



HAL
open science

Les portes d'accès dans la cristallisation de la mondialisation

Nadine Cattan, Jean-Baptiste Frétigny

► **To cite this version:**

Nadine Cattan, Jean-Baptiste Frétigny. Les portes d'accès dans la cristallisation de la mondialisation. Jean-Baptiste Frétigny. Les transports et leurs lieux, ISTE éditions, pp.61-80, 2024, Encyclopédie SCIENCES, 1789481740. hal-04501884

HAL Id: hal-04501884

<https://hal.science/hal-04501884>

Submitted on 12 Mar 2024

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

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

2

Les portes d'accès dans la cristallisation de la mondialisation

Nadine CATTAN¹ et Jean-Baptiste FRÉTIGNY²

¹ CNRS, UMR Géographie-cités, Aubervilliers et Paris, France

² CY Cergy Paris Université, Laboratoire PLACES, Cergy-Pontoise, France

2.1. Introduction : les incontournables de la mondialisation

Les portes d'accès sont des vecteurs de la mondialisation qui permettent de saisir de manière tangible combien celle-ci fait territoire. Dans l'imaginaire collectif, les portes d'accès renvoient à de très grandes infrastructures engagées dans d'intenses relations internationales. En 2019, juste avant la pandémie de Covid-19, les aéroports ont ainsi accueilli 4,5 milliards de passagers, parmi lesquels 41 % de passagers internationaux. Ce volume global de passagers correspond au double de leur trafic en 2006 (OACI 2021). Parallèlement, 811 millions de conteneurs équivalent vingt pieds ont transité par les ports maritimes en 2019, soit plus du double qu'en 2005 (UNCTAD 2021). Ces infrastructures dessinent des modes de transport dominants et des logiques de polarisation des échanges qui renforcent l'opposition entre centres et périphéries, si ancrée dans nos représentations des dynamiques territoriales. Cette approche des portes ((van Klink et van den Berg 1998) par exemple) consacre une certaine vision qui érige des lieux et des territoires exceptionnels, par opposition à d'autres, figeant leur compréhension dans des schémas binaires et hiérarchiques qui manquent la complexité des processus, des relations et des fonctionnalités à l'œuvre.

Comme processus multiforme qui ne se laisse pas assigner à telle ou telle de ses dimensions, la mondialisation appelle une grande attention à la diversité des mobilités qui font les portes d'accès, en les abordant de manière englobante et transversale. Ce chapitre vise ainsi à expliciter les conceptions existantes dont participent les portes d'accès et à jeter les bases d'une théorisation renouvelée. Cette dernière se fonde sur trois matériaux. Le premier relève d'une approche critique de la littérature scientifique francophone et anglophone depuis les années 2000 dans les champs des mobilités, des migrations et des transports. Le deuxième matériau résulte d'un travail d'atelier collectif de prospective sur les portes d'entrée de la France en 2040¹. La dernière source s'appuie sur les apports de nos travaux récents concernant à la fois les situations de migrations liées à la mondialisation par le bas et d'autres situations de mobilités à large échelle particulièrement variées (Cattan 2012 ; Frétiigny 2016 ; Cattan et Frétiigny 2021). Au croisement de ces matériaux, le chapitre élabore une qualification de différents types de portes d'accès dont l'originalité tient à la prise en compte d'une grande multiplicité d'échanges, d'activités et d'acteurs. La proposition typologique formulée dans ce chapitre s'affranchit en effet des approches dominantes dans la littérature, qui restent très largement segmentées, que ce soit par mode de transport ou par motif de mobilité (tourisme, migrations, mobilités de travail ou des objets). L'enjeu est aussi d'intégrer, en raison de son importance, la dimension informelle de ces échanges, souvent négligée, c'est-à-dire l'ensemble des pratiques se situant à distance des règles et des normes les plus visibles, qu'elles relèvent ou non de l'illégal.

Les portes d'accès sont en effet souvent conçues comme une interface entre un territoire national et l'ensemble des pays du monde. Il s'agit là d'une approche de la porte d'accès comme « porte d'entrée », vue depuis un territoire donné et avec une directionnalité des flux vers le territoire considéré. Elle ne permet pas de pleinement saisir l'écheveau d'interactions qui se noue à de multiples échelles et qui inscrit ces portes dans des réseaux denses de relations entre lieux et entre acteurs. Si l'on se demande quel est le premier port de France, peut-être faut-il aller du côté d'Anvers plutôt que du Havre, marquant ainsi l'interdépendance très forte des portes d'accès et des logiques de réseaux, par-delà les logiques nationales.

Dans ce chapitre, qui considère les portes d'accès en tant qu'elles mettent en jeu des relations internationales, nous utilisons indifféremment les termes de porte d'accès et de *gateway* de manière à associer le terme français à toute la réflexion théorique qu'encapsule le terme anglais. Le terme de *gateway city* apparaît assez

¹ Dans le cadre du programme de la DATAR intitulé Territoires 2040 (Cattan et Frétiigny 2011).

précocement dans les écrits des géographes et des urbanistes. La première réflexion sur son usage remonte vraisemblablement aux années 1930 (McKenzie 1933). Edward L. Ullman (1957) aborde les *gateway cities* sous l'angle de la concentration des sièges sociaux de la plupart des compagnies de chemin de fer ou de navigation à vapeur des États-Unis. C'est seulement avec Andres F. Burghardt (1971) que la notion de *gateway cities* est distinguée de celle de lieu central. Le lieu central est associé à l'accumulation des populations et des ressources comme à la polarisation des échanges, mais surtout en lien avec son arrière-pays, dans une logique aréale de proximité. À partir des années 1970, la *gateway city* est vue en revanche comme en position de contact, ses dynamiques étant étroitement nourries par des relations d'interdépendance avec des lieux distants et tirant profit de différentiels de situation (ville transfrontalière mobilisant les avantages liés à chaque côté de la frontière par exemple). Tout en relevant de logiques fort différentes, la *gateway city* et le lieu central sont deux logiques qui ne sont pas mutuellement exclusives (Bird 1983, p. 200). Dans le domaine des transports, l'approche de *gateway city* a été réinvestie pour appréhender l'articulation entre les portes d'accès et les corridors (Rodrigue 2004 ; Prentice 2006) : les *gateway cities* sont vues comme des têtes de réseau pilotant le fonctionnement des corridors, à l'image de New York concernant le corridor Boston-Washington ou de Hong Kong pour le corridor du delta de la rivière des Perles. Plaidant pour une approche relationnelle de la *gateway*, Kathy Pain (2011) ainsi que John R. Short *et al.* (2000) appellent à la positionner dans un changement d'échelle des relations de proximité et de constitution de véritables arrière-mondes de ces portes.

Comment la mondialisation fait-elle lieu à travers les portes d'accès ? Ce chapitre montre toute l'importance des acteurs qui font la *gateway*, qu'ils l'empruntent ou en aient la responsabilité (*gatekeepers*), et de leurs spatialités. Une première section définit les différentes modalités de fonctionnement de ces lieux en identifiant les composantes, les réseaux et les pratiques qui les animent. Forte de ces constats, la deuxième section décrypte les enjeux auxquels ces *gateways* et leurs protagonistes sont confrontés, de leur capacité à attirer les échanges à leur vulnérabilité face à des risques multiples.

2.2. Des portes de toutes sortes

En abordant les *gateways* dans une perspective relationnelle et dans les multiples échelles en jeu, quatre grands types de portes d'accès se dégagent. La présence ou non d'infrastructures de transport et de logistique, la diversité des mobilités, la pluralité des activités comme les caractéristiques des pratiques engagées sont quatre critères permettant de saisir ce qui fait lieu dans ces portes mondialisées. Ces portes,

dans leurs diverses formes, sont toutes situables dans un contexte spécifique. Mais elles ne sont pas seulement un sas entre leur espace d'ancrage et un faisceau de relations privilégiées à l'international. Ces portes engagent aussi une pluralité d'interconnexions qui les placent en interdépendance dans un réseau globalisé de portes.

2.2.1. Les portes-sites

Les portes-sites sont les plus identifiées, à la localisation stratégique pour les réseaux de transport. Elles correspondent le plus à la représentation dominante de la porte d'accès et sont aisément repérables par contraste avec les autres types de portes. Elles se caractérisent par la forte présence d'infrastructures de transport et de logistique. Un premier exemple correspond aux gares ferroviaires et routières et aux (aéro)ports, marqués par une variété de mobilités (humaines ou d'objets). Un deuxième exemple correspond aux plateformes logistiques ou encore terminaux gaziers ou pétroliers, qui relèvent de flux et de services plus spécialisés.

Au-delà des portes-sites les plus connues, des aéroports de Dubaï et de New York J.F.K. et des ports de Shenzhen et de Rotterdam, des portes d'accès moins visibles s'avèrent des ressources clés pour des territoires plus isolés. L'aéroport de Kangiqtinik illustre parfaitement l'importance de ces portes (figure 2.1) pour tout un pan du territoire du Nunavut, dans le Grand Nord canadien, dont il assure la desserte. Il joue aussi un rôle majeur d'acheminement des touristes depuis Winnipeg, dans le Manitoba, vers les sites touristiques de la baie d'Hudson.



Figure 2.1. Aéroport de Kangiqitiniq (autrement appelé Rankin Inlet), dans le territoire du Nunavut, au Canada (source : Nadine Cattan (2018))

À ces portes-sites dont la sophistication technique est très liée au transport s'ajoutent des portes-sites routières dont l'existence est due au seul passage de frontières terrestres. Les points de passage entre les États-Unis et le Mexique ou entre Israël et les territoires palestiniens en sont des exemples particulièrement frappants, dans la mesure où ils sont parfois littéralement conçus comme des portes dans de véritables murs. Au sein de la zone Schengen, la matérialisation de ces portes-sites routières, qui s'était partiellement érodée, s'est retrouvée fortement réactivée, en particulier dans le cadre de la crise de la Covid-19. Des barrières ont ainsi fait leur retour, notamment lors de la première vague de l'épidémie en Europe, limitant très fortement les franchissements.

Ces portes correspondent à une succession d'étapes qui marquent pour les voyageurs et pour les marchandises une temporalité spécifique dans la mobilité et qui sont autant d'occasions pour les autorités souveraines de signifier la frontière. Les formes de la frontière sont extrêmement diverses, selon qu'elle se manifeste par des contrôles de passeports, de bagages ou d'achats *duty free*, et de manière fort différente selon les passagers et des lieux (voir chapitre 9). Ces étapes clés participent de la régulation très forte dont font l'objet ces portes à travers des dispositifs de contrôle et de surveillance de grande ampleur. Ils font peser sur les passagers, en fonction de leur nationalité ou des pays visités, les logiques

géopolitiques facilitant ou au contraire rendant complexe (conditionné à certaines situations et à des justificatifs), voire impossible, le franchissement de frontière, de même que pour les marchandises. La crise sanitaire liée à la Covid-19 a notamment contribué à redessiner l'accès au territoire des voyageurs en fonction de la carte sanitaire des relations d'État à État, selon les règles fixées par le pays d'arrivée, de passage ou de départ. Ces portes-sites, qui constituent des lieux de transport par excellence, ne peuvent être saisies sans prendre en compte leur interdépendance, à la fois entre elles et avec les autres catégories de portes.

La mise en relation des portes fait l'objet d'un débat récurrent opposant deux lectures, en particulier pour les portes-sites. La première opte pour une lecture horizontale de ces liaisons, de point à point, participant d'un réseau diffus de portes. Les réseaux aériens des compagnies *low cost* en sont un exemple parlant, même si certaines compagnies tendent à hybrider leur modèle en optant pour une plus grande polarisation (Lin et Frétiqny 2022). L'autre, au contraire, met l'accent sur les logiques de concentration des liaisons, renforçant la hiérarchie des portes et insistant sur les différences de taille entre portes et leur classement. On y insiste sur la structuration des réseaux aéroportuaires et portuaires suivant le modèle du *hub and spokes* (voir le chapitre 1), dans lequel le *hub* joue le rôle de plateforme de redistribution des échanges entre les différentes portes. Au-delà de cette opposition, l'organisation en bipôle de *hubs* aéroportuaires européens participe d'une coopération entre grands aéroports, en raison de l'alliance de leurs compagnies aériennes, que ce soit entre Amsterdam-Schiphol (*hub* de KLM) et Paris-Charles-de-Gaulle (*hub* d'Air France), pour la *holding* Air France-KLM, ou bien entre Londres-Heathrow (*hub* de British Airways) et Madrid-Barajas (Iberia) pour l'alliance Oneworld. Chaque fois, les plateformes tendent à se partager les liaisons à l'échelle du monde et participent ainsi d'un brouillage de l'idée d'une porte d'accès à l'international uniquement située dans le pays de départ.

2.2.2. Les portes-couloirs

Une autre catégorie de portes, les portes-couloirs, rejoint la porte-site en revêtant la même fonctionnalité de facilitation de la circulation, mais à travers une distension, un changement d'échelle de la porte et une plus grande uniformité et simplicité de ses infrastructures. Le défilé de poids lourds immatriculés dans des pays très divers sur les grandes voies de passage, par exemple à proximité de Douvres et Calais, marque l'internationalisation des portes linéaires d'accès que sont les autoroutes et certaines de leurs aires, qui se transforment en dortoirs internationaux pour les routiers. Ces portes-couloirs se font aussi corridors lorsqu'une pluralité de réseaux de transport s'y déploient, dans une logique de démultiplication de l'offre modale et des circulations. Entre l'Europe du Nord et le couloir rhodanien, le corridor du sillon

mosellan combine une variété d'axes (autoroutier, ferroviaire et fluvial) et concentre la circulation de marchandises, de navetteurs transfrontaliers comme de vacanciers. À l'inverse de la plupart des portes-couloirs qui donnent accès à l'international depuis un pays, certaines portes bien particulières s'interposent en intermédiaires incontournables des relations internationales, comme les grands détroits internationaux ainsi que les canaux de Suez et de Panama. Si ces portes-couloirs permettent d'encadrer et d'accélérer les échanges, elles génèrent aussi des nuisances, par exemple concernant les couloirs aériens, et des problèmes de congestion, notamment routière.

Des portes-couloirs d'un autre genre prennent des configurations inattendues en jouant un rôle d'interface à large échelle pour les traversées informelles des migrants : montagnes (alpines entre l'Italie et la France), déserts (Sahara et zone désertique entre les États-Unis et le Mexique) ou encore littoraux et mers. Les récits dramatiques de naufrages en Méditerranée comme dans la Manche s'accumulent et sont autant de signes de la réalité tragique de ces portes. Le terme de caravane a été utilisé pour qualifier le déplacement en nombre de migrants sur de grandes distances. Il fait bien écho à l'image du couloir qui se forme à leur passage.

2.2.3. Les portes-territoires

Les portes-territoires se distinguent par un rapport moins éphémère à l'habiter en tant qu'elles sont des espaces reconnus de résidence. Elles n'en sont pas moins liées à des activités économiques, de mobilités et d'échanges souvent particulièrement variées et sont le fruit d'une construction sur le temps long. Elles englobent, dans leur dimension macroscopique, les métropoles et les territoires transfrontaliers, qui en sont les illustrations les plus emblématiques et correspondent à de vastes emprises spatiales d'un seul tenant. Elles comprennent aussi à plus fine échelle l'internationalisation de morceaux de ville qui jouent le rôle de portes d'accès spécialisées. Il s'agit en particulier des quartiers à forte visibilité migratoire, voire touristiques, ainsi que des réseaux de lieux plus diffus qui font les territoires diasporiques. Ces têtes de pont de la relation à l'international se matérialisent aussi dans les ambassades et les consulats, les lieux de culte, les restaurants ou les commerces spécialisés. Particulièrement représentatifs de la mondialisation par le bas, les taxiphones sont très présents, offrant des services d'accès à Internet, aux communications téléphoniques et aux transferts monétaires à l'échelle mondiale.

Ces portes diasporiques rompent avec les représentations dominantes des sociétés urbaines, insistant sur leur fragmentation. Un bon exemple en est, dans les beaux quartiers de Beyrouth, les taxiphones², fréquentés par les employées de maison, comme le montrent les observations réalisées dans le quartier résidentiel Saint-Nicolas à Achrafieh. Originaires des Philippines, du Sri Lanka et d'Éthiopie tout spécialement, ces employées résident chez leur employeur et ces commerces s'implantent au plus près de leur lieu de résidence. Un autre exemple questionnant l'assignation des quartiers de migrants à des ghettos, fonctionnant en circuit fermé, est le quartier de Bourj Hammoud, dans la banlieue nord de Beyrouth (figures 2.2a et 2.2b). En effet, dans ce quartier sas, se conjuguent des services de transport, un pôle d'échange et d'autres services de portée internationale. Les migrations de longue date, celles des Arméniens à la suite du génocide de 1913, s'entremêlent à celles plus récentes des employées de maison et s'y joue une circulation d'individus, migrants et non migrants, et d'objets, en lien avec les taxiphones du quartier et la gare routière internationale (vers l'Irak ou la Syrie), par lesquels transitent de nombreux colis vers des destinations multiples qui redessinent la géographie des migrations vers Beyrouth. Bourj Hammoud illustre aussi l'association, que l'on peut constater plus généralement, des portes-sites aux portes-territoires, en combinant la gare routière internationale à un quartier sas et à une place marchande à la fréquentation diversifiée.

² Un taxiphone est un commerce disposant de téléphones et d'ordinateurs permettant de contacter ses interlocuteurs à l'échelle internationale à moindres frais, tout en offrant d'autres services (accès à Internet, vente de téléphones portables, retrait de colis, etc.). Malgré l'essor des smartphones à partir de la fin des années 2000, les taxiphones sont toujours bien ancrés dans les paysages urbains.



a)



b)

Figure 2.2. Circulation d'individus, d'objets et cosmopolitisme à Dora, près de Beyrouth, dans le quartier Bourj Hammoud (source : Nadine Cattan (2012))

Les portes-sites et les portes-territoires sont nécessairement insérées dans des réseaux d'interdépendance mondialisés auxquels participent notamment les mobilités internationales. Ces réseaux sont particulièrement visibles dans le cas de l'archipel métropolitain mondial, qui marque le dépassement par les sociétés urbaines des logiques des relations d'État à État. Les pandémies viennent soulever

précisément la question de ces portes en réseaux à travers l'exemple de la régulation des mobilités qui y transitent. L'éclatement de la pandémie de Covid-19 en février 2020 a ainsi conduit à une diffusion du virus des métropoles chinoises vers les autres îles de l'archipel. La fermeture des liaisons directes avec la Chine, en Europe et aux États-Unis notamment, s'est révélée *a posteriori* trop tardive (Kraemer *et al.* 2020), mais en partie inopérante pour freiner la diffusion en raison du recours à d'autres liaisons et portes d'accès pour contourner les interdictions, soulignant la résilience paradoxale du réseau mondial de portes.

2.2.4. Les individus-portes

À une échelle plus fine apparaissent des individus-portes, qui correspondent à l'individu qui opère une médiation facilitant la mise en pratique à l'international de mobilités de tout ordre. Leur investigation reste à bien des égards à entreprendre. Nous pointons ici quelques-unes de leurs propriétés qui en montrent toute l'importance. Ces portes peuvent être illégales ou bien au contraire relever des circuits les plus visibles. Les passeurs jouant un rôle dans la traversée informelle de migrants ou d'objets réalisent une médiation logistique, plus ou moins appropriée, à travers le matériel de transport qu'ils mettent à disposition ou mobilisent et les informations qu'ils fournissent. Les sauveteurs en mer, selon des modalités fort différentes, font aussi office de portes d'accès. Le « sauveteur de pointe », placé en proue de l'embarcation de sauvetage, régule le passage des migrants par l'usage de son propre corps. L'enjeu est de montrer très explicitement, pour reprendre le vocabulaire des sauveteurs, si « la porte » est ouverte ou fermée, autrement dit, s'il est possible de monter à bord ou non. Il s'agit d'éviter tout mouvement de panique qui ferait chavirer les embarcations ou tomber les uns et les autres à la mer (Banos 2021) (figure 2.3).



Figure 2.3. La préparation du sauvetage de migrants en mer Méditerranée par le sauveteur de pointe de l'ONG Sea-Watch (source : Chris Grodotzki (2020))

Dans un tout autre cadre, celui du tourisme, d'autres acteurs, qualifiés de *greeters*, engagent une médiation territoriale. Elle vise à permettre aux touristes d'accéder à des lieux davantage pratiqués par les habitants en mettant en avant l'authenticité des expériences que ces *greeters* rendent possibles. Enfin, les livreurs d'Amazon ou d'autres firmes d'acheminement express d'objets sont un autre exemple d'individus-portes, en tant qu'acteurs clés de la connexion de l'espace domestique aux multiples portes du transport mondialisé. Ils participent à la mondialisation des villes à l'échelle même de la porte d'entrée du domicile.

2.3. Les défis d'une fabrique territoriale et urbaine

Les portes d'accès participent à la fabrique de systèmes territoriaux régionaux, nationaux et internationaux. Les modalités de cette fabrique questionnent les aspects majeurs des dynamiques territoriales. Il s'agit tout d'abord des effets de réseaux et de hiérarchisation qui renforcent l'attractivité des portes et leur capacité à faire lieu en jouant des flux qui les traversent. Il est ensuite question de la durabilité de ces portes pour limiter la vulnérabilité de ces lieux aux avant-postes de la mondialisation face aux changements et risques de tout ordre. La régulation est le troisième enjeu de cette fabrique des systèmes territoriaux tant les portes font émerger un réseau d'interfaces multiscalaires, multidimensionnel et multi-acteurs. C'est bien la gouvernance qui est ici interpellée dans sa capacité à gérer l'« entre- » et l'« inter- » territoire.

2.3.1. Des attracteurs majeurs : comment perdurer ?

L'enjeu de l'attractivité renvoie au rayonnement matériel et symbolique de la porte. C'est la capacité de la *gateway* et de ses acteurs à susciter, à entretenir et à renouveler les flux qui est en jeu, en prêtant attention au caractère plus ou moins sélectif et structurant des flux.

Les acteurs accordent une valeur très contrastée à chaque type de flux. Les hiérarchies d'importance qui en résultent sont au fondement de la compétitivité des portes. Trois registres de valeur au moins sont à interroger. Le premier renvoie à la valeur d'échange, qui hiérarchise les flux moins en fonction de leur volume que de leur nature, de leur valeur ajoutée et de leur sens de circulation. Un premier exemple est donné par le fret aérien, qui représente ainsi moins de 1 % du trafic de marchandises en volume, mais près de 35 % en valeur (IATA 2021). L'asymétrie

des flux de travailleurs frontaliers en est une deuxième expression. Elle conduit à une priorisation de l'accès des travailleurs transfrontaliers en Suisse depuis la France en dépit de la Covid-19 en raison de leur importance dans l'économie genevoise par rapport aux autres mobilités humaines. Mais la valeur d'un flux peut être aussi indirecte, dans une approche combinée des flux qui renvoie à un deuxième registre de valeur : les flux de transit, par exemple, suscitent d'autres flux dans le système de mobilités. Les autorités de Dubaï l'ont bien compris et font de leur plateforme aérienne de correspondance une véritable porte d'entrée de l'émirat pour développer la fréquentation touristique de la ville. La valeur économique renvoie enfin à un troisième registre de valeur, de l'ordre des représentations et des imaginaires, qui est plus fondamentalement à l'origine de la demande en flux. Les pratiques et croyances religieuses par exemple, font toujours de Lourdes une porte d'entrée spécialisée de la France, avec une gare ferroviaire particulièrement active.

La capacité d'insertion des portes à différentes échelles est un autre fondement de leur attractivité. Elle relève de logiques d'accessibilité, à travers des enjeux de distance-temps, de distance-coût, et donc de vitesse d'accès et d'aisance du déplacement. Mais l'ancrage dans les échanges tient aussi à l'identification et à la visibilité médiatique des portes elles-mêmes et des territoires qu'elles desservent, à travers la diffusion de représentations positives auprès des acteurs. Nombre de paradis fiscaux jouent par exemple de leur image touristique pour conforter leur statut de porte d'entrée de capitaux. La pratique des *city breaks*³, de quelques jours en fin de semaine, tient non seulement au développement des compagnies *low cost* et de produits touristiques ciblés, mais aussi au changement de regard porté sur les villes-territoires. Une ville comme Athènes, d'étape estivale d'un jour sur le trajet des touristes internationaux jusqu'à leur lieu de séjour final, est ainsi devenue une destination à l'année à la suite de la crise financière commencée en 2008. Se diffuse, notamment par la presse, la double image d'une société urbaine qui a su traverser la crise par des initiatives et des collectifs locaux de solidarité et faire émerger une nouvelle capitale alternative des arts à travers le *street art*. Ce modèle de ville-porte repose ainsi sur une mise en tourisme de quartiers populaires, notamment Exárcheia. Elle suscite d'importantes tensions sociales. Celles-ci sont liées à la multiplication des locations Airbnb pour les touristes, voire les travailleurs nomades, rendant l'accès au logement difficilement abordable pour les habitants, ainsi qu'à la spécialisation croissante des commerces dans la vente touristique. Les nuisances sonores liées au bruit des valises dans les rues piétonnes et la fréquentation des cafés et des bars sont aussi un autre facteur de frictions (Pettas *et al.* 2022).

³ Mobilités visant à la pratique d'un tourisme urbain dans le cadre de courts séjours.

La capacité d'adaptation et d'innovation des portes d'accès constitue un dernier enjeu de leur attractivité. La tension majeure réside dans la difficulté à reconnaître l'importance non seulement des formes d'innovation technique, mais aussi, et peut-être surtout, sociale et organisationnelle de ces portes. La logique du progrès technique visant à renforcer la vitesse des avions et des trains atteint ses limites et l'enjeu de l'optimisation du temps de déplacement s'est largement déplacé du côté des portes d'accès. La tentation est grande pour les opérateurs de transport d'y voir surtout un enjeu technologique, à travers le développement d'applications mobiles, de QR codes ou de puces RFID qui visent à fluidifier le parcours des passagers et des objets. Mais l'innovation est aussi fortement organisationnelle face aux procédures de contrôle changeantes (sécuritaires, migratoires, sanitaires ou douanières, à la suite d'attentats, de crises migratoires, de la Covid-19 ou du Brexit par exemple) et aux aléas qui affectent le temps d'attente des voyageurs. Elle est aussi fortement sociale, en ce qu'elle suppose de mieux saisir, au-delà d'une logique de réduction du temps de déplacement, comment celui-ci peut être vécu et approprié au mieux par les passagers, pour chercher à s'affranchir du stress accumulé, se divertir, travailler, etc., mais aussi à se faire comprendre et emprunter ainsi sans trop de difficultés la *gateway*. Face à l'automatisation des portes d'accès (portiques scannant le billet ou le passeport et l'empreinte digitale), au transfert d'activités des employés aux passagers (enregistrement et dépose des bagages), mais aussi plus largement à la complexité considérable des réseaux de transport mondialisés, la présence humaine d'agents facilitant le service s'avère particulièrement importante, qui plus est, à même de parler une langue connue des voyageurs. L'interculturalité constitue un défi de taille dans la fabrique sans cesse renouvelée de ces attracteurs.

2.3.2. Des colosses aux pieds d'argile

La vulnérabilité, deuxième grand enjeu des portes d'accès, renvoie à ce qui porte atteinte à la durabilité de la porte, notamment les portes-sites. Elle questionne la fragilité des *gateways* face aux risques et aux changements de tout ordre. La crise sanitaire liée à la Covid-19 offre un exemple particulièrement frappant de la sensibilité aux risques des *gateways*. Elle a néanmoins affecté certains flux plutôt que d'autres dans les portes-sites, en touchant très fortement la circulation des passagers. Au contraire, la circulation d'objets, comme les masques, a été renforcée de manière spectaculaire et rendue très largement visible. Les portes-couloirs, elles, ont pu continuer à bien des égards à fonctionner, en particulier pour le trafic de poids lourds, mais également, dans une moindre mesure, pour les travailleurs transfrontaliers, comme dans le corridor mosellan. Les portes-territoires ont aussi été très concernées par la crise sanitaire, avec l'exode spectaculaire en Inde des travailleurs urbains venus des campagnes, jetés sur les routes et à travers les grandes gares lors du premier confinement. La vulnérabilité se joue aussi dans l'exposition à

des risques environnementaux et technologiques, à l'image de l'éruption du volcan islandais Eyjafjöll, interrompant pour près de 9 jours le trafic aérien des principaux aéroports nord-européens en avril 2010, puis à nouveau en mai de la même année, ou bien des explosions survenues en août 2020 dans le port de Beyrouth (figure 2.4). La géopolitique exerce aussi sa marque sur les *gateways*. Le trafic de l'aéroport Ben-Gourion à Tel-Aviv a ainsi été déroué en mai 2021 vers Ramon, le deuxième aéroport d'Israël, près d'Eilat, en mer Rouge, à la suite de tirs de roquettes lancés depuis la bande de Gaza.

La vulnérabilité des *gateways* tient aussi aux nuisances environnementales qu'elles génèrent, qui peuvent remettre en cause leur acceptabilité. L'exemple de l'extension de l'aéroport d'Heathrow, premier aéroport européen en nombre de passagers, mais avec seulement deux pistes, en est emblématique. Malgré des mobilisations très fortes, le projet de construction d'une troisième piste a finalement été acté par le parlement britannique. À l'inverse, l'implantation d'un nouvel aéroport nantais à Notre-Dame-des-Landes, en plein écosystème de bocage, a été annulée en 2018 à la suite de l'occupation prolongée des terrains par des militants qui les ont qualifiés de « zone à défendre ». Aux nuisances environnementales locales (sonores, pollution de l'air, etc.) s'ajoute la contribution au changement climatique. Le contexte énergétique de surconsommation des énergies fossiles et le cadre politique et juridique international, tendant à limiter les émissions de gaz à effet de serre, contribuent à renforcer les interrogations sur l'aménagement des *gateways*. Cette moindre acceptabilité des projets de création et d'extension de *gateways* entre en contradiction avec la saturation de leurs trafics, résultant de la polarisation massive des flux dans certains lieux et certains couloirs. Cette saturation des portes-sites a aussi été partie prenante d'une saturation touristique des portes-territoires, dont Venise est particulièrement emblématique. Les paquebots surplombant la place Saint-Marc contribuent tout à la fois à en renforcer massivement la fréquentation touristique et à saper les fondations de la ville (figures 2.5a et 2.5b). Ils favorisent les phénomènes d'inondation (*acqua alta*) et affaiblissent l'écosystème de la lagune. Cette contradiction est, à n'en pas douter, un des défis majeurs qu'ont et auront à affronter les *gateways* dans les décennies à venir.



Figure 2.4. *Vue du port de Beyrouth peu après les explosions du 4 août 2020
(source : Philippe Paoli (2020))*



a)



b)

Figure 2.5. Paquebot dans le bassin Saint-Marc et phénomène d'*acqua alta* sur la place éponyme, à Venise (sources : Dktue (2019) et Alex B (2018))⁴

L'aléa et le risque sont aujourd'hui partie intégrante des sociétés et de leurs *gateways*. En matière de vulnérabilité, le rythme du changement doit impérativement être pris en compte. Savoir évaluer la temporalité du risque – combien de temps cela va durer – et savoir estimer le temps nécessaire aux *gateways* pour retrouver leur fonctionnement normal – combien de temps cela va prendre – est un impératif pour durer.

2.3.3. À la recherche de la gouvernance des portes d'entrée

Une des tensions majeures de la régulation des *gateways* réside dans les nouveaux rapports de force entre acteurs publics et privés, qui constituent le troisième enjeu des portes d'accès. L'ancrage de la puissance publique contraste

⁴ Respectivement disponibles aux adresses : https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Panoramic_photo_of_a_cruise_liner_in_venice.jpg et <https://pixabay.com/photos/venice-st-mark-s-square-flood-water-3459940> [consultées le 24 septembre 2021].

avec la faculté qu'ont aujourd'hui de nouveaux acteurs à se jouer des frontières sur fond d'intenses jeux de pouvoir et de concurrence. En effet, ce sont de plus en plus les opérateurs privés comme les compagnies aériennes ou maritimes, les tour-opérateurs ou les logisticiens qui définissent l'importance des portes d'accès. Ils les sélectionnent en fonction des coûts à payer et des services offerts. Les armateurs maritimes sélectionnent ainsi les terminaux portuaires dont ils ont désormais la gestion exclusive, à l'image de Maersk, premier armateur mondial de conteneurs, à travers sa filiale APM Terminals (2021), qui dispose de terminaux dans 75 ports à travers le monde : Algésiras, Port-Saïd, Dalian, Los Angeles, Monrovia, etc. C'est toutefois un jeu trouble entre acteurs publics et privés que l'on peut observer, à l'image de l'obtention de la maîtrise de nombreuses portes-sites par des opérateurs publics et privés chinois dans le cadre de la stratégie dite de la « nouvelle route de la soie » (*Belt and Road Initiative*), à Trieste, au Pirée, à Gwadar au Pakistan, ou encore à Mombasa. L'essor de ces nouveaux acteurs privés tient aussi à l'individualisation croissante des flux. Elle s'explique par le renforcement des mobilités à large échelle des individus et à la circulation des objets, qui se traduit notamment par l'essor de l'e-commerce, générant des flux mondiaux d'objets à une échelle strictement individuelle. Ces échanges sont non seulement plus nombreux, mais aussi et surtout plus variés en matière d'échelles, d'espaces, de modes et de durées, alimentés par la double offre des compagnies aériennes *low cost* et des plateformes numériques de logements de particuliers comme Airbnb.

La question de la régulation des portes d'accès est d'autant plus aiguë que ces dernières se construisent en disjonction croissante des frontières nationales. La question stratégique pour les *gateways* est celle de savoir si elles peuvent ou non rester dans le champ d'action de la puissance publique, soulevant l'enjeu pour les États de projeter leur souveraineté sur un territoire-réseau. C'est à la fois un enjeu de changement de représentations pour les acteurs publics et un enjeu de changement d'échelle de leur domaine de compétences. Deux exemples illustrent particulièrement bien cet enjeu. Depuis la mise en place du Brexit, le Royaume-Uni et la France se retrouvent confrontés à une épineuse coopération, rendue toujours plus nécessaire, dans le cadre plus large de négociations tumultueuses entre l'Union européenne et le Royaume-Uni. Elle concerne le tunnel sous la Manche, pour assurer les contrôles frontaliers prévus, mais aussi leur fluidité de part et d'autre⁵, à Douvres et à Calais. Elle relève aussi plus largement de l'interface de la Manche, marquée par les drames récurrents de migrants s'y noyant. Au-delà de ces

⁵ Des files d'attente considérables à l'amont de Douvres se sont régulièrement formées, notamment de poids lourds en décembre 2020 et à l'occasion des départs en vacances à l'été 2022.

coopérations bilatérales, c'est sans doute du côté de l'affirmation d'acteurs publics transnationaux, comme l'Union européenne, que la puissance publique est susceptible d'avoir prise sur les portes d'accès. La question est de savoir qui, dans les années à venir, aura la charge de réguler le passage et la circulation des passagers et des marchandises. L'exemple de la stratégie de « nouvelle route de la soie » impulsée par le gouvernement chinois montre de manière saisissante une volonté de maîtrise des lieux de l'échange, en particulier des portes d'accès, bien au-delà des frontières, de la part d'autres acteurs étatiques⁶.

La régulation des portes d'accès par la puissance publique suppose de celle-ci une capacité de médiation entre une multiplicité d'acteurs. L'enjeu est par exemple de faciliter l'intermodalité, tant appelée de leurs vœux par les opérateurs, mais difficilement mise en œuvre en raison de la segmentation persistante des portes d'accès par mode de transport. Les revendications d'un aménagement participatif et *bottom up* impliquant la société civile constituent un autre défi pour la puissance publique, dont les portes d'accès sont largement partie prenante, parmi d'autres objets d'aménagement. Forgés aux États-Unis, des acronymes comme NIMBY (*Not In My BackYard*, pas dans mon jardin) ou BANANA (*Build Absolutely Nothing Anywhere Near Anything*) ont visé à désigner l'opposition de populations riveraines à l'implantation ou à l'extension de nouvelles installations, comme des entreprises de traitements de déchets, des autoroutes, des aéroports ou des liaisons ferroviaires à grande vitesse. Associés à des phénomènes souvent complexes de mobilisation, ils ont frappé l'imagination des décideurs et questionnent la valeur à accorder aux droits des individus et des collectivités locales face à l'État et à ses intérêts stratégiques.

L'usage du numérique par les individus-portes contribue aussi fortement à interpellier l'action publique en ce qu'il se décline potentiellement à l'infini, démultipliant les lieux et les acteurs concernés. Avec l'essor de l'e-commerce, avivé par la crise sanitaire, la porte de l'espace domestique s'internationalise par le biais des livreurs, en particulier d'Amazon. L'arrimage de ces portes aux échanges mondiaux, inédit dans son intensité, soulève un enjeu de régulation sociale, ayant trait aux conditions de travail, à la rémunération des livreurs, voire au statut migratoire qui leur est reconnu (voir le chapitre 4). L'enjeu est aussi environnemental, avec la prolifération des emballages de colis et l'empreinte écologique des déplacements associés.

⁶ L'initiative chinoise a ainsi suscité, en réponse, le programme « Global Gateway » de l'Union européenne et celui de « Build Back Better World » des États-Unis, annoncés en 2021.

L'informel dans ses multiples manifestations constitue aussi un défi en matière de régulation des portes d'accès. La diversification des routes migratoires empruntées et le contournement des portes officielles par la contrebande contribuent à redessiner la carte des *gateways* en faisant émerger des portes alternatives. Les franchissements à pirogue du fleuve Maroni, entre le Surinam et la Guyane, à des fins migratoires ou de trafic de cocaïne, contribuent fortement à l'affirmation de cette porte d'accès. Plus largement, les travaux d'Alain Tarrus (2016) sur les « territoires circulatoires » décrivent des investissements alternatifs originaux de portes inscrites dans des circulations à large échelle. Ils montrent le rôle de circulants multiples dans l'acheminement informel de produits électroniques bon marché, fabriqués en Asie du Sud-Est, achetés dans les villes des émirats du Golfe, en direction de la mer Noire, puis de l'Europe de l'Ouest en passant par les Balkans et l'Adriatique. Bourgas, port bulgare de la mer Noire, se révèle ainsi une porte clé de ces territoires circulatoires. L'ensemble de ces pratiques et circulations, de cette géographie discrète de la mondialisation (Choplin et Pliez 2018) invite aussi à changer de regard sur les portes d'accès ayant pignon sur rue, où l'informel côtoie l'officiel. Dans un tout autre registre, l'intensité du trafic illicite du vivant végétal et animal transitant par ces portes transparait régulièrement à travers les découvertes faites par les douanes, à l'image des 185 tortues protégées retrouvées dans une valise d'un passager à l'aéroport des îles Galapagos en mars 2021 ((*Le Monde* 2021) ; sur ces « rencontres aux frontières » avec le vivant à l'œuvre à ces portes, voir plus largement (Bauer *et al.* 2019)).

2.4. Conclusion

Les portes d'accès sont des dispositifs clés de rapprochement de lieux distants et d'acteurs nombreux, les « jetant ensemble », suivant la notion de *throwntogetherness* de Doreen Massey (2005) et contribuant par là même à faire lieu par et dans le transport et l'échange. L'aiguillage des échanges qui s'y opère en fait des centres majeurs de l'internationalisation des territoires et des sociétés. En conséquence, elles font figure d'objets d'intérêt majeur pour saisir les rouages et les ressorts de la mondialisation en train de se (re)faire. C'est peut-être là, plus qu'ailleurs, que se joue la reconnexion entre l'ici et l'ailleurs comme entre centres et périphéries dans toute son ambiguïté. D'un côté la concentration et la diversité très fortes d'objets, d'acteurs et d'infrastructures de transport contribuent à brouiller les assignations. De l'autre, par les frontières qui les traversent, les portes sont des lieux de rites de passage, opérant par mise à distance et réactivation des identités sociales et territoriales. Ces lieux croisent le passage et l'ancrage, l'informel côtoie l'officiel et les migrants les touristes. Toutefois cette coprésence des acteurs et des objets n'abolit pas toutes les différences de la mondialisation qui s'y cristallisent. Les

multiples catégories de la mobilité s’y juxtaposent : objets de contrebande ou de luxe comme exilés ou privilégiés de la circulation mondialisée.

À plus large échelle, ces portes sont soumises à de fortes tensions qui tiennent à leur ancrage territorial et à leur insertion dans des réseaux de portes. Se déclinent tous les enjeux de la mondialisation, ayant trait aux préoccupations environnementales, climatiques et énergétiques. À l’échelle internationale, le transport maritime et aérien, et donc un pan majeur des portes d’accès, a fait l’objet de peu de régulation quant à ses émissions de gaz à effet de serre, notamment lors de la COP 21 ayant abouti aux Accords de Paris. L’attention des décideurs s’était en effet surtout concentrée jusqu’à présent sur les émissions intérieures aux États, montrant la capacité de ces portes à jouer de leur dimension internationale pour échapper aux engagements étatiques. La question de savoir comment assurer une empreinte écologique minimale liée aux portes d’accès reste entière.

Une autre forme de tension tient aux enjeux sociaux et économiques de ces portes interdépendantes. La forte concurrence entre portes passe par des formes de *dumping* social, en jeu dans les aéroports de Dubaï et d’Istanbul, susceptibles de rebattre la carte des *gateways* les plus affirmées. La tension se manifeste aussi aux portes des pays des Nords, où s’affirment à la fois des flux migratoires importants et un contrôle frontalier qui l’est tout autant. Ceuta, enclave espagnole au Maroc, où les migrants sont refoulés encore et encore, illustre bien le caractère crucial de la régulation de ces portes et sa portée humanitaire. L’enclave est emblématique des politiques migratoires de l’Union européenne projetées à ses limites. Tout le défi pour les prochaines décennies est de concevoir une politique des portes d’accès dans laquelle la justice sociale et les préoccupations économiques s’articulent aux défis environnementaux et éthiques. Tout dépend de la capacité des acteurs à faire mentir l’idée d’un impossible partage de la *gateway*.

2.5. Bibliographie

- APM Terminals (2021). FY 2020 Company Fact Sheet [En ligne]. Disponible à l’adresse : <https://www.apmterminals.com/-/media/corporate/corporate-info/apm-terminals-fact-sheet.pdf?rev=2aed31d0079344fd8b5f4b25f9042de9> [Consulté le 23 juin 2021].
- Banos, A. (2021). Tendre la main : expériences de sauvetage en Mer Égée et en Méditerranée Centrale. Dans *Séminaire du GT Mobilités et spatialités*. LabEx DynamiTe, Aubervilliers.

- Bauer, S., Güttler, N., Schlünder, M. (2019). Encounters in Borderlands: Borderlining Animals and Technology at Frankfurt Airport. *Environmental Humanities*, 11(2), 247–279 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1215/22011919-7754445>.
- Bird, J. (1983). Gateways: slow recognition but irresistible rise. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 74(3), 196–202.
- Burghardt, A.F. (1971). A Hypothesis about Gateway Cities. *Annals of the Association of American Geographers*, 61(2), 269–285.
- Cattan, N. (2012). Trans-territoire. Repenser le lieu par les pratiques spatiales de populations en position de minorité. *L'Information géographique*, 76(2), 57–71.
- Cattan, N., Frétiigny, J.-B. (2011). Processus et scénarios : les portes d'entrée de la France et les systèmes territoriaux des flux. *Territoires 2040*, 4, 67–84.
- Cattan, N., Frétiigny, J.-B. (2021). Street vending in the metropolis: Proximity, distance, and emotions between migrants and tourists in Paris. *The Canadian Geographer/Le Géographe canadien*, 65(4), 410–422 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1111/cag.12700>.
- Choplin, A., Pliez, O. (2018). *La mondialisation des pauvres : loin de Wall Street et de Davos*. Le Seuil, Paris.
- Frétiigny, J.-B. (2016). La conflictualité de la ville en mouvement au regard d'espaces publics métropolitains émergents : les aéroports. Dans *La ville conflictuelle. Oppositions – Tensions – Négociations*, Desponds, D., Auclair, E. (dir.). Le Manuscrit, Paris, 141–160.
- IATA (2021). Air Cargo Matters [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.iata.org/en/programs/cargo/sustainability/benefits/> [Consulté le 23 juin 2021].
- van Klink, H.A., van den Berg, G.C. (1998). Gateways and intermodalism. *Journal of Transport Geography*, 6(1), 1–9.
- Kraemer, M.U.G. *et al.* (2020). The effect of human mobility and control measures on the COVID-19 epidemic in China. *Science*, 368(6490), 493–497.
- Le Monde (2021). 185 tortues découvertes dans une valise à l'aéroport des Galapagos, un policier arrêté. *Le Monde* [En ligne]. Disponible à l'adresse : https://www.lemonde.fr/international/article/2021/03/29/185-tortues-decouvertes-dans-une-valise-a-l-aeroport-des-galapagos_6074812_3210.html.
- Lin, W., Frétiigny, J.-B. (dir.) (2022). *Low-Cost Aviation. Society, Culture and Environment*. Elsevier, Amsterdam.
- Massey, D. (2005). *For space*. Sage, Londres.
- McKenzie, R.D. (1933). *The Metropolitan Community*. Russel et Russel, New York.

- OACI (2021). Rapports annuels du conseil [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.icao.int/about-icao/Pages/annual-reports.aspx> [Consulté le 23 juin 2021].
- Pain, K. (2011). 'New Worlds' for 'Old'? Twenty-First-Century Gateways and Corridors: Reflections on a European Spatial Perspective. *International Journal of Urban and Regional Research*, 35(6), 1154–1174 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2010.01005.x>.
- Pettas, D., Avdikos, V., Iliopoulou, E., Karavasili, I. (2022). "Insurrection is not a spectacle": experiencing and contesting touristification in Exarcheia, Athens. *Urban Geography*, 43(7), 948–1006 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1080/02723638.2021.1888521>.
- Prentice, B.E. (2006). Gateways, Corridors and Strategic City Pairs. Dans *Competition as a Driver of Change. Proceedings of the 41st Annual Conference of the Canadian Transportation Research Forum*. Université du Saskatchewan, Québec [En ligne]. Disponible à l'adresse : https://mpa.ub.uni-muenchen.de/14625/1/MPRA_paper_14625.pdf [Consulté le 23 juin 2021].
- Rodrigue, J.-P. (2004). Freight, gateways and mega-urban regions: the logistical integration of the Bostwash Corridor. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 95(2), 147–161 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1111/j.0040-747X.2004.t01-1-00297.x>.
- Short, J.R., Breitbach, C., Buckman, S., Essex, J. (2000). From world cities to gateway cities. Extending the boundaries of globalization theory. *City*, 4(3), 317–340.
- Tarrius, A. (2016). Les routes européennes des nouvelles migrations. Des mobilisations internationales aux mobilités transnationales. Conférence au colloque de rentrée du Collège de France : Migrations, réfugiés, exodes. Paris, 13 octobre [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01609941/document>.
- Ullman, E.L. (1957). *American commodity flow*. University of Washington Press, Seattle.
- UNCTAD (2021). Review of Maritime Transport 2020 [En ligne]. Disponible à l'adresse : https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf [Consulté le 23 juin 2021].