



**HAL**  
open science

## De l'autre côté du tunnel. Quinze ans de renforcement des sites-frontière à Calais

Camille Guenebeaud

► **To cite this version:**

Camille Guenebeaud. De l'autre côté du tunnel. Quinze ans de renforcement des sites-frontière à Calais. M@ppemonde, 2019, 126, 10.4000/mappemonde.1176 . hal-03716579

**HAL Id: hal-03716579**

**<https://hal.science/hal-03716579>**

Submitted on 7 Jul 2022

**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.



## Mappemonde

Revue trimestrielle sur l'image géographique et les formes du territoire

126 | 2019  
Varia

---

# De l'autre côté du tunnel. Quinze ans de renforcement des sites-frontière à Calais

Camille Guenebeaud

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/mappemonde/1176>

DOI : 10.4000/mappemonde.1176

ISSN : 1769-7298

### Éditeur

UMR ESPACE

### Référence électronique

Camille Guenebeaud, « De l'autre côté du tunnel. Quinze ans de renforcement des sites-frontière à Calais », *Mappemonde* [En ligne], 126 | 2019, mis en ligne le 01 avril 2019, consulté le 15 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/mappemonde/1176>

---

Ce document a été généré automatiquement le 15 septembre 2020.



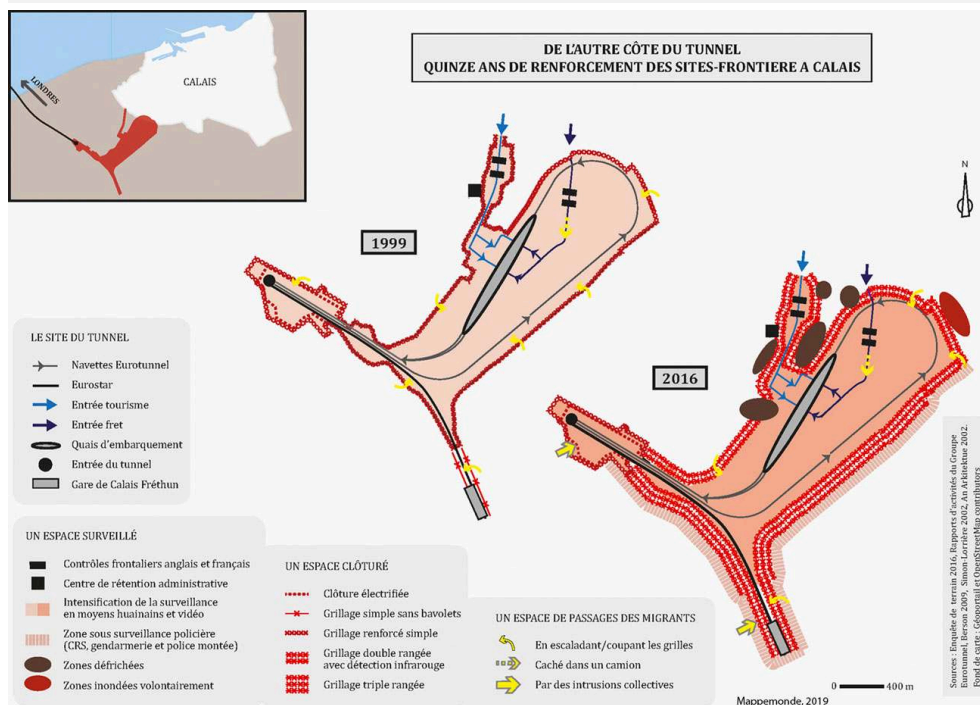
La revue *Mappemonde* est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 4.0 International.

# De l'autre côté du tunnel. Quinze ans de renforcement des sites-frontière à Calais

Camille Guenebeaud

## Références de la thèse

GUENEBAUD C. (2017). Dans la frontière : migrants et luttes des places dans la ville de Calais. Thèse de doctorat en Géographie, Lille 1.



- Juridiquement, la frontière franco-britannique partage le détroit du Pas-de-Calais à équidistance des deux côtes, selon l'image de la ligne. Mais « depuis longtemps, le

dispositif frontalier ne se limite plus à la frontière-ligne » (Bigo *et al.* 2009), celle-ci se développe en réseau et se localise dans les gares, les ports et les aéroports. Dans la ville de Calais, deux sites principaux sont concernés : le port de Calais et l'entrée du tunnel sous la Manche. C'est sur ces deux points que le renforcement des contrôles à la frontière est le plus visible depuis la fin des années 1990. Installation de barbelés, de grillages, de systèmes de vidéosurveillance : ces espaces sont devenus hautement clôturés et compartimentés afin d'effectuer un tri entre les passages désirés et ceux considérés comme indésirables.

- 2 Dans un travail de thèse intitulé *Dans la frontière. Migrants et luttes des places dans la ville de Calais*, je retrace cette mise en scène de plus en plus affinée d'une frontière fermée. Je m'appuie sur une enquête de terrain qui comprend quatre-vingt-dix entretiens menés avec des acteurs impliqués dans la situation de frontière de Calais (institutions politiques et administratives, services de police, transporteurs maritimes, routiers et ferroviaires, personnes migrantes, associations de soutien, collectifs de riverains, commerçants), un travail sur les productions écrites de ces groupes et un temps d'observation mené dans les squats et les campements de la ville. La démonstration de la thèse se fonde sur ces données empiriques, ainsi que sur une production cartographique à différentes échelles.
- 3 La carte « De l'autre côté du tunnel » appréhende en particulier l'évolution de la sécurisation du site du tunnel sous la Manche entre 1999 et 2016. Elle s'inscrit dans un ensemble cartographique qui analyse le renforcement des contrôles frontaliers. Dès les années 1990, les autorités anglaises poussent notamment à l'intensification des contrôles et à la délocalisation de la frontière sur le sol français par une série d'accords et de traités bilatéraux. Elles délèguent également les contrôles aux entreprises de transport par pression financière. En prévoyant des amendes lorsque des migrants sont découverts à bord des trains, bateaux ou camions, l'Angleterre incite les transporteurs à mettre en œuvre des pratiques de surveillance en amont de la frontière. Sur le site du tunnel, le Groupe Eurotunnel et le gouvernement français sont ainsi amenés à s'engager dans les contrôles.
- 4 Le site est classé « sensible » par le ministère de l'Intérieur dès sa construction en 1994. Mais son étendue, près de quatre cents cinquante hectares, pose au groupe Eurotunnel d'importantes difficultés en termes de surveillance. Le lieu va connaître de nombreuses intrusions au début des années 2000, avec notamment des tentatives d'intrusions collectives. Plusieurs dizaines de personnes migrantes s'approchent alors des rails dans la nuit et, au signal commun, elles courent vers le train ou les navettes, les forçant à s'arrêter (Clochard 2007, p. 278). C'est dans ce contexte que le groupe Eurotunnel réalise une première vague d'investissements. Il augmente les moyens humains de surveillance avec l'embauche d'agents de la société privée de SPGO, en plus des patrouilles de la Police aux frontières (Courau 2007, p. 221). Les quarante kilomètres de clôtures déjà existantes sont doublés par une clôture supplémentaire équipée de détecteurs infrarouges et reliée à un système de vidéosurveillance. Ces barrières sont surmontées de rouleaux de concertina, un barbelé composé de lames de rasoir qui volent en éclats lorsqu'il est coupé. Cette alliance entre barbelés et systèmes de vidéosurveillance illustre les transformations plus larges des technologies spatiales du pouvoir que décrit Olivier Razac dans son ouvrage *Histoire politique du barbelé* : contrairement aux clôtures en bois ou en pierre dont le rôle spatial est de séparer par une délimitation qui s'adresse à des sujets conscients, le couple barbelés-surveillance

atteint directement le corps (Razac 2009, p. 108). Il s'agit non pas de signifier une interdiction d'accès au site, mais bien plutôt de ralentir les intrusions par une dissuasion basée sur la peur et la méfiance.

- 5 En 2006, le groupe Eurotunnel engage une deuxième phase de sécurisation des installations avec un nouveau « programme pluriannuel d'investissements de plusieurs millions d'euros. Il vise à renforcer la défense périphérique des sites autant que la sûreté des flux »<sup>1</sup>. L'action du groupe a pour objectif à la fois la maintenance des installations existantes, des réparations très régulières et une amélioration des clôtures et du système de vidéosurveillance. Le site revêt progressivement une image de forteresse depuis l'extérieur. Pourtant, malgré cette image de fermeture, les passages continuent : « Aussi spectaculaire soit-elle, l'édification de murs n'interrompt pas les mobilités et elle est même, en soi, comme tout défi, un appel à transgression » (Bennafla et Peraldi, 2008). Seules ou aidées par des réseaux organisés, les personnes migrantes inventent un savoir-faire de la traversée. Elles passent là où le contrôle est moindre et adaptent leurs stratégies aux évolutions des dispositifs de sécurité. Sur le site du tunnel, les passages se font dans des camions, en découpant les grilles à la pince monseigneur, en creusant des tunnels, ou encore en mettant des couvertures sur les barbelés pour faciliter l'escalade. À partir de l'été 2014 et avec l'augmentation du nombre de migrants à Calais, le port et le tunnel font également à nouveau l'objet de tentatives d'intrusions collectives.
- 6 Face à la multiplicité de ces stratégies de passage, les contrôles continuent d'évoluer et de s'adapter. En 2015, la ministre britannique de l'Intérieur Theresa May, suite à une rencontre avec son homologue français Bernard Cazeneuve, annonce un financement britannique de 10 millions d'euros afin de renforcer la sécurité du terminal d'embarquement d'Eurotunnel. Deux kilomètres de clôtures sont installés de chaque côté de la plate-forme d'embarquement<sup>2</sup>. De son côté, le groupe Eurotunnel réalise un grand défrichage : cent trois hectares de végétation sont rasés pour assurer une meilleure visibilité à la vidéosurveillance. Une troisième rangée de grillages est également mise en place sur une partie du site avec des panneaux placés tous les trente mètres indiquant « *Danger of death. Beware: do not add to recent deaths* ». En janvier 2016, un pas est encore franchi : le groupe décide d'inonder volontairement des terrains extérieurs au site pour construire des obstacles supplémentaires au passage des migrants.
- 7 Ce « spectacle de la frontière » (De Genova 2013) renforce une scénographie visuelle de la fermeture basée sur un paysage de grillages, de barbelés et de murs. Or, cette « performance théâtralisée et spectaculaire » (Brown 2009, 24) du contrôle subit des échecs quotidiens et les passages vers l'Angleterre continuent. La fortification des frontières produit avant tout une image de fermeture plus qu'une fermeture réelle. Pour autant, ce durcissement ne reste pas sans conséquence. Pour les personnes migrantes, si elles arrivent quand même à traverser, le passage devient plus long, plus complexe, plus dangereux et plus soumis à l'emprise des réseaux. Durant l'année 2015, vingt-quatre personnes sont mortes à Calais. La sécurisation des frontières, qui rend leur franchissement de plus en plus dangereux pour certaines personnes, construit ici une distinction entre des corps qui comptent et des corps qui ne comptent pas, entre des vies qui ne se valent pas (Butler 2009). À Calais, seules les personnes migrantes se heurtent à la matérialité de la frontière.

---

## BIBLIOGRAPHIE

BENNAFLA K., PERALDI M. (2008). « Introduction. Frontières et logiques de passage : l'ordinaire des transgressions ». *Cultures & Conflits*, n° 72, p. 7-12.

BIGO D., BOCCO R., PIERMAY J.-L. (2009). « Logiques de marquage : murs et disputes frontalières ». *Cultures & Conflits*, n° 73, p. 7-13.

BROWN W. (2009). *Murs. Les murs de séparation et le déclin de la souveraineté étatique*. Paris : Les Prairies Ordinaires.

BUTLER J. (2009). *Ces corps qui comptent. De la matérialité et des limites discursives du sexe*. Paris : Éditions Amsterdam, 249 p.

CLOCHARD O. (2007). *Le jeu des frontières dans l'accès au statut de réfugié. Une géographie des politiques européennes d'asile et d'immigration*. Thèse de doctorat en géographie, Université de Poitiers, 487 p.

COURAU H. (2007). *Ethnologie de la forme-camp de Sangatte. De l'exception à la régulation*. Paris : Archives contemporaines, 274 p.

DE GENOVA N. (2013). "The Spectacles of Migrant "Illegality": Scene of Exclusion, Obscene of Inclusion". *Ethnic and Racial Studies*, vol. 36, n° 7, p. 1180-1198.

RAZAC O. (2009). *Histoire politique du barbelé*. Paris : Flammarion, 240 p. ISBN 9782081217010

## NOTES

1. Rapport d'activité, Groupe Eurotunnel, 2006, p. 30.
2. « Migrants de Calais : les inondations anti-intrusions ont été financées par la Grande-Bretagne », *La Voix du Nord*, 14/01/2016.