HAL
open science

La sécurisation de la frontière ou l'apparition de territoires-frontières L'exemple de la région des Hauts-de-France

François Moullé

To cite this version:

François Moullé. La sécurisation de la frontière ou l'apparition de territoires-frontières L'exemple de la région des Hauts-de-France. Revue d'économie régionale et urbaine, 2018. hal-03430121

HAL Id: hal-03430121

https://univ-artois.hal.science/hal-03430121

Submitted on 16 Nov 2021

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.

La sécurisation de la frontière ou l'apparition de territoires-frontières

L'exemple de la région des Hauts-de-France*

Securing the border or the emergence of border territories

The example of the Hauts-de-France region

François Moullé
Université d'Artois, laboratoire *Discontinutiés,* EA 2468
Francois.moulle@univ-artois.fr

Mots-clés : frontière, fonctions de la frontière, contrôle, filtre, ouverture

Keywords : border, border's functions, check, control, opening

Classification JEL : F50, F68, R12, R58

*La région des Hauts-de-France correspond à la fusion depuis le 1er janvier 2016 des régions Nord Pas-de-Calais et Picardie dans le cadre de la loi NOTRe de juillet 2015.

Résumé

Les frontières Schengen sont aujourd'hui bousculées par les tensions géopolitiques internationales et les flux migratoires internationaux. Nous nous intéressons aux processus de transformation des modalités de contrôles aux frontières pour comprendre comment le territoire est utilisé par les pouvoirs publics pour garantir à la fois les fonctions de filtres et celles permettant la fluidité des échanges. Chaque fonction de la frontière est localisée sur le lieu où elle pourra être utilisée de manière performante, les lieux de la coopération ne seront pas ceux des échanges ou ceux du contrôle. Nous assistons donc à un éclatement spatial de la frontière s'organisant en système frontalier, fruit d'une co-construction de la frontière, entre les différents acteurs, notamment publics et privés mais aussi de part et d'autre de la frontière, pour optimiser la frontière dans sa dualité ouverture-sécurité.

Abstract

The Schengen borders are today shaken by international geopolitical tensions and international migratory flows. We are interested in the border control arrangements transformation process to understand how the territory is used by the authorities to ensure both filters functions and those permitting the flow of trade. Every function of the border is located at the most efficient place, the scene of cooperation will not be those of exchanges or those of control. So we are seeing a space bursting of the border, organized as a border system fruit of a co-construction of the border between the different stakeholders including public and private, but also on both sides of the border – to optimize the border Its openness-security duality.

- 1 -
Introduction

Dans le cadre de la mondialisation et de la construction européenne, la société se transforme tant sur le plan économique que technique. L'augmentation des échanges, notamment depuis les années quatre-vingt (Grataloup, 2006) accompagnée d'une évolution importante pour l'organisation et la gestion des flux avec la révolution numérique, constitue un défi important pour le contrôle public des territoires. Les barrières douanières s'abaissent, voire disparaissent, progressivement pour de nombreux produits manufacturés ; ce qui ne signifie pas la disparition du contrôle à la frontière, mais plutôt la sophistication de son organisation, permettant à la fois la fluidité des flux et la garantie de la sécurité des produits en appliquant des normes pour protéger les consommateurs.

L'Europe, dans son projet initié par le Traité de Rome, a permis jusque dans les années quatre-vingt une intégration par les échanges. Les flux de marchandises, d'informations et de capitaux ont cru régulièrement grâce à la dévaluation fonctionnelle des frontières dans ces trois domaines. Une partie des gouvernements s'engage alors dans un partenariat pour faciliter les flux de personnes, élément constitutif du Traité de Rome non honoré. C'est ainsi que l'accord intergouvernemental de l'espace Schengen a été signé en 1985 pour une mise en place en 1995.

Dans le nord de la France, cette mise en place fonctionnelle des frontières de l'espace Schengen va nettement différencier les deux dyades, segment de frontière entre deux États, avec d'un côté la dyade franco-belge marquée par un fort *debordering*, et de l'autre, une dyade franco-britannique soudainement plus complexe à cause du *Brexit*, en attendant la fin du processus de séparation britannique, forme de laboratoire spatial où *debordering* et *rebordering* sont concomitants.

La différenciation des deux dyades est d'abord liée aux statuts juridiques. L'une est une frontière interne donc ouverte de l'espace Schengen, l'autre est une frontière extérieure, de plus elle est matérialisée par un espace maritime. Dès l'origine de l'espace Schengen, les migrants passent sans difficulté la frontière franco-belge tandis qu'ils viennent buter contre la frontière franco-britannique, pour ceux qui souhaitent rejoindre le Royaume-Uni.

Le territoire est donc ouvert aux flux dans la logique de la globalisation et des engagements européens. Pour autant, les acteurs institutionnels ont pour mission de mettre en place une politique territorialisée favorisant les échanges légaux tout en garantissant la sécurité (Bigo *et al.*, 2011) des personnes et des biens. Comment le territoire est-il structuré pour répondre à des enjeux de frontières où les flux ne concernent pas seulement les lignes des dyades mais aussi de multiples nœuds des réseaux et les réseaux eux-mêmes ? L'ensemble du territoire régional est concerné par les enjeux de contrôle et de sécurité, pouvons-nous alors parler de mise en frontière du territoire ? C'est-à-dire que la frontière ne se limiterait plus à la ligne frontière et à son espace frontalier, les enjeux nécessiteraient la structuration de l'ensemble du territoire pour répondre à l'équilibre entre fluidité des flux et sécurité du territoire.

Pour répondre à cette problématique, nous proposons deux hypothèses.

D'une part, l'espace Schengen, mis en place dans un contexte géopolitique marqué par l'idée de l'ouverture des frontières dans le cadre d'une globalisation des économies, est aujourd'hui inadapté face aux pressions migratoires et à une forte tendance à la fermeture du monde.

D'autre part, nous n'assistons pas à un *rebordering* de la ligne frontière, mais à la mise en frontière du territoire par une demande de sécurisation généralisée et des contrôles diffus et aléatoires.

Après avoir présenté les outils théoriques pour comprendre les enjeux, nous nous intéresserons à la mise en œuvre pratique des outils de contrôle et de sécurisation liés aux fonctions de la frontière sur le territoire septentrional de la région des Hauts-de-France. Cela nous permettra de démontrer la mise en frontière du territoire en dernière partie.

- 2 -
Un contexte général lié à la complexité de la géopolitique

2.1. La frontière, au cœur des mutations contemporaines du monde

L'ordre international repose sur l'idée que le monde est divisé en États dont le pouvoir s'exerce sur des territoires délimités par des frontières stables (Taylor, 1994). La mondialisation n'a pas remis en cause ce principe puisque les négociations et les traités internationaux sont bien signés par les États. Paradoxalement, elle valorise le rôle des États sur le plan juridique malgré des entreprises transnationales qui pourraient rêver d'un monde sans frontières. Les frontières révèlent le pavage du monde où chaque entité à des corpus juridiques et des règles économiques propres, les différences ainsi créées sont des moteurs des échanges internationaux. Un monde sans frontière annihilerait en partie le principe des échanges puisqu'ils sont fondés sur des avantages comparatifs liés aux différenciations réglementaires et de niveau de vie.

La frontière sépare donc deux systèmes territoriaux, caractérisés par l'existence de cadres juridiques et institutionnels différents (Raffestin, 1986). La ligne frontière est à la fois une représentation cartographique et la limite réelle entre deux corpus juridiques. L'organisation du pouvoir et du territoire, ainsi que les lois qui s'appliquent pour les citoyens ne sont pas les mêmes de part et d'autre de la ligne frontière. L'Union européenne est intéressante pour cela car les convergences voulues n'ont pas effacé les lignes frontières. Il n'a jamais été question d'une fusion dans une

logique impériale, la logique fédéraliste a été régulièrement débattue mais jamais décidée.

Néanmoins, le modèle de la frontière wesphalienne est remis en cause par la mondialisation et par la construction européenne. Nous sommes incités à considérer que les frontières des États sont des limites marquées par un processus d'intégration et que la dévaluation qui les caractérise prend à la fois des aspects politiques, fonctionnels et cognitifs (Van Houtum, 2000). Ainsi, la frontière est à la fois un révélateur des interactions (Barth, 1969) de notre monde et le lieu de nouveaux enjeux. De la marge, les espaces frontaliers sont parfois devenus des métropoles transfrontalières dynamiques où la frontière est utilisée comme ressource (Sohn, 2014) dans le cadre de convergences et de complémentarités économiques, de nouvelles occasions en matière de gouvernances où les responsables politiques utilisent de nouvelles potentialités transfrontalières pour améliorer la vie quotidienne (Paasi, 1999) des habitants et des frontaliers. Ainsi, la représentation de la frontière est bouleversée. De la ligne reconnue par des traités internationaux et représentée sur les cartes des géographes, elle devient un attribut du territoire considéré comme une opportunité d'ouverture et elle est intégrée dans l'espace vécu par la multiplication des flux locaux et régionaux. Cette métamorphose ou passage de la situation wesphalienne (Moullé, 2017, p. 79 et p. 301) à post-westphalienne est particulièrement visible depuis plusieurs décennies dans l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai (Reitel et Moullé, 2015).

Les dynamiques européennes et celles liées à la mondialisation provoquent donc la concomitance de dispositifs de dévaluation et de renforcement des fonctions de la frontière (Andreas et Biersteker, 2003 ; Van Houtum *et al.*, 2005 ; Amilhat-Szary et Fourny, 2006 ; Scott, 2009 ; Amilhat-Szary, 2015). Les nombreux auteurs, qui ont argumenté cette thèse, constatent tous que la dévaluation de la frontière n'empêche pas les autorités de mettre en place des outils de contrôle, de surveillance et de sécurité (Bigo *et al.*, 2011) localisés à la frontière ou ailleurs pour permettre aux flux de se développer dans un cadre politiquement contrôlé. La liberté des échanges *sous surveillance* est considérée comme une clé nécessaire pour que le projet économique libéral, porté par l'Union européenne et les grandes instances mondiales, fonctionne. Le nouveau code des douanes européen (2016) permet ainsi un suivi de la marchandise tout en garantissant la fluidité du commerce.

Les échanges de marchandises sont organisés dans le cadre de chaînes logistiques (Supply Chain) pour garantir la qualité du transport, la sécurité des marchandises et les déclarations règlementaires en douane. L'enjeu est donc de garantir la fluidité des flux et leur sécurité. Le passage d'un territoire national à un autre est une traversée de la frontière où les règles et les normes varient. Leur respect correspond à la légalité. Ni une entreprise privée, ni les responsables politiques n'ont intérêt à voir des contrefaçons circuler, elles pourraient mettre en danger le consommateur et représentent un manque à gagner pour l'entreprise et éventuellement pour le service des douanes chargé de récolter les taxes douanières qui participent aux recettes de l'État. Dans les figures de la frontière, le douanier et le contrebandier sont les deux faces d'une même réalité.

Par ailleurs, les flux de personnes s'organisent dans la même logique où l'enjeu est de limiter au maximum les contraintes liées au passage de la frontière tout en cherchant à éviter le passage d'une personne non-autorisée, considérée alors comme migrant clandestin.

La frontière doit donc être considérée dans sa rencontre entre la fixité de la ligne et la dynamique des flux qui la traversent, flux matériels et immatériels, gouvernance et projet d'action transfrontalière. Ainsi des phases peuvent être observées par les processus de *bordering, debordering, rebordering* (ANDREAS et BIERSTEKER, 2003). La frontière westphalienne est typiquement une logique de *bordering*, processus de construction de la frontière par des traités, des représentations cartographiques et l'affirmation par le bornage du marquage de la ligne. Le *debordering* correspond aux dynamiques de dévaluation permettant à toutes les échelles d'utiliser autrement la frontière dans le cadre de projets partagés pour permettre le développement des territoires et l'amélioration de la vie quotidienne transfrontalière. Nous observons actuellement des processus lourds de sécurisation de la frontière, nous les décrirons dans la partie suivante. Ce *rebordering* n'empêche pas des coopérations au point d'observer des logiques de co-construction (GILBERT *et al.*, 2014) de la frontière tant dans une logique d'ouverture de la frontière que celle de fermeture pour empêcher les flux indésirables.

2.2. La frontière s'identifie aux territoires

La frontière est fondamentalement liée au territoire, le GROUPE FRONTIÈRE (2004) l'a parfaitement démontré en précisant qu'elle est d'abord une construction territoriale qui « met de la distance dans la proximité » (ARBARET-SCHULZ, 2002). À l'inverse, les réseaux mettent de la proximité dans la distance. Cette dualité est importante dans notre analyse puisque nous abordons bien l'objet frontière à partir des flux. La coproduction de la frontière est un processus lent où les multiples acteurs doivent se connaître et être capables de se projeter dans un avenir commun. Généralement, l'objectif est de diminuer les effets de distanciation de la frontière en créant du lien par des projets et des réalisations communes, par la gestion commune de la frontière. La barrière culturelle et psychologique (MOULLÉ, 2013) est complexe et subtile. Les mêmes mots n'ont pas les mêmes significations, les processus de travail et les niveaux de compétences sont toujours différents. Œuvrer pour réduire « la distance dans la proximité » est un acte bien plus difficile que celui d'entretenir la distance.

Une frontière est aussi un lieu privilégié d'affirmation et de reconnaissance de pouvoirs politiques. Elle est la limite de souveraineté de l'État. Il organise la gestion de la frontière avec des services qui lui sont dédiés, avec des marqueurs spatiaux correspondant aux limites, aux outils de surveillance et de contrôle. Cette affirmation est autant destinée aux acteurs extérieurs, pour leur démontrer la force de l'État du territoire qu'ils souhaiteraient pénétrer, qu'aux citoyens de l'État qui, par cette démonstration de contrôle, peuvent avoir confiance dans la maîtrise du contrôle territorial par l'État. La frontière permet à l'État de démontrer sa capacité à protéger et sécuriser les habitants.

Enfin, une frontière institue une distinction par l'appartenance matérielle et symbolique à une entité territoriale dont elle est l'expression. Cette dimension est l'élément clé du territoire, car de l'appartenance symbolique découle l'identité territoriale. D'ailleurs, dans les représentations, la frontière et ses deux postes de douanes se reconnaissent par l'opposition symbolique des drapeaux nationaux. Bien entendu, dans le contexte européen la situation est plus subtile avec la dévaluation des frontières structurée par les différentes politiques d'intégration. La ligne frontière est devenue discrète, où la signalétique n'est pas plus mise en valeur que pour l'entrée d'une bourgade. Cela n'élimine pas pour autant les sentiments d'appartenance.

- 3 -
Contrôle et sécurisation du territoire : où se trouve la frontière ?

La recherche est une observation des différents marqueurs spatiaux liés aux fonctions de contrôle et de surveillance des flux liés à la frontière dans la région des Hauts-de-France et plus précisément dans l'ancienne région Nord Pas-de-Calais, avec une dyade continentale franco-belge et une dyade maritime franco-britannique. L'analyse pourra aisément être généralisée à l'ensemble de la nouvelle région.

3.1. De la ligne au territoire : les services de contrôle

Dans le cadre des Accords de Schengen, les services de l'État chargés du contrôle aux frontières ont évolué.

D'un côté, le service des douanes est chargé de la fiscalité sur les échanges extérieurs et met en œuvre l'application de la fiscalité et son contrôle. Les douanes ont aussi comme mission la lutte contre la contrefaçon tant pour l'intérêt des entreprises que pour la sécurité des personnes, sans oublier la lutte contre les trafics illégaux. L'enjeu des douanes est de favoriser la fluidité des flux de marchandises tout en garantissant le bon exercice de leurs missions. Ainsi, les douanes sont un maillon à part entière de la chaîne logistique. Logisticiens, transporteurs et douanes travaillent de concert. Sur le plan spatial depuis 1995, les services des douanes peuvent intervenir partout sur le territoire. Ainsi, il n'est plus surprenant de rencontrer des véhicules des douanes sur l'ensemble du territoire des Hauts-de-France.

De l'autre, la Police aux Frontières (Paf), service de la Police Nationale, est chargée du contrôle aux frontières (lignes et points-frontières) pour les affaires transfrontalières, la question des migrations notamment la lutte contre l'immigration irrégulière et la sûreté des transports internationaux. Les missions et l'organisation ont évolué en 1994 et 1999, au moment de la mise en œuvre des Accords de Schengen ; avant comme après la lutte contre les personnes en situation irrégulière reste centrale. Police et Gendarmerie peuvent contrôler à la frontière, en aide à la Paf. En novembre et décembre 2015, l'essentiel des barrages routiers aux frontières ont été assurés par

ces deux services. Dans le cadre du plan d'urgence mis en place par l'État, les forces armées viennent compléter les forces en présence. La complémentarité des services et la dézonalisation des services de douanes interrogent sur les nouvelles localisations de la gestion publique des fonctions de la frontière dans la région.

3.2. La dyade franco-belge, un *debordering* généralisé

La frontière fait 620 km entre le Luxembourg et la mer du Nord, elle traverse majoritairement des régions rurales ou des régions anciennement industrialisées en forte déprise comme dans l'Avesnois ou les Ardennes. Dans le département du Nord, les densités de population sont plus fortes y compris à proximité de la frontière. Enfin, la nouvelle Métropole Européenne de Lille (MEL[1]) est une agglomération frontalière importante et intégrée dans l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai transfrontalière.

La ligne frontière est marquée par 1500 points de passage situés sur des axes majeurs pour quelques-uns, mais surtout sur des routes secondaires, sans parler des chemins ruraux utilisés par les agriculteurs dont les parcelles peuvent se situer de part et d'autre de la ligne. Nous voyons la difficulté pour un Etat à vouloir contrôler une ligne aussi poreuse.

Depuis 1995, avec l'ouverture de l'espace Schengen, les postes de douane ont été démantelés. Certains n'existent plus, d'autres constituent des friches *douanières* dans l'attente d'une requalification éventuelle (BACHIMON, 2013). Certaines destructions sont récentes comme le poste de Rekkem en 2014.

Parfois spontanées, souvent initiées avec le programme INTERREG depuis 1990, des coopérations transfrontalières multiples se sont mises en place entre la France et la Wallonie, entre la France et les Flandres belges. Les flux multiséculaires (LENTACKER, 1974) ont largement favorisé les échanges contemporains comme le partage de la même langue entre la France et la Wallonie. L'hybridation est ancienne et l'homotone (MOULLÉ, 2003) est installé, il correspond aux marges des territoires identitaires, lieu de syncrétisme puisqu'au contact d'autres signes culturels, déterminant un autre territoire identitaire. Une véritable vie quotidienne s'est constituée à cheval sur la ligne frontière où la vie sociale reflète la rencontre et l'hybridation. L'homotone, dans le domaine culturel et social, révèle le degré de porosité de la ligne frontière en matière de représentation.

Dans les aménagements transfrontaliers récents qui participent fortement au *debordering*, nous pouvons citer la place Jacques Delors inaugurée en 2014. C'est une place publique transfrontalière (REITEL et MOULLÉ, 2015) liant les espaces urbains des communes de Menin (Belgique) et Halluin (France). Un terrain en friche posant des problèmes de sécurité a été transformé en couture (GUICHONNET et RAFESTIN, 1974) entre deux communes qui n'avaient jusqu'alors été amenées à travailler ensemble. Le chantier a été piloté par la MEL et le cahier de la sécurité de l'espace public transfrontalier rédigé par le Groupement Européen de Collectivités Territoriales (GECT) Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai. Ainsi, ce dernier définit

les compétences des services publics belges et français et leurs coordinations lors des interventions notamment de police.

Parallèlement, l'accord intergouvernemental de l'espace Schengen prévoyait dès l'origine la possibilité de remettre en place les contrôles à la frontière pour une période limitée. C'est ainsi que le gouvernement français a décidé à l'automne le contrôle à partir du vendredi 13 novembre 2015 au matin pour la période de la Cop21[2]. L'histoire retiendra les attentats de Paris dans la soirée du même jour, les médias ayant relaté la fermeture de la frontière en même temps. Immédiatement, la question de la fluidité des flux du transport routier s'est posée avec le corollaire du surcoût lié à la perte de temps pour le passage à la frontière. Bien entendu, les contrôles ont d'abord été mis en place sur les axes majeurs notamment autoroutiers. L'organisation dans l'urgence des contrôles a souligné l'importance du processus de *debordering* car les postes de douanes ont disparu. Les contrôles se sont réalisés ponctuellement et de manière aléatoire, créant des bouchons importants et rassurant la population via les médias sur l'intervention de l'État. En pratique, il n'est pas difficile de contourner la zone et passer par un autre point de passage. La dévaluation des fonctions de contrôle de la frontière à la ligne même de la dyade est très importante.

3.3. La dyade maritime franco-britannique, une tension entre *debordering* et *rebordering*

Pour la traversée du détroit, la dyade est structurée par les ports : Dunkerque, Calais et secondairement Boulogne. Ils sont organisés en zones sécurisées sous-douane comme, par exemple, la nouvelle surface de conteneurisation du port ouest de Dunkerque ou en zone industrialo-portuaires simplement sécurisée. Il y a plusieurs aires de dépôt temporaire sur le plan douanier. Pour le trafic transmanche à Calais, comme à Dunkerque, il y a un passage aux postes de douane équipés des dernières technologies pour le contrôle des personnes et des marchandises car nous sommes sur une frontière externe de l'espace Schengen. Les équipements de sécurité ont été régulièrement adaptés à la pression migratoire. Le résultat est que les frontières calaisienne ou dunkerquoise tendent à ressembler à celles de Ceuta, de Melilla, même si les enjeux sont moindres. Nous sommes en présence d'une logique de mur avec des grillages, du barbelé et les technologies les plus sophistiquées de détection.

L'entrée du tunnel sous la Manche à Coquelle près de Calais a été transformée dans la même logique de contrôle et de filtre. Par exemple, en septembre 2015, 103 hectares de végétation ont été rasés pour permettre une meilleure surveillance de l'espace proche de l'entrée du tunnel, l'objectif étant de déterminer plus rapidement la présence de personnes cherchant un moyen pour passer illégalement vers la Grande-Bretagne. En décembre 2015, de grands bassins ont été inondés avec l'eau des canaux proches pour créer des zones tampons contre le passage de migrants sachant que la majorité d'entre eux ne sait pas nager. L'entrée du tunnel s'est transformée en citadelle assiégée révélant un phénomène de *rebordering* localisé mais massif.

Parallèlement, un contrôle précis du détroit existe avec le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Maritime (CROSS) situé au cap Gris Nez. Les moyens mis en œuvre permettent de gérer les flux des deux rails de circulation du détroit et les flux perpendiculaires franco-britanniques. Le rail montant, situé sur les eaux territoriales françaises est réservé aux navires traversant le détroit d'Ouest et Est. Le rail descendant, d'Est en Ouest, est situé sur les eaux territoriales britanniques. L'objectif est la sécurité des navires et de l'environnement en évitant les collisions, mais le CROSS a les moyens de déterminer en mer toutes embarcations non-déclarées. De fait, il participe à la surveillance de la frontière en collaboration avec les services de l'État (Douanes et Police aux Frontières).

Le trait de côte est l'élément de la frontière le plus difficile à contrôler. Pourtant, les pouvoirs publics dans le cadre du plan d'urgence et du plan Vigipirate se donnent les moyens pour des contrôles aléatoires afin de garantir la sécurité du territoire, le contrôle de la présence de passeurs ou de trafiquants.

La dyade franco-britannique est pourtant l'objet d'un *debordering* avec l'installation de Britanniques en France, des coopérations dans des domaines variés comme les universités ou des réseaux d'entreprises prouvant que *rebordering* et *debordering* ne sont pas incompatibles.

3.4. Le rôle majeur des nœuds de transport dans l'organisation de la frontière

Nous pouvons distinguer trois types de points sur le territoire étudié avec les exemples de la gare ferroviaire de Lille-Europe, l'aéroport de Lille-Lesquin et la plateforme Delta 3 de Dourges. La gare de Lille-Europe est le lieu de transit des trains à grande vitesse *Eurostar*. Les passagers à destination et à l'arrivée de Londres, donc à l'entrée ou à la sortie de l'espace Schengen, passent les contrôles douaniers. Ils sont organisés de la même manière qu'à l'aéroport de Lille-Lesquin pour les 11 destinations hors de l'espace Schengen sur les quarante-six assurées ; SALTER propose le terme d'« aéroport douanier » (SALTER, 2008) pour qualifier ces situations. Le contrôle d'identité, le contrôle corporel et celui des bagages font partie du processus de vérification.

La plateforme logistique Delta 3 de Dourges est particulièrement intéressante. Elle se situe au carrefour des autoroutes A1, A21 et A26, sur les rives de la Deûle en connexion avec le réseau ferré. C'est donc une plateforme de 330 000 m^2 connectée par la voie fluviale aux grands ports de Belgique, des Pays-Bas et celui de Dunkerque. À terme, le canal Seine-Nord au grand gabarit doit se connecter à la Deûle et à proximité du site. Par le train, mais surtout par la route, la plateforme rayonne facilement sur l'Europe du Nord-Ouest. Les containeurs venus du reste du monde notamment d'Asie transitent par les grands ports et arrivent par la voie d'eau, les palettes de marchandises sont triés et redistribués sur l'Europe de l'ouest. La question douanière est au cœur de la chaîne logistique puisque l'essentiel des marchandises proviennent de l'extérieur de Schengen notamment pour les entreprises Oxylane-Decathlon, Kiabi, Oxibul ou encore Leroy-Merlin. Les marchandises doivent donc être

dédouanées avant d'être redistribuées. La règle standard est la déclaration avec un jour franc pour les échanges extracommunautaires. Ainsi, la validation des déclarations douanières de marchandises qui arriveraient le vendredi en fin d'après-midi ne serait effective que le mardi matin. Dans la logique du *just in time*, cet arrêt du flux de marchandises n'est pas envisageable. Pour répondre à ce besoin, la plateforme Delta 3 est en gestion douanière dite sous Magasins et Aires de Dédouanement Temporaire (MADT), les déclarations préalables des marchandises permettent l'ouverture des palettes et la redistribution immédiate des marchandises sachant que la majorité des marchandises est gérée avec le carnet simplifié d'admission temporaire (ATA). De fait, les services douaniers ont une connaissance permanente des marchandises en transit *via* les déclarations informatisées. Néanmoins, des contrôles aléatoires, dits « audit de suivi », par les services des douanes sont toujours possibles pour vérifier la conformité des produits dans le cadre de la lutte contre les contrefaçons. Les douanes ont un service dédié localisé sur le site.

Les règles douanières, plus la nécessité de sécuriser le site contre le vol, nécessitent des grillages, barbelés et vidéo-surveillance. Une société privée contrôle en permanence la sécurité de la plateforme.

Depuis un peu plus d'un an, les équipements ont été renforcés pour faire face aux éventuelles tentatives de pénétrations de migrants espérant se cacher dans des camions à destination de la Grande-Bretagne.

Les points frontières se multiplient avec les règles de pré-dédouanement (*pre-clearence*). Les entreprises travaillant à l'exportation et/ou à l'importation peuvent déclarer les marchandises au moment du chargement des camions en sortie d'usine ou d'entrepôt. Les marchandises sont ainsi suivies du point de départ jusqu'au point d'arrivée en partenariat avec le service des douanes du pays de destination. L'Europe ne délègue pas encore de douaniers dans les pays émetteurs pour vérifier les contenus au départ, ce que font les services de douanes américains, notamment dans les grands ports chinois.

La généralisation du système de pré-dédouanement permet de lier les technologies de suivi des marchandises aux intérêts des entreprises et des services de douanes. Les marchandises sont déclarées au point de départ, suivies par les différents services sur l'ensemble du déplacement, tout ceci à l'échelle mondiale. Cela permet de garantir le *just in time* et la sécurité.

- 4 -
La « mise en frontière du territoire »

Dans le contexte géoéconomique et géopolitique actuel, trois aspects conditionnent la gestion de la frontière sur le territoire régional :

– d'une part, la question des migrants, sur les points-frontières tels que Calais ou Dunkerque, mais de manière plus générale car ils sont nombreux à chercher des espaces d'attente ;
– d'autre part, la généralisation du système de *pre-clearance* et des Magasins et Aires de Dédouanement Temporaire (MADT) sous l'effet de la croissance des échanges extérieurs, depuis un quart de siècle, liée à la mondialisation et la division internationale du travail ;
– enfin, l'enjeu de la sécurité du territoire et des populations face aux mouvements terroristes internationaux.

4.1. Une tension migratoire internationale et régionale

L'Europe est cernée par un chaos géopolitique comparable à la chute de l'empire Ottoman (BENNAFLA, 2015). Au sud de la Méditerranée, les printemps arabes ont déstabilisé les États notamment en Libye où l'intervention occidentale n'a rien réglé. Ce pays est devenu un des points d'accès vers l'Europe. À l'est de la Méditerranée, la déstabilisation de la Syrie et de l'Irak est un bouleversement pour toute la région. Les pays limitrophes comme la Jordanie et la Turquie accueillent des millions de réfugiés. Plus à l'est encore, l'Afghanistan reste un foyer émetteur de réfugiés dans un contexte géopolitique complexe. Enfin, l'Afrique de l'est et saharienne voit des États en pleine crise structurelle. Toutes ces régions alimentent de puissants courants migratoires qui sont attirés par la stabilité et la richesse de pôles comme l'Amérique du Nord et surtout l'Europe plus proche.

La majorité des réfugiés rêve d'accéder à l'Union européenne pour sa richesse, ses emplois potentiels et sa protection sociale, ou du moins les images qu'ils s'en font. Pour autant, le nord de la région Hauts-de-France est un espace paradoxal où les réfugiés majoritairement anglophones mais pas tous, considérés comme migrants clandestins, souhaitent gagner le Royaume-Uni. L'artiste Banksy a exprimé l'espoir des migrants en offrant des tags aux migrants de Calais en novembre 2011 pour les soutenir. Parmi eux, deux sont particulièrement marquants. L'un représente un migrant avec un balluchon sur l'épaule, il tient un ordinateur Mac classique à la main et son visage n'est autre que celui de Steve Jobs, fondateur d'Apple. Son père était originaire de Syrie et il est le fondateur d'une des plus belles réussites de l'économie numérique. Les migrants représentent aussi l'avenir. L'autre représente une petite fille qui regarde vers le large, vers la Grande-Bretagne. Avec sa longue-vue, ses yeux sont rivés sur l'horizon. L'espoir est palpable. Mais sur la longue-vue, le vautour est perché et observe la petite fille, autrement dit le malheur rôde autour de l'innocence.

L'objectif des migrants est de rejoindre l'Angleterre. Ils ont quitté un pays du sud en prenant souvent des risques énormes pour se retrouver au nord et les revoilà encore une fois dans une logique de sud (BALIBAR, 2015) pour risquer une nouvelle fois leur vie pour un nouveau nord.

Cette question n'est pas nouvelle, elle est liée directement à l'existence de l'espace Schengen. Dès 1996, des migrants se trouvent bloqués à Calais au point que la Croix Rouge prend l'initiative en 1999 de mettre en place un centre d'accueil à Sangatte,

centre qui sera fermé en 2002 sur décision ministérielle. En 2003, la France et la Grande-Bretagne signent le traité du Touquet permettant aux services de contrôle des deux pays d'être présents indifféremment des deux côtés de la Manche avec des bureaux de contrôle nationaux juxtaposés, le contrôle du fret se fait obligatoirement dans le port de départ, et pour les personnes refoulées, une clause de réadmission automatique. Au gré des tensions géopolitiques hors d'Europe, les migrants sont de plus en plus nombreux sur le littoral des Hauts-de-France dans l'espoir de trouver une solution de passage. Tous les risques sont pris au péril de leur vie en cherchant à se cacher dans des lots de marchandises, en tentant de monter dans les remorques ou de traverser par le tunnel sous la Manche.

La présence de milliers de migrants provoque des tensions locales notamment avec les populations locales. Par exemple, leur présence dans Calais matérialise la question de la frontière dans la ville notamment entre les individus dont les corps font frontière (Guenebeaud, 2015). Les forces de l'ordre sont très présentes et les heurts très fréquents aux abords du port, en ville et dans la « jungle », c'est-à-dire les bidonvilles qui se créent spontanément.

Cette question migratoire se diffuse plus largement dans la région avec des migrants en attente dans d'autres villes notamment aux abords des gares. De manière plus originale et depuis plusieurs années, la question s'exprime par la présence sur les places urbaines de cercles de silences composés de citoyens qui cherchent à sensibiliser la population à propos de cette question humainement intolérable dans un pays riche. Les collectifs de sans-papiers et le réseau Éducation sans frontières y sont le plus souvent à l'initiative.

4.2. L'enjeu des flux de marchandises

La mondialisation a provoqué des changements de réglementation au profit des échanges mais avec des contraintes notamment en matière de normes et de lutte contre les contrefaçons. L'économie légale a besoin de règles pour lutter contre l'économie illégale. Les accords négociés au sein de l'Omc et les accords régionaux de libre-échange constituent des règles complexes que les services de douanes sont chargés d'appliquer par un contrôle et une surveillance des marchandises. Par ailleurs, les différences marquées par les frontières entre les corpus juridiques participent au processus de la mondialisation.

À l'échelle européenne, l'outil *Economic Operator Registration and Identification* (Eori) a permis la mise en place d'une base de données communautaire, permettant d'identifier, au moyen d'un numéro unique, chaque opérateur économique ayant des relations avec les administrations douanières de l'Union européenne (UE) ou exerçant des activités couvertes par la législation douanière.

Le contexte géopolitique mondial depuis quinze ans a accentué la tension entre ouverture et sécurité. Les attentats du 11 septembre 2001 et leurs effets tant sur les relations internationales que sur la politique intérieure américaine avec le *Patriot Act*, ont bouleversé l'idée d'ouverture de la frontière dans la mondialisation. La frontière

est explicitement conçue comme un filtre pour sélectionner ce que l'État souhaite accueillir (personnes, marchandises, idées) ou non.

Les attentats de 2015 en France et les attentats de Bruxelles en 2016 ont cristallisé la question à l'échelle régionale concernant la question de la circulation des personnes.

Nous constatons une forme de *rebordering* par le renforcement temporaire des contrôles aux frontières. Dans la région des Hauts-de-France, cela s'est traduit par le renforcement des actions routinières dans les ports, gares, aéroports et plateformes logistiques mais aussi par des contrôles sur les grands axes routiers. À la gare de Lille-Europe, les bagages sont désormais tous passés au scanner que ce soit pour la destination de Bruxelles ou celle de Londres. Pour le reste du territoire, le principe des contrôles aléatoires a été généralisé par les différents services de l'État dans le cadre du plan d'urgence décidé le 14 novembre 2015, prolongé le 19 novembre pour trois mois et à nouveau le 9 février. Par ailleurs, le principe de l'état d'urgence a été inscrit dans la Constitution le même jour par l'Assemblée Nationale.

Sur le plan économique, le niveau des échanges à l'échelle européenne est tel que le débat a immédiatement porté sur la question des surcoûts pour la chaîne logistique puisque les marchandises, notamment celles transportées par camions, ont vu leur temps de transport nettement rallongé pour le passage de la frontière franco-belge.

La question des migrants et celle du terrorisme international ont des conséquences régionales avec des recherches locales de solutions pour des crises globales. Chaque attentat entraîne une série de contrôles notamment pour surveiller les flux provenant et allant vers l'étranger se caractérisant par des barrages et la présence de services de police sur les lieux considérés comme stratégiques. La recherche de suspects rend difficile la vie des migrants. Ainsi, le local révèle les difficultés à mettre en place des politiques européennes d'accueil des migrants et l'interaction des processus géopolitiques extra-européens avec les difficultés de l'Europe à mettre en place une politique extérieure commune.

4.3. Une étape de plus dans la complexification du concept de frontière

Dans la géographie classique (Ancel, 1938 ; Dion, 1947) la frontière est d'abord perçue comme une ligne résultant d'un équilibre géopolitique. Les espaces limitrophes sont vus comme des marges, parfois des zones franches, où l'action des services des douanes est mesurable spatialement, limitée par le rayon de douane. Michel Foucher (1991), dans une démarche de géographie historique magistrale reste dans l'esprit de l'équilibre géopolitique.

Néanmoins, dès les années soixante-dix dans la géographie française, l'introduction d'une approche multiniveaux (Raffestin et Guichonnet, 1974) a permis de montrer qu'à l'échelle locale et régionale la frontière a des fonctions d'ouverture, d'échanges, de complémentarités et de déséquilibres qui permettent progressivement

de parler de régions transfrontalières. Les travaux de Jean-Pierre Renard (1997) vont dans le même sens. Le Groupe frontière (2004) montre la complexité tant spatiale (lignes, points, réseaux) que disciplinaire. La géopolitique, la géographie historique, la géographie régionale et la géographie économique sont complétées par des approches sociologiques et de psychologie spatiale pour démontrer l'importance d'une vision holistique de la question.

L'approche analytique s'adapte pour mieux comprendre la complexité des sociétés. L'approche multiniveaux et les formes spatiales de la ligne, du point et des réseaux se voit une nouvelle fois complexifiées par des pratiques de la frontière qui s'immiscent partout sur le territoire, dans les entrepôts, les usines, sur les carrefours routiers, *etc*.

La frontière devenue mobile (Amilhat-Szary, 2015) voit ses fonctions se multiplier sous l'effet des processus généraux de la mondialisation et de la géopolitique mondiale. Chaque fonction de la frontière est utilisée sur le lieu où elle sera la plus performante dans sa dualité ouverture *vs* sécurité intérieure. Par exemple, les contrôles des douanes sont plus opérationnels et efficaces sur une plateforme logistique qu'au passage de camions à la frontière où le contrôle ne peut être qu'aléatoire.

Ainsi, il n'est pas inconcevable d'avoir d'une part des politiques de coopérations transfrontalières permettant de parler de formes d'intégrations territoriales à l'échelle locale et régionale, et d'autre part, observer des logiques de surveillance, de contrôle et de filtre pour répondre à des besoins plus généraux.

Dans ce cadre d'éclatement des fonctions de la frontière dans l'espace géographique pour que chaque fonction se trouve sur le lieu où sa mise en œuvre est le plus efficace, nous observons un lien croissant entre système urbain (Raffestin, 1986 ; Veltz, 1996) et la frontière. Dans l'espace urbain notamment celui où des logiques de métropolisation se révèlent, l'éclatement spatial des fonctions de la frontière s'organise à l'échelle métropolitaine.

- 5 -
Conclusion

Sans délaisser ses localisations traditionnelles que sont les lignes et les points, la frontière se manifeste sur de multiples lieux et intègre les réseaux (Arbaret-Schulz, 2002) sur l'ensemble du territoire. Chaque fonction de la frontière est localisée sur le lieu où elle pourra être utilisée de manière performante. L'objectif est de localiser le contrôle sur le lieu et au moment où il sera effectif sans perturber la chaîne logistique où le déplacement des personnes. Nous assistons donc à une dilatation spatiale de la frontière s'organisant en un système frontalier fruit d'une co-construction de la frontière entre les différents acteurs, notamment publics et privés, pour optimiser la dualité ouverture-sécurité. Nous pouvons donc parler d'une « mise en territoire » de la frontière à l'échelle régionale et locale car l'ensemble des ressources territoriales est

mobilisé pour que la frontière réponde aux engagements politiques et aux nécessités des échanges internationaux.

La crise migratoire contemporaine et le terrorisme révèlent les faiblesses d'un espace Schengen mis en place dans un autre contexte historique (Ohmae, 1990 ; Ratti et Reicheman, 1993), celui des années 1990 marqué par l'effondrement du système soviétique et la fin supposée d'un dualisme idéologique mondial. Le contexte du début du xxie siècle est au contraire celui de la multipolarité, de l'instabilité politique et de la manifestation violente de courants idéologiques.

L'étude régionale montre concrètement les forces et les faiblesses. Forces dans les échanges où la chaîne logistique a littéralement intégré la frontière dans ses propres fonctions. Faiblesses sur la question des migrants qui viennent « butter » contre une frontière d'un pays ou d'une Europe qui ne sait pas les accueillir. Ainsi les frontières révèlent les tensions du glocalisme où toutes les échelles interagissent pour constituer le tout de la mondialisation actuelle faite de fluidités et de tensions. Ouverture et fermeture constituent les deux faces de la même réalité.

Faut-il parler de *frontiérité* du territoire (Amilhat-Szary, 2015) ou bien d'un « système frontière » où les fonctions de la frontière se localisent là où elles sont les plus performantes dans la tension ouverture-sécurité dans une logique de mise en territoire de la frontière (ligne, points, réseaux, espaces) ?

Par ailleurs, le développement de la logique d'un territoire-frontière pose des questions délicates en matière de politiques publiques pour trouver le juste équilibre entre liberté et sécurité des flux.

Bibliographie

Amilhat-Szary A-L (2015) *Qu'est-ce qu'une frontière*. Presses Universitaires de France, Paris.

Amilhat-Szary A-L, Fourny M-C (2006) *Après les frontières, avec la frontière, nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe*. Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues.

Ancel J (1938) *Géographie des frontières*. Gallimard, Paris.

Andreas P, Bierstecker T-J (dir.) (2003) *The Rebordering of North America*. Routledge, New York - Londres.

Arbaret-Schulz C (2002) Les villes européennes, attracteurs étranges de formes frontalières nouvelles. *In* : Reitel B, Zander P, Piermay J-L, Renard J-P, *Villes et frontières*. Anthropos-Economica, Paris.

Bachimon Ph. (2013) *Vacances des lieux*. Belin, Paris.

Balibar E (2015) L'Europe-frontière et le « défi migratoire ». *Vacarme* 73 : 136-142.

Barth F (1969) *Ethnic groups and boundaries. The social organization of cultural differences*. Universitetsforlaget, Oslo.

Bennafla K (2015) Tournant frontalier au Maghreb et au Moyen-Orient. *Confluences Méditerranée* 94 : 133-143.

Bigo D, Bonditti P, Jeandesboz J, Ragazzi F (2011) Borders and Security: The Different Logics of Surveillance in Europe. *In*: Réa A, Bonjour S, Jacobs D (dir.) *The others in Europe: Legal and Social Categorization in Context*. Éditions de l'Université de Bruxelles.

Dion R (1947) *Les frontières de la France*. Hachette, Paris.

Foucault M (2004) *Sécurité, territoire, population*. Cours au collège de France (1977-78). Gallimard-Seuil, Paris.

Foucher M (1991) *Fronts et frontières. Un tour du monde géopolitique*. 2e édition. Fayard, Paris.

Grataloup C (2006) *Géohistoire de la mondialisation*. 2e édition. Armand Colin, Paris.

Gilbert A, Veronis L, Brosseau M, Ray B (2014) *La frontière au quotidien. Expériences des minorités à Ottawa-Gatineau*. Les Presses de l'Université d'Ottawa.

Groupe Frontière (2004) La frontière, un objet spatial en mutations. *EspacesTemps.net* [en ligne] https://www.espacestemps.net/articles/la-frontiere-un-objet-spatial-en-mutation/

Guenebeaud C (2015) Vivre en voisins à la frontière : enjeux autour de la présence de migrants sans-papiers dans la ville de Calais. *Belgeo* [en ligne] http://belgeo.revues.org/15476.

Guichonnet P, Raffestin C (1974) *Géographie des frontières*. Paris, Puf, 223 p.

Lentacker F (1974) *La frontière franco-belge. Étude géographique d'une frontière internationale sur la vie des relations*. Librairie Giard, Lille.

Moullé F (dir.) (2017) *Frontières*. Presses Universitaires de Bordeaux.

Moullé F (2013) La frontière et son double. *Belgeo* [en ligne] http://belgeo.revues.org/10620

Moullé F (2003) *Dynamiques transfrontalières et identités territoriales. L'exemple des Alpes de Savoie, de la Suisse romande et du Val d'Aoste*. Presses Universitaires du Septentrion, Lille.

Ohmae K (1990) *The borderless world. Power and strategy in the interlinked economy*. Collins, London.

Paasi A (1999) Boundaries as social practice and discourse: the finnish-russian border. *Regional Studies* 33: 669-680.

Raffestin C (1986) Éléments pour une théorie de la frontière. *Diogène* 34(134) : 3-21.

Raffestin C, Guichonnet P (1974) *Une géographie des frontières*. Presses Universitaires de France, Paris.

Ratti R, Reichman S (eds.) (1993) *Theory and practice of transborder cooperation*. Helbing & Lichtenhahn, Basel

Reitel B, Moullé F (2015) La resémantisation de la ligne frontière dans des régions métropolitaines transfrontalières : le Jardin des 2 Rives à Strasbourg et la place Jacques Delors à Lille. *Belgeo* [En ligne] http://belgeo.revues.org/16527

Renard J-P (1997) *Le géographe et la frontière*. L'Harmattan, Paris.

Salter M-B (2008) Securization and desecuritization: a dramaturgical analysis of the Canadian Air Transport Security Authority. *Journal of International Relations and Development* 11(4): 321-349.

Scott J-W (2009) Bordering and Ordering the European Neighbourhood: a critical perspectives on EU Territoriality and Geopolitics. *Trames* 13 -: 232-247.

Sohn C (2014) The border as a resource in the global urban space: a contribution to the cross-border metropolis hypothesis. *International Journal of Urban and Regional Research* 38(5): 1697-1711.

Taylor P-J (1994) The State as container: territoriality in the modern world-system. *Progress in Human Geography* 18(2): 151-162.

Van Houtum H (2000) An overview of european geographical research on borders and border regions. *Journal of Borderlands Studies* 15(1): 57-83.

Van Houtum H, Kramsch O, Zierhofer W (eds.) (2005) *B/ordering spaces*. Ashgate, Aldershot.

Veltz P (1996) *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*. Presses Universitaires de France, Paris.

Notes

1 - Mel : La métropole Européenne de Lille réunit 90 communes françaises dans le cadre d'un établissement public de coopération intercommunale pour créer une agglomération

fonctionnelle et politique. Les communes de la MEL font aussi partie de l'Eurométropole, institution transfrontalière regroupant 152 communes françaises et belges.

2 - COP21 : *Conferences of the Parties*, rencontres annuelles des représentants des États dans le cadre de l'action de lutte contre le réchauffement climatique suite au sommet de la Terre en 1992 à Rio de Janeiro.