis. Il importe de surveiller un tel trafic : c'est le rôle des CROSS (Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) Corsen (jusqu'à la baie du Mont-Saint-Michel), Jobourg (Manche centrale jusqu'à Antifer) et Gris Nez (Manche Est et Pas-de-Calais jusqu'à la Belgique). Mais, la Manche, c'est aussi une mer que l'on traverse pour aller d'une rive à l'autre.

Un trait d'union

La paix romaine

À plusieurs reprises, la Manche a été, à des degrés divers, une mer unissant deux rives appartenant à un même ensemble. Plus sûrement qu'à l'âge de fer avec les Celtes, on en trouve le premier exemple avec la conquête romaine de la Bretagne, pas encore Angleterre. Après une première expédition menée par César qui l'inclut dans la périphérie du monde romain, la Bretagne n'est conquise qu'en 43 après Jésus-Christ.

La présence romaine s'avère durable puisque les légions ne retournent sur le continent qu'en 410. Relevons plusieurs caractéristiques de la *Pax romana* maintenant établie sur les deux rives de la Manche. L'élément clé de la conquête, puis de l'autorité romaine, c'est le détroit, le (futur) pas de Calais. Rien ne manifeste mieux la présence de Rome que l'édification de phares se faisant face : sur le continent, au cap Gris Nez la « tour d'ordres » qui subsista jusqu'à son effondrement en 1640 et à Douvres (*Dubris*) deux phares, dont l'un existe encore pour partie, intégré à la chapelle du château.

La conquête de la Bretagne a entraîné une plus grande attention de Rome à la rive opposée où sont développées des routes (denses dans la vallée de la Seine et le Caux, parcourant aussi le Cotentin du Sud vers le Nord), des villes et une infrastructure militaire. Aucune des villes les plus importantes n'est au bord de la mer, mais il y a toutefois une succession de ports, pour certains d'estuaire (Harfleur, Lillebonne, Aizier plus modestement) ou de fond d'estuaire (Rouen). L'extrémité occidentale de la Manche apparaît plus marginale et moins bien tenue, surtout du côté anglais, alors que l'Armorique est desservie par un dense réseau de voies. Mais de part et d'autre de la Manche, les traces d'une même appartenance au monde romain sont là : des fortifications de Douvres à Brest, des maisons avec des mosaïques à Exeter comme à Lillebonne, des populations urbaines pour une part venues d'autres provinces éloignées de l'Empire.

A partir du III^e siècle, la christianisation est un élément qui lie ensemble les deux rives.

Les invasions d'une part viennent à bout de Rome et font de la mer, pas uniquement de la Manche, une porte de sortie vers des territoires qui semblent offrir un refuge. A la fin du VI^e siècle et au début du VII^e siècle, sous la pression de la conquête saxonne, des migrants bretons passent la Manche pour s'installer dans un territoire de Gaule dont ils changent le destin, transformant l'Armorique en Bretagne. D'autres gagnent l'Irlande ou la Galice. Une nouvelle fois, la mer devient un trait d'union.

Le duché et le royaume

Mais c'est une autre série de conquêtes qui conduit à la mise en place d'un nouvel ensemble sur les deux rives de la Manche. L'expédition menée en Angleterre par le duc de Normandie Guillaume, vainqueur en 1066 à Hastings de son rival Harold, fait de la Manche, traversée avec succès par l'armée normande l'espace intermédiaire d'un double État, ducal au Sud, royal au Nord. Cette union dure jusqu'en 1204. La Manche n'a jamais été un lac normand : ni le duché de

Bretagne, ni les côtes picardes et boulonnaises n'ont été dominées par les successeurs de Guillaume. Deux villes deviennent alors complémentaires, symétriques même à certains égards : Rouen et Londres. Avec le fleuve, de nombreuses paroisses et des maisons à colombages, Londres, avant le grand incendie de 1666 n'était pas très dépaysant pour un rouennais. La Tour de Londres (*White tower* surtout, 1078) est un gros donjon normand, comme celui de Norwich (1067). Une même aristocratie normande, qui parle français, a ses domaines de part et d'autre de la Manche, dans des régions au climat et aux paysages souvent comparables. Il en va de même pour certaines abbayes normandes qui reçoivent ou fondent des prieurés. Si l'architecture religieuse romane normande est déjà connue en Angleterre avant 1066, le temps est venu des cathédrales dites anglo-normandes inspirées notamment des grandes réalisations de Guillaume (abbayes aux Hommes et aux Dames à Caen) ou de son temps (Jumièges). Lanfranc, abbé du Bec, commence en 1070 la cathédrale de Canterbury. Tours lanternes, élévations monumentales, mise en valeur du maître-autel, il y a aujourd'hui encore, de part et d'autre de la Manche, un air de famille entre celles de ces grandes églises qui ont survécu.

FIGURE 4

Légende :

Caen, l'abbaye aux Hommes qui abrite le tombeau de Guillaume le Conquérant (Photo Olivier Chaline).

Pourtant, d'autres dynamiques ont prévalu, dynastiques, linguistiques, artistiques etc. L'Etat royal et ducal anglo-normand a connu des recompositions internes qui vont finir par provoquer sa dislocation. Dans l'ensemble des possessions des Plantagenêt, la Normandie perd de son importance et l'Atlantique, voie d'accès à la Guyenne, compte autant que la Manche. Les liens s'érodent progressivement si bien qu'au début du XIII^e siècle, le duc apparaît de plus en plus comme un monarque anglais prélevant des impôts mais incapable de défendre le duché d'une conquête française de plus en plus inéluctable. Il y a pourtant entre 1415 et 1450 une reconstitution du lien rompu par Philippe Auguste en 1204. La conquête anglaise menée par Henry V à partir d'Harfleur aboutit à une France anglaise dont la Normandie n'est plus que la province la plus proche de l'Angleterre. Était-ce déjà trop tard ? L'épopée de Jeanne d'Arc tend à le prouver. Il y a déjà définitivement deux nations. Après la reddition de Caen, la

Manche cesse en 1450 d'être un trait d'union entre deux parties d'un même ensemble politique.

Les Britanniques sur le continent

Désormais, lorsque la mer rapproche les populations des deux rives, c'est de manière plus pacifique, entre deux périodes de tension, voire de guerre. Certaines marchandises sont échangées d'une rive à l'autre : l'étain de Cornouailles, les toiles bretonnes avant les guerres du roi Louis XIV comme les textiles britanniques plus tard quand sont levées les barrières protectionnistes ; les oignons de Roscoff que, de 1828 aux années 1970, les *Johnies* allaient vendre en Angleterre... Calais, Dieppe, Le Havre sont anciennement des points d'entrée pour les Britanniques se rendant sur le continent. La fin des guerres napoléoniennes est le signal, surtout en Normandie, d'un véritable afflux d'arrivants en tous genres et qui ne se dément pas de tout le siècle.

Adeptes de la mode lancée à Brighton dans le dernier quart du XVIII^e siècle de la villégiature littorale et des bains de mer, les Britanniques sont à Dieppe, plus tard à Dinard. Tout notre rapport à la mer s'en est trouvé changé. Amateurs d'art médiéval en ces temps de romantisme, ils visitent, croquent, peignent, achètent parfois aussi ce que les Français dédaignent et bradent. Conjuguant la lumière et l'eau, la Manche est au cœur de l'œuvre de Turner qui a parcouru la vallée de la Seine avec ses carnets et consacré à Quillebeuf un de ses tableaux les plus achevés. Capitalistes, techniciens, ingénieurs, ouvriers qualifiés, ils accélèrent la révolution industrielle. Le premier pont du chemin de fer à Rouen, métallique, n'était-il pas « le pont aux Anglais » ? Ils dessinent et bâtissent usines et cités industrielles à la mode de chez eux. En définitive, qu'un siècle après Waterloo Rouen soit devenue entre 1914 et 1918 le grand port continental de l'armée britannique n'a rien de surprenant.

Plus près de nous, dans le dernier demi-siècle, une fois le Royaume-Uni entré dans le Marché commun en 1973 et bénéficiant l'année suivante du Tour de France, la Manche a bel et bien joué un rôle de trait d'union entre les deux nations. En 1972 démarre à Roscoff l'activité de Brittany Ferries, une entreprise de transport maritime fondée par Alexis Gourvenec, au départ pour écouler au Royaume-Uni les productions agricoles bretonnes. En 2018, l'entreprise avec douze navires et onze lignes, pas toutes dans la Manche, est le premier employeur de marins sous pavillon français. Les traversées se font depuis Roscoff, Saint-Malo, Cherbourg, Ouistreham et Le Havre vers Plymouth, Poole et Portsmouth, soit à bonne distance du nouveau Tunnel sous la Manche entre Calais et Folkestone, inauguré en 1994. En 2001, afin de maintenir

la liaison Dieppe-Newhaven malmenée par la concurrence et les grèves, le département de la Seine-Maritime a acheté le port de Newhaven. En 2019, un nouveau terminal y est aménagé. C'est une compagnie danoise qui exploite actuellement la ligne.

Mais aujourd'hui bien des incertitudes pèsent sur ces activités : le Brexit voté en 2016 et devenu effectif au 1^{er} janvier 2021 ainsi que les confinements successifs imposés depuis 2020 par la pandémie ont, par exemple, mis en péril la situation financière de Brittany Ferries, provoquant l'intervention des deux régions Bretagne et Normandie. Aussi bien la politique que le virus ont rappelé avec force que la Manche non seulement était une frontière mais pouvait le redevenir avec une intensité oubliée.

La frontière

La frontière est pour la Manche la réalité historique la plus durable. Après la fin de la paix romaine, elle renaît de la dislocation de l'Empire, et dure jusqu'en 1066 pour la Normandie, plus durablement ailleurs comme en Bretagne ou en Picardie. La Manche devient intégralement frontière reportée quand en 1204 la monarchie française conquiert la Normandie. Une fois Calais repris par les Français en 1558 au grand désespoir de Mary Tudor, la limite d'État correspond à la mer, en dépit de quelques occupations de ports français lors des guerres de religion (Le Havre, Roscoff).

La guerre

Frontière signifie ici durablement affrontements. Pour les riverains, la menace vient d'abord de la mer. Ce sont les flots qui portent les envahisseurs. Les Vikings qui remontent les estuaires, celui de la Seine notamment, et des pillards deviennent des conquérants sédentarisés. Puis, en 1066, les Normands de Guillaume, d'abord poussés jusqu'à la baie de Somme, finissent par bénéficier d'un vent favorable qui leur permet de débarquer à Pevensey avant de livrer bataille à Hastings. Lors de la guerre de Cent Ans, en 1346, les Anglais d'Edouard III entrent par le Cotentin, puis, en 1415, ceux d'Henry V attaquent Harfleur, comme le rappelle une mémorable tirade de Shakespeare...

En 1688, les Hollandais de Guillaume d'Orange débarquent à Torbay pour renverser le catholique Jacques II. C'est enfin l'Armada alliée surgissant devant les défenseurs du Mur de l'Atlantique dans l'aube grise et humide du 6 juin 1944. Je ne cite là que les expéditions qui ont le plus marqué l'histoire. Il y en eut bien d'autres, ratées ou avortées (le Camp de Boulogne 1805, Seelöwe 1940). Et d'autres

encore aux ambitions plus modestes : « descentes », bombardements, raids ponctuels, dans les deux sens. N'oublions pas les évacuations réussies ou non, Calais, Saint-Valery en Caux, Le Havre, Cherbourg en 1940, modestes en comparaison de Dunkerque, mais non sans tragédies.

Les batailles navales n'ont pourtant pas été si fréquentes dans la Manche. C'est pourtant là que Tourville remporta sa plus grande victoire, Béveziers / *Beachy Head* en 1690, balayant les forces anglo-hollandaises, mais sans pouvoir exploiter l'avantage. Deux ans plus tard, au large de Barfleur, il tint tête aux mêmes adversaires deux fois plus nombreux dans un combat dont on ne retint que les suites malheureuses, l'incendie des vaisseaux de La Hougue et de Cherbourg. C'est davantage la course, malouine, anglo-normande, granvillaise, havraise, dieppoise etc... qui emplit la mer de ses exploits et de ses échecs. Alors qu'au XVI^e siècle les intermittentes forces navales des rois de France pouvaient menacer les côtes anglaises, comme le rappelle l'épave de la *Mary Rose* (1545) sombrée dans le Solent en se portant aux devants des Français, ensuite la Royal Navy est bien davantage chez elle que la Marine royale. Elle dispose d'une base importante, Portsmouth, puis développe Plymouth, plus commode pour surveiller Brest. La marine française n'a qu'un petit arsenal au Havre et rien d'autre en Manche avant l'aménagement de Cherbourg à partir de 1785.

Mais la crainte de l'ennemi venu de la mer a pesé durablement sur les deux littoraux. L'effort de fortification a été considérable, des châteaux forts (Dieppe ou Douvres) aux défenses de Cherbourg et de Portsmouth. La veille fut une réalité à chaque conflit, des « cabanes Vauban » du Cotentin aux stations radar britanniques de 1940. A maintes reprises la dévastation est venue de la mer : en 1694 à Dieppe, au Havre et à Saint-Malo, puis plus tard ainsi que du ciel depuis l'autre rive : en 1944 au Havre, à Caen et à Saint-Malo.

Il n'est pas de tout repos de vivre au bord de la Manche... cette mer frontière.

FIGURE 5

Légende :

Bombardement de Dieppe, gravure du début du XVIII^e siècle, Paris, BNF, Gallica, Wikipédia.

Tracer la frontière

Où passe au juste la frontière franco-anglaise ? Dire qu'elle passe au milieu de la mer ne suffit pas. Point de bornes au milieu des flots... Le tracé est encore plus théorique qu'à terre. Il a fallu une succession d'accords, surtout celui de Londres en 1982, pour déterminer des points et donc des segments, de la mer du Nord à l'Atlantique, de manière à délimiter les eaux territoriales des deux pays. S'y ajoute une frontière dans le tunnel sous la Manche, définie en 1986 par le traité de Cantorbéry.

Mais 1204 a eu d'interminables conséquences dans l'archipel anglo-normand. Les îles (Jersey, Guernesey, Alderney / Aurigny) ont échappé à la conquête française, si bien qu'elles demeurent la seule partie du duché conservée par la dynastie anglaise. Elizabeth II règne ici en tant que duc de Normandie. La coutume de Normandie y reste la norme juridique, pour le plus grand plaisir des historiens du droit, et la justice est rendue par les baillis de Jersey et de Guernesey. Les îles anglo-normandes n'appartiennent pas au Royaume-Uni mais sont une *Crown dependency* qui était, avant le Brexit, hors Union Européenne, avec une grande autonomie. À partir des années 1960, elles deviennent un paradis fiscal. Proches des côtes françaises, les îles anglo-normandes ont été un foyer de corsaires et de contrebandiers, un refuge (pour les huguenots fuyant la Révocation, pour les émigrés de la Révolution, pour Victor Hugo sous le Second Empire). Cette proximité a valu à Jersey et à Guernesey d'être occupées par les Allemands entre 1940 et 1945.

Si la France ne les a jamais sérieusement convoitées, la délimitation des souverainetés a été longue à conclure. Pour les îlots des Écréhous (à l'Est) et le plateau des Minquiers (au Sud), il a fallu attendre la décision en 1953 de la Cour internationale de Justice de La Haye donnant raison au Royaume-Uni.

La question fut aussi durablement celle des droits de pêche dans les eaux entourant l'archipel. Après bien des incidents, des accords furent signés en 1839, ceux dits de la Baie de Granville qui entrèrent en vigueur en 1843. Ils distinguèrent trois zones : une exclusive française, de Carteret à la pointe du Meinga entre Cancale et Saint-Malo incluant les îles Chausey, une exclusive jersiaise et une « mer commune » comprenant les Minquiers. Ces accords ont été renégociés à plusieurs reprises, encore en 2014.

Le Brexit a fait rouvrir le dossier mais qui a été vite refermé par Jersey. Les pêcheurs français, normands notamment, titulaires du droit de pêche Baie de Granville, avaient accès avant le 1^{er} janvier 2021 aux eaux jersiaises. A l'automne 2020, Jersey a dressé la liste des 57 navires

français, sur 340, qui seraient seuls autorisés à compter du 17 janvier suivant. La question de l'appropriation de la mer et de ses ressources est ici particulièrement sensible.

Territorialisation de la mer

Historiquement, la territorialisation de la Manche a été principalement le fait de l'Angleterre. Celle-ci eut longtemps un pied sur le continent, en Normandie, en Guyenne, plus tardivement à Calais et à Guines, près de laquelle Henri VIII rivalisa de faste avec François I^{er} au Camp du drap d'or en 1520. Les bas-reliefs de l'hôtel de Bourgtheroulde à Rouen en témoignent. Les monarques anglais ont tout au long de l'époque moderne considéré que les eaux de la Manche étaient le prolongement de leur territoire. Ils faisaient de même pour la mer du Nord et celle d'Irlande. En 1637, le roi Charles I^{er} Stuart fit construire un puissant vaisseau dont le nom était à lui seul une proclamation : *Sovereign of the Seas*. Et la riche décoration sculptée du château arrière déclinait cet ambitieux programme. Il ne s'agissait pas alors d'être le souverain de toutes les mers du globe – nous ne sommes pas encore au XVIII^e siècle – mais déjà de celles baignant l'archipel britannique, dont la Manche. Les Hollandais puis les Français firent les frais de cette appropriation manifestée à coups de canons.

Il n'est pas inutile d'inverser la carte de la Manche telle que nous la voyons ordinairement, soit avec le Nord en haut, pour mieux comprendre la perception que les Anglais en avaient et en ont parfois encore.

FIGURE 6

Légende :

La Manche vue par les Britanniques.

La Manche est le fossé protecteur de l'Angleterre face aux voisins malintentionnés de la rive opposée. Loin d'être partagée en son milieu par un tracé de frontière abstrait, ce qu'elle est en droit aujourd'hui, elle est dans les représentations collectives *the English Channel*. Les eaux en sont parcourues par les vaisseaux de la Royal Navy, ces murailles de bois qui protègent l'Angleterre, ses institutions, ses libertés et son Église des entreprises néfastes papistes et absolutistes, qu'elles soient espagnoles ou françaises. Et aussi de la subversion révolutionnaire,

cette nouvelle modalité de l'autoritarisme continental. La vraie frontière de l'Angleterre, c'est la côte opposée. Force est de constater que cette prétention anglaise a été largement acceptée du côté français. Les juristes du roi de France, peu maritimes, n'ont pas cherché à doter leur maître d'une souveraineté sur les flots. Et celui-ci a surtout cherché à protéger ses ports des « descentes » anglaises en les fortifiant plutôt qu'en déployant ses navires dans la Manche.

Depuis le XVI^e siècle, franchir cette mer a été l'objectif de fugitifs très divers cherchant à mettre les flots entre eux et le pays qu'ils voulaient ou devaient quitter : catholiques anglais et partisans des Stuart détrônés, huguenots français, émigrés de la Révolution, Français voulant continuer le combat contre les Allemands...

La territorialisation de la Manche n'est pas une question d'un autre temps, même si le dossier est complexe. C'est d'abord une affaire de sécurité maritime. La Manche, du fait de son étroitesse, est à la fois partagée entre deux États et une zone de transit à fort trafic. C'est tout spécialement le cas dans le pas de Calais. Par l'accord du 2 novembre 1988, France et Royaume-Uni s'étaient engagés à coopérer pour assurer la sécurité de la navigation. Mais en 2010, pour faire des économies, le Royaume-Uni a cessé d'entretenir des remorqueurs de haute mer, obligeant la France à modifier le déploiement des siens, les Abeilles (*Bourbon* à Brest, *Liberté* à Cherbourg et *Languedoc* à Boulogne, où son remplacement aura bientôt lieu). Avec un tel désengagement « Laissez faire, laissez couler » semble être la maxime britannique... Le contrôle des flux de migrants voit au contraire le poste frontière porté sur la côte française. Avec la série d'accords commencée par le protocole de Sangatte en 1991 (avant la mise en service du tunnel), c'est donc sur le sol français que sont retenus les candidats à l'immigration indésirables au Royaume-Uni. On sait quelles conséquences en sont résultées, la « jungle » de Calais comme la dispersion çà et là en France de migrants qui ne devaient pas y séjourner... Comment empêcher les traversées irrégulières, par toutes sortes de moyens, surtout par le pas de Calais ? Un nouvel accord bilatéral franco-britannique est signé le 28 novembre 2020 dans ce but, mais son efficacité semble relative. L'attraction du Royaume-Uni sur les migrants ne s'est pas démentie, tout au contraire. Comme les ports ne leur sont plus accessibles, ils tentent la traversée ailleurs, en toute saison et par presque tous les temps, les passeurs les fournissant en embarcations bon marché, fragiles et instables ; les naufrages montrent les risques encourus. De moins de six cent en 2018, le nombre des migrants est monté progressivement à plusieurs milliers. Seul le démantèlement effectif des filières de passeurs peut réduire la pression.

La pêche reste une pomme de discorde et la réglementation européenne, tant qu'elle s'est appliquée aux deux pays, n'y a rien changé. Les pêcheurs britanniques voyaient d'un très mauvais œil la venue dans les eaux anglaises des bâtiments étrangers, notamment français. Mais ils trouvaient tout à fait normal de venir en baie de Seine pêcher des coquilles Saint-Jacques selon un calendrier plus favorable que celui des Français. Il en est résulté des incidents sérieux, en 2012 puis 2013, baptisés avec quelque emphase « guerre de la coquille » / « *scallop war* ». Lors du referendum de 2016, le Brexit a atteint ses meilleurs scores chez les pêcheurs. Or les eaux britanniques sont plus poissonneuses que les eaux françaises... Et il faut renégocier chaque année les quotas de pêche, avec pour objectif de réduire les prises de 25%. L'impact est sévère pour les pêcheurs français.

Mais le terme de « territorialisation » peut aussi recouvrir d'autres réalités maritimes, juridiques, écologiques et faire apparaître d'autres acteurs et d'autres limites qui découpent en effet la mer en zones différenciées selon qu'on entend les protéger (avec les aires marines) ou les exploiter d'une manière ou d'une autre (par les parcs éoliens notamment). Il y a là des facteurs de complexité et des conflits d'usages ignorés jadis.

FIGURE 7

Légende :

Organisation de la Manche (Référence : Atlas transmanche <https://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr>).

Quelques remarques pour conclure :

Ainsi la Manche est bien une mer difficile. Elle l'est d'abord pour la navigation qui, même aujourd'hui, rencontre bien des difficultés liées aussi bien à l'étroitesse des eaux et aux conditions météo qu'à l'intensité du trafic. Elle l'est ensuite parce qu'elle est celle du voisinage longtemps conflictuel de deux États et de deux nations avec une frontière qui ne se laisse jamais oublier. Le Brexit vient de nous le rappeler. Difficile, elle l'est enfin pour l'historien car écrire l'histoire de la Manche, c'est devoir tenir ensemble plusieurs histoires, celle de chacune des deux rives, celle de la mer depuis laquelle il faut regarder ces côtes qui se ressemblent parfois plus qu'on ne penserait, sans jamais être les mêmes. La comparaison des deux Monts Saint-Michel, celui de

Normandie et celui de Cornouailles ne résume-t-elle pas expressivement cette parenté lestée d'irréductible différence ?

Pour aller plus loin :

- . Olivier Chaline, *La mer en France. Quand les Bourbons rêvaient des océans*, Paris, Flammarion, 2016.
- . Olivier Chaline, Richard Harding (dir.), « *L'Angleterre vue de la mer au temps de la voile* », *XVI^e-XIX^e siècles, Histoire, Économie, Société*, 1-2020.
- . Renaud Moreux, *Une mer pour deux royaumes. La Manche frontière franco-anglaise aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Presses universitaires de Rennes, 2008.

Trois sites sont particulièrement utiles :

- . Celui de l'Atlas transmanche des universités de Caen et Portsmouth : <https://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr>
- . Celui de la Préfecture maritime Manche et Mer du Nord, dont la zone de compétence va du Mont-Saint-Michel à la frontière belge : <https://premar-manche.gouv.fr>
- . Celui de Haropa, port qui réunit les ports du Havre, de Rouen et de Paris, constituant désormais le premier ensemble portuaire de France : <https://www.haropaport.com>