



HAL
open science

Le “ tournant Schengen ” : reconfiguration spatiale de la frontière franco-italienne et nouvelles convergences entre la géographie du contrôle migratoire et les dynamiques capitalistes (années 1990-2000)

Sarah Bachellerie

► To cite this version:

Sarah Bachellerie. Le “ tournant Schengen ” : reconfiguration spatiale de la frontière franco-italienne et nouvelles convergences entre la géographie du contrôle migratoire et les dynamiques capitalistes (années 1990-2000). *Journal of Borderlands Studies*, 2024, pp.1-20. 10.1080/08865655.2024.2338776 . hal-04600164

HAL Id: hal-04600164

<https://hal.science/hal-04600164>

Submitted on 4 Jun 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.

Copyright

Le « tournant Schengen » : reconfiguration spatiale de la frontière franco-italienne et nouvelles convergences entre la géographie du contrôle migratoire et les dynamiques capitalistes (années 1990-2000)

Sarah Bachellerie

Department of Geography, Grenoble-Alpes University, Grenoble, France.

Phd Candidate. Laboratoire Pacte, Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine.

sarah.bachellerie@umrpacte.fr

Traduction française par l'auteurice (article original en anglais)

Pour citer cet article : Sarah Bachellerie (24 Apr 2024): The “Schengen Turn” as the Reshaping of the French-Italian Border: The Critical Convergence of the Geography of Border Controls and Capitalist Dynamics (1990s-2000s), *Journal of Borderlands Studies*, DOI: 10.1080/08865655.2024.2338776

Le « tournant Schengen » : reconfiguration spatiale de la frontière franco-italienne et nouvelles convergences entre la géographie du contrôle migratoire et les dynamiques capitalistes (années 1990-2000)

Le 1er janvier 1993, les contrôles à la frontière franco-italienne ont été officiellement « abolis » dans le cadre de l'espace Schengen. Cependant, la frontière n'a pas disparu ; au contraire, sa géographie s'est adaptée à l'évolution des logiques capitalistes du marché européen, créant une zone frontalière hiérarchisée où « les frontières et les échelles se croisent pour alimenter une nouvelle expansion (...) des Frontières du capital » (Mezzadra et Neilson 2013, p. 321). L'article s'appuie sur les études critiques des frontières et la géographie radicale pour montrer la convergence critique des dynamiques capitalistes et des pratiques de la police des frontières dans la zone frontalière franco-italienne. Cette convergence s'est traduite par la production locale d'infrastructures de transport permettant une circulation transfrontalière à grande vitesse, au détriment des routes et des pratiques locales. De plus, l'évolution d'un contrôle frontalier « fixe » vers des contrôles d'identité « aléatoires et mobiles » a conduit à la création d'un système de ciblage policier qui sélectionne les passagers sur la base d'un profilage socio-racial. Après les accords de Schengen, la frontière franco-italienne est devenue un dispositif mobile permettant l'accumulation de capital par la sélection des « voyageurs légitimes » et le contrôle des « migrants illégaux ». Elle a mis en œuvre localement la « polarisation de la mobilité » (Bauman, 1998) qui s'est produite à l'échelle mondiale au tournant du 21^e siècle.

Mots-clés : Espace Schengen ; Frontière franco-italienne ; contrôle migratoire ; profilage social-racial ; « Frontières du capital » ; spatial-fix

Introduction

Lorsque j'ai commencé mon enquête de terrain dans les villes frontalières de Briançon et Menton en 2021, j'ai demandé à des habitant·e·s locaux engagé·e·s dans le soutien aux personnes en migration quelle était la situation à la frontière dans les années 1990. Iels ont tou·te·s eu la même réaction de surprise à ma question, estimant qu'après « *l'ouverture de la frontière* » en 1993, « *personne ne parlait des migrations à la frontière* »¹. Selon elles et eux, avant le rétablissement des contrôles aux frontières en 2015, la police aux frontières (PAF)

¹ Entretien exploratoires avec habitant·e·s de Briançon, mai 2022.

contrôlait rarement les personnes qui circulaient d'un côté et de l'autre de la frontière. La mémoire locale des franchissements illégalisés de la frontière franco-italienne se focalise principalement sur la migration italienne jusqu'aux années 1950 et sur les réfugié·e·s juif·ve·s pendant la Seconde Guerre mondiale. Après cette période, et jusqu'aux nombreuses arrivées de personnes en migration d'Afrique du Nord et d'Afrique subsaharienne dans les années 2010, tout se passe comme s'il y avait un trou dans l'histoire, comme s'« *il ne se passait rien* »² à la frontière franco-italienne. Ce sentiment est renforcé par la recherche universitaire : alors que les historien·ne·s ont documenté l'histoire de la migration illégalisée et des contrôles frontaliers de la fin du XIX^e siècle jusqu'aux années 1960 (voir, entre autres, Gastaut 1996 ; Hanus 2012 ; Khalifa 2017 ; Proglia 2021 ; Rinauro 2012 ; Tombaccini-Villefranche 1999), la période plus récente n'a pas été explorée. La réintroduction en 2015 des contrôles migratoires par la France à sa frontière avec l'Italie a soudainement attiré un regain d'attention sur cette région. Cela a entraîné la production de nombreux travaux sur la « refrontiérisation » de la frontière franco-italienne depuis 2015 et son impact violent sur les personnes en migration (voir, entre autres, Amigoni et al. 2021 ; Bonnin 2021 ; Del Biaggio, Giannetto, et Noûs 2020 ; Selek et Trucco 2020 ; Tazzioli 2021 ; Torre 2023). Cependant, cette focalisation sur la période récente tend à invisibiliser la dimension progressive du processus de frontiérisation sur le temps long. Contrairement à l'idée selon laquelle la frontière franco-italienne a subi un processus de dé-frontiérisation, qui aurait commencé avec son « ouverture » en 1993, et aurait été suivi d'une re-frontiérisation soudaine en 2015, j'argumente que les contrôles frontaliers sont toujours restés en place, bien que remodelés par la mise en œuvre des accords de Schengen. Etudier la reconfiguration de la géographie du contrôle de la frontière dans les années 1990 permet de faire apparaître les continuités historiques et spatiales qui ont façonné les pratiques actuelles de

² Entretiens exploratoires avec des habitant·e·s de Briançon, mai 2022.

contrôle migratoire à la frontière franco-italienne, ainsi que les dynamiques sociales et raciales qui les caractérisent.

Les accords de Schengen, signés en 1985, suivis de leur mise en application en 1993, incarnent l'idéal d'une « Europe sans frontières ». Localement, à la frontière franco-italienne, la « disparition » de la frontière a été présentée comme une transformation radicale qui allait bouleverser la vie quotidienne dans les communes frontalières. En 1992, cette question faisait régulièrement la une des journaux locaux avec des titres tels que “*Adieu, frontière!*”³ “*Douanes sans frontière,*”⁴ “*Menton : la fin d’une frontière,*”⁵ “*La frontière en éclats,*”⁶ etc. Tant au niveau local qu'international, ce récit a favorisé la croyance selon laquelle les frontières intérieures de Schengen allaient tout simplement disparaître. La « mise en scène de la disparition » du contrôle (Guénebeaud, 2017, p. 169) a été marquée par le démantèlement des postes frontières et l'abandon des casernes de gendarmerie le long de la frontière franco-italienne. Officiellement, la frontière entre la France et l'Italie a été abolie le 1^{er} janvier 1993. En pratique, les contrôles « fixes et systématiques » de la police des frontières ont été progressivement supprimés entre le 31 décembre 1992 et le 31 mars 1998⁷ et remplacés par des contrôles « mobiles et aléatoires », comme le précisent les ordres donnés aux agents de la police des frontières française après 1993⁸. Cet article démontrera que les contrôles policiers à la frontière franco-italienne n'ont jamais été totalement supprimés ; au contraire, la mise en œuvre locale des accords de Schengen a conduit à une reconfiguration de la géographie des pratiques

³ Sergio Benedetti, “Adieu, frontière!”, *Nice-Matin*, 30 juillet 1992, Archives municipales de Menton.

⁴ P.H. “Douanes sans frontière”, *Nice-Matin* (date inconnue), Archives municipales de Menton.

⁵ Jean-Charles Pierson, *Nice-Matin*, 6 novembre 1992, Archives municipales de Menton.

⁶ Auteur inconnu, *Nice-Matin*, 1er Janvier 1993, Archives municipales de Menton.

⁷ SCI Menton, DDCILEC des Alpes-Maritimes, “Note de service du 24/10/1997,” 2683W385, Archives Départementales des Alpes-Maritimes.

⁸ Ministère de l'Intérieur, Police aux frontières. SCI Menton, DDCILEC des Alpes-Maritimes, “Note de service du 24/10/1997”, 2683W385, Archives Départementales des Alpes-Maritimes (ADAM).

de contrôle dans la région frontalière (ou de ce que l'on pourrait qualifier en anglais de « *borderwork* »), à la fois du côté français et du côté italien. Ainsi, le récit de la libre circulation au sein de la zone Schengen a masqué la réalité selon laquelle les frontières intérieures de l'espace Schengen, à la fin du XX^e siècle, étaient en train de devenir les instruments d'un régime mondial qui produit un droit à la mobilité différencié en fonction de la classe sociale et de la nationalité. Cette reconfiguration spatiale de la frontière doit être comprise dans le contexte du développement d'un marché européen, dans lequel la création de l'espace Schengen a joué un rôle central, et qui a rendu obsolètes les contrôles frontaliers traditionnels « fixes ». La région frontalière franco-italienne s'est ainsi retrouvée reliée aux marchés économiques mondiaux, en particulier dans le domaine du tourisme. Ces deux phénomènes (c'est-à-dire l'évolution spatiale des contrôles frontaliers et l'impact local de la mondialisation) ont conduit à une nouvelle hiérarchisation de l'espace, de la mobilité et des individus à l'échelle locale, entraînant une (re)production des rapports sociaux de domination basés sur la classe, la nationalité et la « race ». Cette création d'inégalités peut être interprétée comme le développement d'une « zone-frontière » à la frontière franco-italienne au début des années 1990, conceptualisée par Mezzadra et Neilson comme « des lieux spécifiques dans lesquels les frontières et les échelles s'intersectionnent pour alimenter une nouvelle expansion (...) des Frontières du capital » (Mezzadra et Neilson 2013, p. 321). Cette approche, qui s'intéresse aux facteurs économiques à l'origine de la reconfiguration de la géographie des frontières, n'a encore jamais été appliquée à l'étude du contrôle migratoire à la frontière franco-italienne, les recherches existantes se concentrant principalement sur les facteurs politiques de ce contrôle. En adoptant cette perspective matérialiste, cet article vise à élargir la compréhension empirique de la géographie de la zone-frontière franco-italienne. En outre, s'intéresser à la période où s'est localement mis en place l'espace Schengen permet d'éclairer sous un nouvel angle la manière dont les pratiques policières sont influencées par les dynamiques capitalistes, entraînant la (re)production locale

d'inégalités sociales et raciales globales. En proposant une perspective locale, à l'échelle des régions frontalières alpines, cet article contribue à la réflexion théorique dans le champ des études critiques des politiques migratoires et de « *border studies* » sur la relation entre la conquête capitaliste de l'espace et les pratiques policières de contrôle migratoire.

Cette recherche, menée dans le cadre d'une thèse de doctorat en géographie, porte sur l'évolution de la géographie du contrôle à la frontière franco-italienne depuis la mise en place de l'espace Schengen. L'enquête de terrain a duré cinq mois, de novembre 2022 à mars 2023. Pendant cette période, j'ai mené dix entretiens avec des agents de la police des frontières et des douanes françaises et italiennes dans les villes de Menton et de Vintimille, tous en poste depuis les années 1990. J'ai également examiné les archives de la préfecture française et de la police des frontières française (Secteur Frontière de Menton) aux Archives départementales des Alpes-Maritimes (ADDAM) couvrant une période allant de 1983 à 2001. J'ai sélectionné une petite partie des données statistiques de ces archives pour un traitement quantitatif et cartographique (SIG). J'ai également utilisé des archives de la presse locale (*Nice-Matin* et *Dauphiné Libéré*), des archives audiovisuelles (France 3, 1990-2005), et les archives du syndicat CGT des cheminot·e·s du département des Alpes-Maritimes, que j'ai analysées avec une approche quantitative.

Pour appréhender les perceptions locales de l'évolution de la géographie des contrôles frontaliers, j'ai effectué mon enquête de terrain dans six communes alpines situées à proximité immédiate de la frontière franco-italienne : Menton, Vintimille, Montgenèvre, Clavière, Bardonecchia et Modane. J'ai interrogé les maires actuels ou anciens de Bardonecchia, Montgenèvre, Clavière et Modane. J'ai ensuite réalisé 30 entretiens semi-directifs avec des habitant·e·s de ces villes frontalières. Ces entretiens ont été accompagnés par des cartes de la région frontalière que nous avons utilisées comme supports afin de retracer l'évolution des lieux du contrôle migratoire au fil du temps. Le point de vue des transporteurs également rapporté à

travers trois entretiens avec des conducteurs de train sur la ligne transfrontalière Cannes-Vintimille. Toutes les personnes interrogées vivaient et travaillaient dans la région avant « l'ouverture des frontières » en 1993. J'ai complété cette méthodologie par un entretien avec H., un ancien réfugié soudanais (aujourd'hui citoyen français) qui a franchi clandestinement la frontière franco-italienne en 1996.

Analyser la convergence des dynamiques capitalistes et des pratiques policières dans la zone-frontière franco-italienne

Dans cet article, je m'appuie principalement sur deux champs de recherche distincts : les études critiques des frontières (*border studies*) et la géographie radicale. Depuis les années 1990, les *border studies* analysent les frontières sous un angle constructiviste. Cette approche, qui évite d'essentialiser les frontières, les envisage comme un processus, qui comporte la construction matérielle des frontières, mais aussi la production sociale de catégories de population construites comme différentes, homogènes et séparées par des frontières immatérielles, et la hiérarchisation entre ces catégories (« *bordering, ordering, and othering* », Houtum et Naerssen 2002). Cette approche permet d'explorer la multiplicité des lieux de production des frontières, montrant que les celles-ci, loin d'être réduites à des lignes sur une carte, prennent plutôt la forme de points, de réseaux, d'infrastructures et s'incarnent même dans les corps en mouvement. Ce champ s'intéresse également au contrôle de la frontière comme travail (*borderwork*) en analysant les pratiques et représentations des différents acteurs jouant un rôle dans la production matérielle des frontières. Dans cet article, je me concentre sur les gardes-frontières et les agents des douanes, qui jouent un rôle clé dans le processus de « frontiérisation » à travers leurs pratiques quotidiennes de contrôle (Bigo 2014), comme l'a étudié Casella Colombeau à la frontière franco-italienne (Casella Colombeau 2013). Apparues dans le contexte de la mondialisation et de la prolifération des discours sur les frontières et la

sécurité à la fin des années 1990, les *border studies* rassemblent de nombreux·ses universitaires qui, à la suite de Balibar (2022, pp. 181-193), tendent à présenter les frontières contemporaines comme « étant partout » et à les considérer comme « déterritorialisées », voire dématérialisées. Cette approche a conduit certain·e·s chercheur·euse·s à négliger les formes de contrôle qui ont persisté aux frontières des territoires nationaux après la mise en application des accords de Schengen. Elle a également influencé certains travaux sur l'espace Schengen qui affirment que les accords de Schengen ont « dissocié les frontières du territoire » (Guild 2003, p. 103). A l'inverse, j'argumente que la frontière franco-italienne a subi un processus de re-territorialisation avec la création de l'espace Schengen. La frontière se trouve désormais au cœur d'un réseau d'infrastructures qui facilite la circulation des biens et des personnes. La frontière opère également dans un espace tridimensionnel, texturé et sensoriel : suivant l'approche de Billé *et al.*, j'analyse la frontière franco-italienne comme un dispositif « volumineux », enchevêtré dans diverses « matérialités [et] échelles » (Billé 2020). Plutôt que d'être représenté par un poste-frontière ou un point de contrôle à chaque passage entre l'Italie et la France, le contrôle prend la forme de patrouilles mobiles, dans les environnements montagneux et urbains des villes et villages proches de la frontière. Depuis 1993, ces patrouilles sont « déployées presque exclusivement là où des flux de personnes sont attendus, s'alignant souvent sur les nœuds et les plaques tournantes du réseau » (Bonnin 2021 pp. 73-91).

Les études critiques sur les frontières ont également souligné que la mondialisation, loin d'avoir entraîné une homogénéisation des conditions de vie et l'élimination des obstacles à la mobilité, a en réalité accentué les inégalités globales en termes de niveau de vie et d'accès à la liberté de circulation. Zygmunt Bauman a montré que la mondialisation a conduit à la ségrégation, à la séparation et à l'exclusion dans l'espace. Pour lui, « l'intégration et la division, la mondialisation et la territorialisation sont des processus qui se complètent mutuellement. Plus précisément, ce sont les deux faces d'un même processus : la redistribution mondiale de la

souveraineté, du pouvoir et de la liberté d'action » (Bauman 2011). Bauman appelle cette dichotomie une « mondialisation pour les uns, localisation pour les autres », ou encore une « polarisation de la mobilité ». Les citoyen-ne-s des États qui dominent l'économie mondiale, principalement les anciennes puissances coloniales et impériales, ont bénéficié d'un accès accru à la libre circulation et ont vu leur temps de déplacement raccourcir, tandis que d'autres, en particulier les citoyen-ne-s de pays économiquement déstabilisés par des processus globaux de dépossession, se sont retrouvés « cloué-e-s dans le local ». Alors que les touristes internationaux ont accès à l'espace mondialisé dans le monde entier et peuvent se sentir partout chez eux (Bauman 1998), le régime mondial des frontières a créé de nouvelles catégories d'« indésirables » mondiaux dont la mobilité internationale est de plus en plus criminalisée, et envers lesquels tous les espaces sont rendus hostiles. En m'appuyant sur l'analyse développée par Bauman à l'échelle mondiale, je montrerai que la frontière franco-italienne est un terrain éclairant pour observer à l'échelle locale ce processus de « polarisation de la mobilité » qui s'est opéré au tournant des XX^e et XXI^e siècles. Dans les années 1990, l'ouverture du marché du tourisme à la clientèle internationale a permis la libre circulation dans la région frontalière de certaines nationalités et de certains groupes sociaux, tout en renforçant les contrôles sur les personnes en migration illégalisées du « Sud Global ». Différents critères, notamment la classe sociale et la nationalité supposées sur la base de l'apparence des individus, influencent le comportement de la police à l'égard des voyageur-euse-s à la frontière. Cela produit une individualisation de l'expérience du passage de la frontière, un phénomène qu'Amilhat-Szary nomme « frontiérités » (*borderities*) (Amilhat-Szary 2015). Ces éléments nous permettent d'analyser le travail frontalier comme une « mise en ordre » spatiale (*spatial ordering*), marquant et matérialisant les hiérarchies sociales à travers la fragmentation de l'espace et la production de barrières flexibles entre classes sociales et nationalités. Ainsi, la nouvelle

géographie de la frontière franco-italienne après 1993 apparaît comme un ensemble de frontières socio-spatiales articulées dans un espace plus large constitué par la zone-frontière.

Pour définir la « zone-frontière », je m'appuie sur les analyses de Sandro Mezzadra et Brett Neilson (2013), qui proposent une interprétation des frontières à travers des concepts développés par des géographes radicaux comme David Harvey. Ils suggèrent que « les frontières jouent un rôle clé dans la production du temps et de l'espace au sein des espaces du capitalisme mondialisé ». Mezzadra et Neilson envisagent les frontières contemporaines comme le résultat de deux processus : la production politique de la territorialité (principalement par les États-nations) et « l'expansion des Frontières du capital ». Harvey montre que la logique spatiale de l'État (c'est-à-dire l'administration d'entités territoriales fixes clairement définies par des frontières) contraste avec celle du capital, qui se caractérise par une expansion spatiale continue pour l'accumulation des ressources. Cette expansion cherche constamment à surmonter les contraintes spatiales et temporelles par des restructurations d'échelle, des fusions et des transferts (Harvey 2005, p. 93). Malgré ces dynamiques contradictoires, Mezzadra et Neilson montrent que les zones-frontières (*borderzones*) sont des lieux de « cristallisation des tensions, des conflits et des luttes marquant les articulations émergentes des frontières territoriales et des Frontières du capital » (2013, p. 321). En utilisant le contrôle des frontières pour remodeler continuellement la mobilité de la main-d'œuvre, en gérant la contradiction entre libre circulation et blocage, et en redéfinissant les populations à contrôler ou à arrêter, les frontières deviennent « des lieux spécifiques dans lesquels le redimensionnement et la restructuration fonctionnent pour alimenter l'expansion des Frontières du capital ». Par conséquent, les zones-frontières servent à la fois d'« espaces d'exception » pouvant servir de « laboratoires pour la production et l'articulation de nouvelles normes » et d'espaces caractérisés par une profonde hétérogénéité (2013, p. 318). La création de l'espace Schengen a accéléré le processus de mondialisation économique par la production, par exemple, de nouvelles

infrastructures destinées à réduire les temps de déplacement. Ainsi, l'évolution des pratiques de contrôle des frontières s'est alignée sur les nouvelles dynamiques du capitalisme mondial à la fin du XX^e siècle. On peut envisager le rôle des espaces frontaliers dans l'accumulation du capital à travers le concept de « solution spatio-temporelle » proposée par Harvey (*spatio-temporal fix*, 2005, pp. 110-121) : une solution permettant au capitalisme de résoudre ses crises internes en réaffectant le capital excédentaire dans le temps et l'espace afin de différer la réalisation de la valeur. Cette stratégie peut se matérialiser, par exemple, par « l'investissement dans les infrastructures et les industries de transport et de communication » (2005, p. 90). Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, les puissances européennes qui cherchaient des « solutions spatio-temporelles » pendant l'industrialisation ont construit un réseau ferroviaire international reliant leur territoire à leurs colonies au sud et à l'est de la Méditerranée. Ces infrastructures ont simultanément facilité la circulation des voyageurs, des matières premières et des marchandises à travers l'espace européen. De vastes projets de tunnels et de chemins de fer ont été construits pour traverser les Alpes à la frontière franco-italienne, notamment le chemin de fer Menton-Vintimille, le tunnel du Mont-Blanc et le tunnel du Fréjus. Elles ont entraîné le développement rapide d'une industrie touristique cosmopolite dans les Alpes et sur la Côte d'Azur, dirigée principalement par l'aristocratie et les classes moyennes supérieures d'Europe et d'Amérique du Nord, en particulier de pays comme la Belgique, la France, l'Allemagne, l'Italie, la Russie, la Suisse, le Royaume-Uni et les États-Unis. Le lien historique et géographique entre le contrôle militaire des territoires, la construction d'infrastructures de transport et l'essor des flux touristiques de l'Europe du Nord vers les régions méditerranéennes illustre l'affirmation de l'historien Michel Pierre selon laquelle « le tourisme est le stade ultime du colonialisme » (Pierre 2016).

Après la Seconde Guerre mondiale, le tourisme en France et en Italie a évolué vers un tourisme de masse. En France, les congés payés, l'accès à la voiture individuelle et la

revendication syndicale d'un « droit à la nature » ont rendu les sports d'hiver accessibles à une plus grande partie de la population. Les stations de ski de la Côte d'Azur et de Montgenèvre-Clavière, situées à la frontière franco-italienne, ont ainsi attiré un nombre croissant de touristes, de travailleurs saisonniers et de travailleurs immigrés. Le contrôle systématique des véhicules à la frontière, entraînant de longues files d'attente aux postes-frontières, est devenu problématique d'un point de vue économique⁹. Cette situation a eu des conséquences négatives sur le développement du tourisme local, en affectant la circulation des touristes et l'attrait visuel et acoustique du paysage. En outre, l'affirmation croissante du transport routier aux dépens du transport ferroviaire a créé des perturbations majeures dans les centres-villes congestionnés des communes frontalières de Modane, Menton, Clavière et Montgenèvre. Vers la fin du XX^e siècle, ces changements dans la circulation du capital, des marchandises et des personnes à travers l'Europe ont incité les gouvernements à modifier leurs politiques de contrôle des frontières.

Deux stratégies ont été utilisées pour résoudre cette tension. La première a consisté à créer de nouvelles infrastructures de transport, de franchissement et d'hébergement comme « solution spatio-temporelle » pour optimiser la circulation du capital à l'échelle européenne. Ainsi, entre les années 1970 et 1980, de nouvelles infrastructures importantes ont été développées pour « décongestionner » la frontière et désengorger le trafic. Comme ce fut le cas un siècle plus tôt, la mise en place d'un marché européen à la fin du XX^e siècle s'est appuyée sur la production matérielle d'infrastructures de franchissement des Alpes. En 1973, l'autoroute A8 a été construite pour relier la France et l'Italie via Menton et Vintimille ; la même année, la route « du bord de mer » a été construite à Menton, avec un nouveau poste frontière (Pont Saint-Ludovic) ; le tunnel routier du Fréjus a été ouvert en 1981 et relié par l'autoroute à Suse, du

⁹ Entretiens avec des habitant·e·s de Menton (décembre 2022) et Montgenèvre, ainsi que la maire de Clavière (février 2023).

côté italien, en 1987. Ces infrastructures ont facilité « la course incessante à la réduction ou à l'élimination des barrières spatiales, couplée à l'accélération incessante de la [circulation] des capitaux », conformément au besoin capitaliste de « réduire le coût et le temps de déplacement » (Harvey 2005, pp. 80-91).

La seconde stratégie a consisté à reconfigurer spatialement les pratiques policières et douanières de contrôle des frontières. Casella Colombeau (2013, pp. 109-111) montre qu'entre les années 1950 et 1970, les lobbies de la police des frontières française ont tenté de convaincre le gouvernement de l'improductivité des contrôles fixes, matérialisés alors par des barrières, un contrôle de tous les véhicules, et une policière et douanière constante aux postes frontières sur tous les itinéraires. Dans les années 1980, les cadres de la police aux frontières participant aux groupes de travail chargés de négocier les accords de Schengen ont plaidé pour remplacer les contrôles fixes par des contrôle mobiles. Ils ont également négocié les conditions du maintien d'une présence policière aux frontières, arguant de la nécessité de « compenser » le « déficit de sécurité » qui résulterait de l'ouverture des frontières intérieures (Casella Colombeau, 2013, p. 205).

L'approche historique de l'évolution de frontière franco-italienne révèle ainsi que la frontière sert avant tout d'instrument de régulation des circulations au sein de l'économie capitaliste. Cette régulation passe à la fois par la production spatiale d'infrastructures de passage adaptées aux flux de circulation et par la reconfiguration du contrôle policier à la frontière. Les mesures d'abolition des « contrôles fixes » aux frontières intérieures de l'espace Schengen s'inscrivent dans le cadre d'une transformation plus large des espaces frontaliers à l'ère de la mondialisation et de la reconfiguration de la géographie du capitalisme à l'échelle européenne à la fin du XX^e siècle. Par conséquent, l'étude de la période-clé de la mise en œuvre de l'espace Schengen permet de saisir la convergence entre les transformations économiques et infrastructurelles et les pratiques policières de contrôle, ainsi que son rôle dans la

transformation de la géographie de la frontière et la production de nouvelles inégalités dans l'espace frontalier.

Les paradoxes de la « frontière ouverte » : attirer les consommateur·ice·s internationaux, entraver la mobilité locale

Entre 1993 et le début des années 2000, alors que les contrôles de police « fixes et systématiques » à la frontière franco-italienne ont été progressivement supprimés, la zone-frontière a connu une mondialisation des flux touristiques. Les nouveaux axes de transport à grande vitesse et la liberté de circulation acquise en 1993 pour les citoyen·ne·s européen·ne·s ont facilité ce mouvement d'internationalisation des voyageur·euse·s observable à l'échelle locale. Au début des années 2000, les touristes français·e·s et italien·ne·s étaient encore de loin les principaux visiteur·euse·s des localités situées le long de la frontière franco-italienne. Cependant, la mise en place d'une navette entre la station et l'aéroport de Turin, d'une voie rapide entre Suse et Clavière, et de la ligne TGV Paris-Turin à Oulx a considérablement renforcé la popularité de la station du Montgenèvre auprès des tour-opérateurs internationaux. Les acteurs touristiques de Montgenèvre et du val de Suse ont eu recours à ces agences pour organiser des séjours pour des visiteur·euse·s étranger·e·s venant de toute l'Europe (Belgique, Royaume-Uni, Suède, Danemark) et de plus loin (Israël, Chine, Australie). Cependant, cette internationalisation des flux touristiques n'a pas entraîné une plus grande diversité sociale parmi les personnes qui fréquentent la zone-frontière. Au contraire, le territoire a connu une homogénéisation sociale favorisant les classes supérieures de l'Europe de l'Ouest et du Nord. Certain·e·s habitant·e·s estiment que la municipalité de Montgenèvre fait le choix stratégique de chercher à attirer une clientèle plus aisée¹⁰, comme en témoigne la construction d'hôtels

¹⁰ Entretiens avec P, J, E, R, habitant·e·s de la commune de Montgenèvre, février 2023.

quatre et cinq étoiles, de terrains de golf et d'un spa. La municipalité a alors abandonné le tourisme social qui prévalait dans les années 1980, ce qui a entraîné une transformation de l'aménagement urbain. Un ancien maire de Montgenèvre se souvient : « *J'avais l'habitude de rencontrer des opérateurs britanniques et de discuter avec eux, avec un crayon, des plans, de ce dont ils avaient besoin... [et] maintenant les Danois et les Britanniques, qui ont connu la station [par le biais des tour-opérateurs], achètent (...) leur propre appartement pour le louer ou le prêter à des amis. Ils connaissent le système. Ils prennent l'avion à Londres, Manchester, et atterrissent à Milan ou Turin... Ils quittent Londres le matin et skient sur les pistes de Montgenèvre le soir !* »¹¹

À Menton, sur la côte méditerranéenne, l'ouverture de la frontière a également déclenché une vague d'investissements immobiliers étrangers, d'abord sous l'impulsion d'acheteur·euse·s italien·ne·s. Les habitant·e·s de Menton expriment dans les entretiens leur sentiment que la ville a été « *envahie* » au début des années 1990 par de riches Italien·ne·s, à la recherche d'une résidence secondaire dans « *la première ville de France après la frontière* »¹². Cette arrivée soudaine a entraîné une flambée des prix de l'immobilier. Les années 2000 ont également vu l'arrivée de ressortissant·e·s belges et britanniques à la recherche de résidences secondaires, attiré·e·s par l'environnement littoral et le climat ensoleillé, les infrastructures touristiques et la localisation perçue comme exotique entre la France et l'Italie. Ces investissements étrangers dans l'immobilier, facilités par la mobilité internationale du capital et les nouvelles opportunités offertes par l'Union Européenne, ont entraîné au niveau local un phénomène de gentrification, rendant l'immobilier inabordable pour certains locaux, notamment dans le quartier frontalier de

¹¹ Entretien avec un ancien maire de Montgenèvre, février 2023.

¹² Entretiens avec A., P., J.C., H., M., C., habitant·e·s de Menton, janvier-février 2023.

Garavan à Menton¹³. Par conséquent, la suppression des barrières à la circulation des biens, des personnes et des capitaux, ainsi que la construction d'infrastructures de circulation rapide à travers l'Europe, ont transformé les villes et les villages situés le long de la frontière franco-italienne, créant de nouvelles frontières sociales de classe et de nationalité entre les personnes résidant sur une même commune.

Un deuxième effet de ce développement des infrastructures a été la dominance des voies rapides conçues pour le trafic international aux dépens des routes transfrontalières locales. C'est le cas du tunnel routier du Fréjus, construit en 1981, qui est devenu rapidement inabordable pour les déplacements quotidiens. Lors de sa construction, les collectivités locales n'ont pas obtenu de tarifs préférentiels pour les habitant·e·s de leurs communes. « *Quand ils ont construit le tunnel, se souvient le maire de Modane, il y avait encore des liaisons très simples et faciles par la navette ferroviaire (...) Les gens de Modane allaient manger des pizzas à Bardonecchia (la ville italienne voisine)* »¹⁴. Ce train circulait toutes les demi-heures entre Modane et Bardonecchia et pouvait également transporter des véhicules. Cependant, le trafic ferroviaire diminuant au profit du trafic routier, la navette a cessé de fonctionner en 1981, ce qui, selon le maire, « *a marqué la fin des relations entre les habitants des deux côtés de la frontière* ». Dans les années 2000, la liaison ferroviaire transfrontalière a disparu pendant les travaux et n'a pas été rétablie, pour cause de non-rentabilité. Aujourd'hui, seuls le TGV et l'autoroute assurent une liaison directe entre Bardonecchia et Modane, sans tarif préférentiel pour les travailleurs frontaliers ou les résidents locaux. Selon certain·e·s habitant·e·s interrogé·e·s dans les deux villes, le « *paradoxe de Schengen* »¹⁵ est que la frontière franco-italienne, qui avait toujours été un lieu

¹³ Entretiens avec A., P., J.C., H., M., C., habitant·e·s de Menton, janvier-février 2023 ; entretiens avec des commerçant·e·s du quartier de Garavan, mai 2023.

¹⁴ Entretien avec le maire de Modane, février 2023.

¹⁵ Entretiens avec C., S., habitant·e·s de Bardonecchia ; et avec M-C., J., C., habitant·e·s de Modane, février 2023.

de passage, s'est fermée pour elleux au moment où elle s'ouvrait à l'Europe. On note que cette fermeture ne résulte pas d'une décision politique directe mais d'une série de processus économiques indirects, qui ont néanmoins eu des conséquences matérielles sur la mobilité des habitants.

Dans les six villes frontalières que j'ai étudiées, les habitant·e·s interrogé·e·s ont déclaré qu'avant 1993, même si la frontière était contrôlée, le fait d'être « un local » facilitait les passages quotidiens grâce aux liens personnels avec les agents de la police et des douanes, qui étaient également des locaux. Tou·te·s les habitant·e·s que j'ai rencontré·e·s s'accordent à dire que l'« *ouverture* » de la frontière franco-italienne dans les années 1990 n'a pas eu d'impact positif sur leurs pratiques de mobilité transfrontalière. Certain·e·s estiment que la fréquence de leurs déplacements transfrontaliers est restée la même, tandis que d'autres ont observé une diminution. Dans les années 1970 et 1980, des activités telles qu'aller faire ses courses en Italie, aller au bar ou à la piscine en France, faisaient partie de la vie quotidienne. Après 1993, bien que les habitant·e·s jouissent d'une totale liberté de circulation, le principal obstacle aux déplacements transfrontaliers n'est plus le contrôle policier, mais réside plutôt dans les impacts économiques des accords de Schengen qui ont produit de nouvelles inégalités spatiales.

Par conséquent, la nouvelle « liberté de circulation » au début des années 1990 a créé une hiérarchisation des mobilités à l'échelle locale, plaçant les populations frontalières locales dans une situation ambiguë. En tant que citoyen·ne·s européen·ne·s, elles peuvent désormais facilement accéder à des destinations lointaines dans toute l'Europe, mais à certains endroits de la frontière franco-italienne, la mobilité transfrontalière locale a été rendue plus compliquée, notamment à cause de la privatisation des infrastructures de transport.

Adapter la géographie du contrôle de la frontière à « l'esprit de Schengen »

Dans les années qui ont précédé la mise en œuvre des accords de Schengen, les médias locaux se sont fait l'écho des préoccupations de la police concernant l'impact potentiel du départ des forces de l'ordre sur la sécurité des citoyen-ne-s. Les douanes et la Police aux Frontières (PAF) se sont efforcées de « rassurer »¹⁶ le public en lui expliquant que leurs activités ne cesseraient pas, mais qu'elles deviendraient simplement plus mobiles. Un article paru dans un journal local en 1987 déclarait : « *Que feront les douanes demain ? Elle s'adaptera aux nouvelles conditions du marché unique. Ses effectifs seront redéployés et modifiés. (...) La mobilité, la technicité, la disponibilité seront les piliers de son organisation* ».¹⁷ Pour compenser ce qui était perçu comme un « déficit de sécurité » à la frontière, l'action de contrôle des biens et des personnes a été séparée de l'emplacement physique de la frontière (Casella Colombeau, 2013, p. 199).

Un épisode survenu en 1996 illustre clairement ce changement de mentalité et de pratiques de contrôle à la frontière franco-italienne suite à la mise en œuvre des accords de Schengen. Du fait de la réduction des effectifs de gardes-frontière, dans la vallée de la Roya, les agents italiens ne pouvaient plus assurer la permanence aux postes frontières. Une note de la PAF de Breil-sur-Roya déplore que « *à la fin de leur service, [les policiers italiens] abaissent une barrière qui est verrouillée, bloquant la circulation jusqu'à 7 heures du matin (...) aux postes frontières de Fanghetto et d'Olivetta* »¹⁸. Cette barrière s'est heurtée à une forte opposition : les habitant-e-s de la vallée, les élu-e-s ont fait une campagne médiatique pour qu'elle soit enlevée, et elle a été « *fréquemment brisée par des immigrants illégaux qui voulaient utiliser cette route la nuit* »¹⁹. Les policiers français critiquent dans ce document le modèle de contrôle italien, qu'ils qualifient

¹⁶ *Nice-Matin*, «La douane, perspective 1992, des missions appelées à s'affirmer de plus en plus,» article signé S. T., 1987. Archives Municipales de Menton, dossier «Douanes.»

¹⁷ *Nice-Matin*, «La douane, perspective 1992, des missions appelées à s'affirmer de plus en plus,» article signé S. T., 1987. Archives Municipales de Menton, dossier «Douanes.»

¹⁸ Note d'information, le 11 juin 1993. Direction départementale de la police aux frontières. Service de la police aux frontières de Menton, 1932W356, Archives Départementales des Alpes-Maritimes.

¹⁹ Note d'information, le 11 juin 1993. Direction départementale de la police aux frontières. Service de la police aux frontières de Menton, 1932W356, Archives Départementales des Alpes-Maritimes.

d'« *anachronique* », l'opposant à leur propre approche, plus conforme aux nouvelles règles de Schengen, dans un secteur « *patrouillé quotidiennement par la gendarmerie, les douanes et la PAF* »²⁰. Cet épisode montre comment les accords de Schengen ont redéfini les « bonnes » et les « mauvaises » pratiques en matière de contrôle des frontières. Contrairement à la barrière fixe, perçue comme un symbole de fermeture, les patrouilles de véhicules mobiles sont devenues la méthode de contrôle privilégiée, jugée efficace pour contrôler l'immigration « illégale » tout en s'alignant sur l'objectif de libre circulation de la Convention de Schengen.

Certain·e·s policier·e·s interrogé·e·s dans le cadre de ma recherche ont rappelé qu'à la fin des années 1990, il leur avait été demandé de « mettre en scène la disparition » des contrôles (Guénebeaud 2017, p. 169) à la frontière franco-italienne. Selon une responsable de la PAF : « *On nous a dit que les barrières, ça faisait cliché, alors du jour au lendemain, on a dû faire appel à des entreprises pour les démanteler. On nous a demandé d'enlever tous les panneaux indiquant la frontière, y compris les panneaux « Halte police ». On ne pouvait garder que les drapeaux. On nous a dit qu'il ne fallait pas qu'on donne l'impression qu'on allait contrôler les gens.* »²¹

L'abandon des postes frontières a d'abord été perçu comme un changement radical par les agents du contrôle des frontières, qui, « *du jour au lendemain* »²² ne pouvaient plus effectuer de contrôles pendant plus de six heures d'affilée à un même poste. Cependant, il est rapidement apparu que les autorités policières et douanières pouvaient revenir à la frontière en cas de crise. La responsable de la PAF ajoute : « *Quand je suis arrivée en 2000, nous étions à la fin de l'acceptation. Les gens avaient compris que ce n'était pas la fin du monde et que les frontières n'avaient pas disparu. Ce n'est pas parce qu'on est libre qu'on n'est pas contrôlé* ».²³ Par

²⁰ Idem.

²¹ Entretien avec une responsable de la PAF à Menton, janvier 2023

²² Entretien avec R., E., G., D., douaniers à Menton, décembre 2022

²³ Entretien avec une responsable de la PAF à Menton, janvier 2023

ailleurs, la possibilité de s'écarter des postes-frontières fixes a parfois été considérée comme un soulagement pour les agents. Un douanier de Menton fait remarquer : « *Maintenant, à Saint-Ludovic ou Saint-Louis, nous pouvons suivre un véhicule que nous avons laissé passer mais qui nous paraît suspect, ce que nous ne pouvions pas faire auparavant* »²⁴.

Le nombre d'agents affectés au contrôle aux frontières françaises intérieures de l'espace Schengen a été considérablement réduit. Du côté des douanes, 300 emplois ont été supprimés et plus de 1 020 ont été redéployés sur d'autres sites ; à la PAF, la diminution a été plus faible et plus progressive, avec seulement 168 suppressions de postes aux frontières intérieures entre 1990 et 1992 (voir Casella Colombeau 2013, p. 309). Du fait de la diminution des effectifs de la police et des douanes aux frontières, il n'était plus possible de surveiller simultanément tous les points de passage. Au début des années 2000, le travail de contrôle de la police aux frontières a fait l'objet d'un processus de gestion néolibérale. Pour être efficace, la stratégie a consisté à sélectionner les lieux les plus « rentables » en termes de probabilités d'arrestations. L'accent mis sur la rentabilité du contrôle apparaît clairement dans les rapports hebdomadaires de la Brigade des chemins de fer français de 2001, qui font état d'un « *taux d'irrégularité* » quotidien parmi les voyageurs·euses·s contrôlés, fluctuant entre 10 et 20 %²⁵. Selon les douanier·e·s que j'ai interrogé·e·s, il leur a été demandé de donner la priorité aux contrôles sur les itinéraires qui « *rapportent le plus* »²⁶ en termes d'arrestations ou de saisies de marchandises illégales. Alors que la préfecture invite les douanes à « *[se] recentrer sur les grands trafics* »²⁷, l'autoroute devient une plaque tournante de la police régionale. Comme le souligne un douanier, « *après 93, c'est [le péage autoroutier de] La Turbie qui est devenu la frontière* ».²⁸ À l'inverse, les

²⁴ Entretien avec R., douanier à Menton, décembre 2022

²⁵ Archives de la Direction départementale de la PAF (2001), versement : Préfecture des Alpes-Maritimes, cabinet du Préfet. Cote: 1444W580. Archives Départementales des Alpes-Maritimes

²⁶ Entretien avec E., douanière à la retraite à Menton, décembre 2022.

²⁷ Entretien avec E., douanière à la retraite à Menton, décembre 2022.

²⁸ Entretien avec E., douanière à la retraite à Menton, décembre 2022.

petites routes de montagne ont été abandonnées pendant plusieurs années. Un autre douanier fait remarquer que « *la montagne, c'est pas rentable, il n'y a presque rien qui y passe* ». Ainsi, la nouvelle géographie des contrôles migratoires a créé une hiérarchisation des routes et des types de mobilité, en les classant par catégories d'utilisateur·ice·s en fonction de leur origine locale ou internationale. Tou·te·s les habitants des villes frontalières interrogé·e·s dans le cadre de cette recherche (qui utilisent principalement des routes secondaires pour traverser la frontière) ont déclaré ne plus avoir l'impression d'être contrôlé·e·s à la frontière depuis le 1^{er} janvier 1993²⁹. A cause de cette perception, la plupart d'entre elleux ont eu l'impression que les contrôles frontaliers avaient effectivement cessé de 1993 jusqu'à 2015. En réalité, les nouvelles méthodes de contrôle de la frontière, fondées sur une sélection spatiale des localités du contrôle et une sélection sociale des voyageur·euse·s, a simplement produit la perception que la frontière avait disparu.

Les cartes suivantes, basées sur des informations qualitatives et quantitatives issues des archives de la PAF (secteur Menton/Côte d'Azur), montrent l'évolution de la géographie de la frontière entre les années 1980 et les années 2000.

²⁹ Entretiens avec A., P, JC., H., M., C., habitant·e·s de Menton, janvier-février 2023.

Les lieux du contrôle policier de la frontière franco-italienne dans les années 1970-1980

Source : Ministère de l'Intérieur, Police de l'air et des frontières, secteur de Menton. 558W13, 558W19 « Secteur frontière des Alpes-Maritimes ». Archives Départementales des Alpes-Maritimes.

- Routes
- Chemin de fer
- Autoroute
- Poste routier permanent
- Poste routier saisonnier
- Poste ferroviaire permanent
- Poste maritime

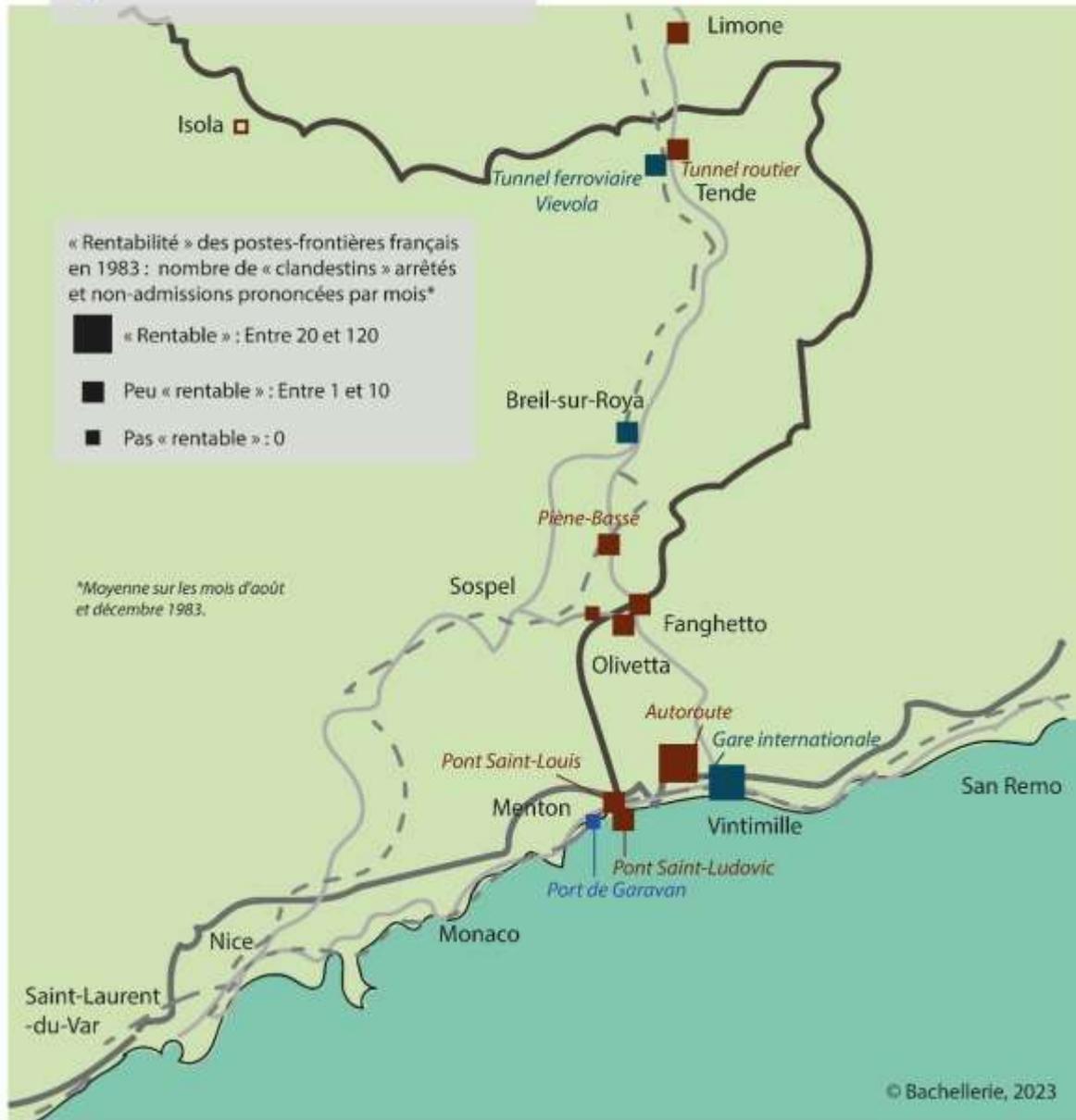


Figure 1³⁰ – La géographie des contrôles frontaliers à la frontière franco-italienne (secteur de Menton) dans les années 1970 et 1980.

³⁰ Toutes les figures sont de l'autrice.

1993-2001 : la reconfiguration spatiale du contrôle de la frontière franco-italienne après la mise en application des accords de Schengen

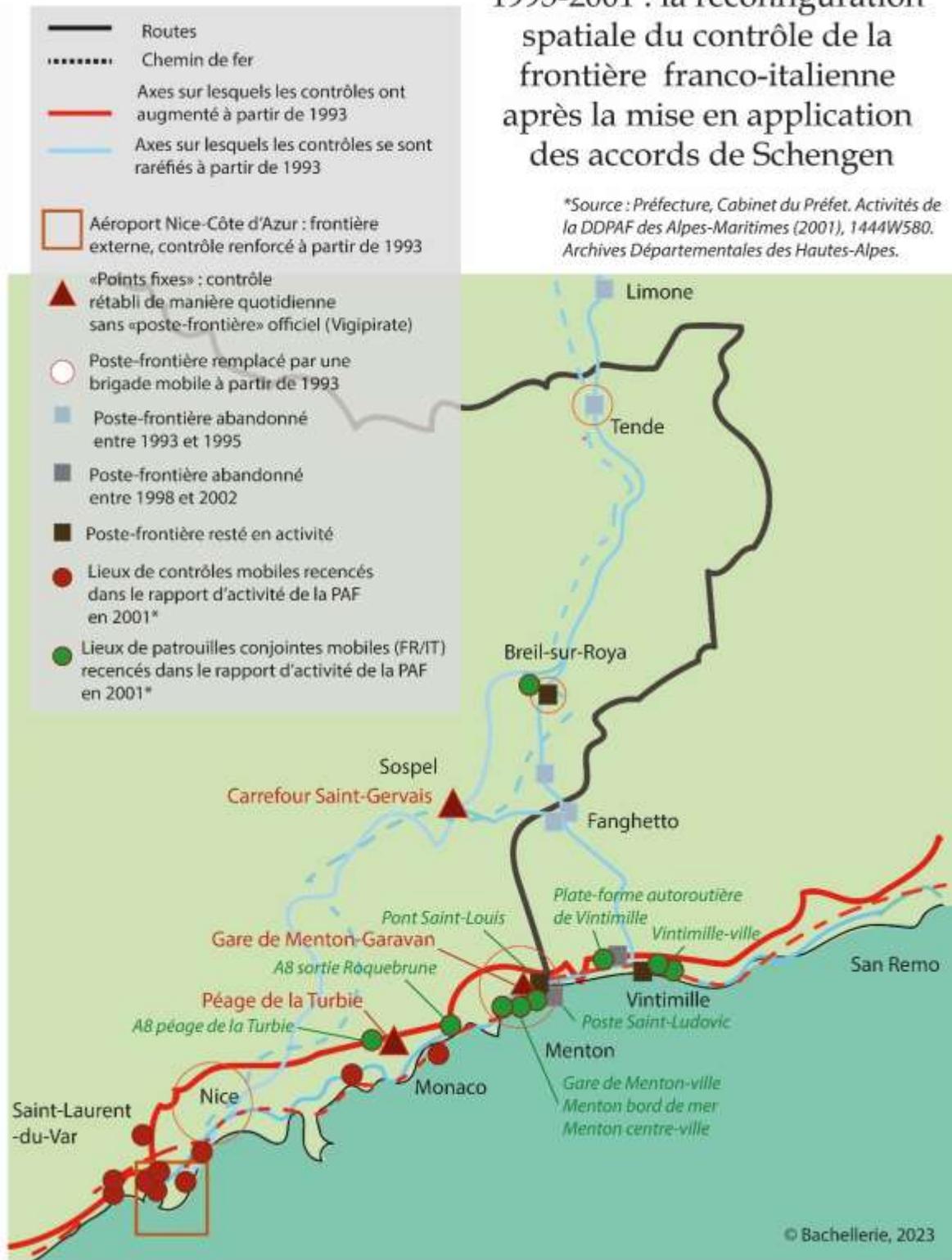


Figure 2 – L'évolution de la géographie du contrôle frontalier à la frontière franco-italienne (secteur de Menton) après 1993

D'une série d'emplacements fixes (matérialisés par des postes-frontières) le long de la ligne frontalière, la frontière s'est transformée en un réseau de patrouilles et de points de contrôle mobiles dans une zone beaucoup plus large, qui comprend non seulement la « zone Schengen », où les contrôles d'identité mobiles et aléatoires sont autorisés dans un rayon de 20 kilomètres autour de la frontière, mais également l'ensemble du département des Alpes-Maritimes. S'alignant sur les infrastructures de transport international, les pratiques policières mobiles se sont étendues le long de toute la ligne ferroviaire jusqu'à Cannes (66 km de la frontière).

Pour s'adapter à l'objectif de libre circulation des biens et des personnes de la Convention de Schengen, la reconfiguration spatiale de la frontière en 1993 a pris deux formes principales : l'extension vers l'intérieur du territoire français et l'intégration au cœur des infrastructures de transport, ainsi que dans l'architecture des villes et les villages frontaliers. En effet, alors que les postes-frontières étaient situés à la périphérie des communes frontalières, les nouveaux points de contrôle aléatoires et mobiles, se trouvent désormais en plein centre des villes et villages et le long des principaux axes de communication (voies ferrées, autoroutes, péages), s'intégrant même à l'architecture urbaine (gares, centre-ville de Menton, mairie de Sospel, quartiers résidentiels de Nice-Ouest, chantiers, restaurants), et aux modes de transport (le long des voies ferrées, dans les bus, dans les wagons de train)³¹. Cette nouvelle géographie du contrôle s'inscrit dans une tendance globale au tournant du XXI^e siècle, alors que la rhétorique de la « guerre contre le terrorisme » incite à la prolifération des mesures de sécurité dans tous les domaines de la vie quotidienne, créant une multitude de points de contrôle dans les infrastructures urbaines (Graham 2011, p. 15). En incluant l'ensemble du département des Alpes-Maritimes dans le champ de compétence de la PAF, les étranger·e·s en situation

³¹ Archives de la Direction départementale de la PAF (2001), versement : Préfecture des Alpes-Maritimes, cabinet du Préfet. Cote: 1444W580. Archives Départementales des Alpes-Maritimes

irrégulière présents sur le territoire français deviennent également une « clientèle » de la PAF, qui s'écarte son rôle initial de contrôle des circulations pour devenir une police de l'immigration (Casella Colombeau 2013, p. 303). Ainsi, les étranger·e·s résidant dans les communes frontalières contrôlé·e·s par la police municipale peuvent désormais être orienté·e·s vers la PAF pour un contrôle d'identité. C'est par exemple le cas, selon des documents retrouvés dans les archives de la PAF, d'un ressortissant albanais qui a fait l'objet d'un contrôle routier par la police municipale de Roquebrune, puis a été envoyé au poste frontière de Menton, où il a été poursuivi pour aide à l'entrée d'étranger·e·s en situation irrégulière³². Ainsi, l'extension de la frontière en une zone-frontière plus vaste a facilité une collaboration accrue entre les forces de police, ce qui a donné lieu à des expériences de mobilité locale différentes pour les résident·e·s en fonction de leur nationalité et de leur statut juridique, même s'ils n'ont jamais franchi la frontière et sont resté·e·s dans leur ville d'origine.

Le ciblage social-racial des « étranger·e·s en situation irrégulière » : une géographie mobile de la violence

Bien que les accords de Schengen aient entraîné une réduction importante des effectifs des douanes et de la PAF à la frontière, les archives de la PAF de Menton révèlent une augmentation continue du nombre de personnes contrôlées à la frontière franco-italienne. Le nombre moyen d'interpellations mensuelles dans les secteurs de Menton et de la Roya (Côte d'Azur) est passé de 290 immigrants en 1983 à 505 en 1992 et 633 en 1995³³. Ceci démontre que le contrôle des

³² “Note d’information, interpellation d’un passeur albanais”, SPAF de Menton, Flash-information du 16/10/2001, Archives de la Direction départementale de la PAF (2001), versement : Préfecture des Alpes-Maritimes, cabinet du Préfet. Cote: 1444W581. Archives Départementales des Alpes-Maritimes

³³ La méthode d'échantillonnage a constitué à saisir, coder et traiter les données des mois d'août et de décembre pour toutes les années disponibles dans le carton d'archives 558W19 (1983, 1990, 1992, 1995), avec pour objectif d'avoir une perception équilibrée sur l'année, en associant un mois de la période estivale (haute saison touristique) et un mois de la période hivernale (basse saison touristique).

frontières est resté très opérationnel au cours des années 1990. L'analyse cartographique des données des archives de la PAF montre un processus d'internationalisation des voyageur·euse·s arrêté·e·s dans les secteurs de Menton et de la Roya. Même si, en 1983, les étranger·e·s interpellés provenaient déjà de tous les continents, le nombre de pays d'origine a plus que doublé entre 1983 et 1995. La comparaison des deux cartes montre une augmentation de la diversité des nationalités des personnes interpellées au cours de cette période. Ce changement reflète l'internationalisation des voyageur·euse·s traversant la zone frontalière, qui est, comme nous l'avons dit plus haut, un effet des effets locaux de la mondialisation. Cependant, l'évolution des pays d'origine des personnes arrêtées révèle qu'en 1995, la plupart d'entre elles étaient originaires d'Asie et d'Afrique, ce qui indique une concentration spécifique de l'activité policière sur certaines nationalités.

Nationalités des "clandestins" arrêté·e·s à la frontière franco-italienne par la police aux frontières (PAF) du secteur de Menton (Alpes-Maritimes) en août et décembre 1983



Nationalités des "clandestins" arrêté-e-s à la frontière franco-italienne
par la PAF de Menton (Alpes-Maritimes)
en août et décembre 1995

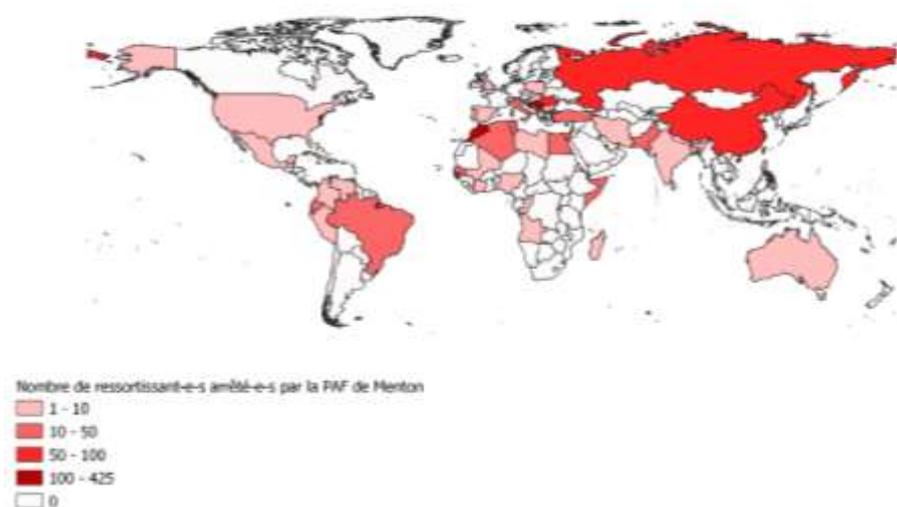


Figure 3 – Pays d'origine des "étranger-e-s en situation irrégulière" interpellé-e-s à la frontière franco-italienne dans la zone de Menton³⁴.

Cette stratégie de profilage peut être comprise comme une application de l'une des priorités fixées par les autorités françaises à la fin des années 1970 : identifier les « faux touristes » aux frontières (Casella Colombeau 2013, p. 139). Cette stratégie ne conduit pas à une suspicion généralisée à l'égard de tous les touristes, mais vise les étranger-e-s qui bénéficient de droits de circulation étendus grâce aux relations historiques entre la France et leur pays d'origine, c'est-à-dire les ressortissant-e-s des anciennes colonies françaises. Les autorités craignaient que les personnes entrant en France avec un visa touristique contournent la loi et restent sur le territoire en situation irrégulière. Cette idée a conduit les agents de la PAF à faire une distinction entre les touristes issu-e-s de nationalités considérées comme « à risque migratoire » et ceux qui ne le sont pas. Cela a donné lieu à de nombreuses arrestations d'étranger-e-s, ainsi que de

³⁴ Source des données : « Synthèse semaines », Bureau des Statistiques, Ministère de l'Intérieur - Police de l'air et des frontières : secteur de Menton, 558W19, ADAM

citoyen-ne-s français-e-s d'origine étrangère, qui prétendaient (à tort ou à raison) se trouver dans la région à des fins touristiques. Ainsi, un citoyen français d'origine chinoise a été arrêté le 2 février 1996 dans le village frontalier d'Olivetta, dans la vallée de la Roya, alors qu'il conduisait un véhicule transportant un couple de Chinois sans papiers d'identité et a été poursuivi pour avoir facilité l'entrée « de clandestins »³⁵. Pour se défendre, il affirme avoir pris l'avion pour Nice afin de visiter la Côte d'Azur pour les vacances, avoir loué une voiture pour explorer la région entre Menton et San Remo, et avoir rencontré par hasard le couple à Vintimille, qui lui a demandé de le raccompagner à Nice. Mais la PAF ne se concentre pas uniquement sur les touristes : les archives révèlent l'arrestation de demandeurs d'asile, d'artisans, de chômeurs d'Afrique du Nord ou d'Europe de l'Est, chacun ayant des raisons personnelles de se rendre en Italie³⁶. Un agent de la police aux frontières italienne se souvient : « *Après 1990, nous patrouillions sur les chemins dans les deux sens, principalement vers la France, mais aussi vers l'Italie. À l'époque, de nombreux Marocains et Tunisiens se déplaçaient de la France vers l'Italie. De l'Italie vers la France, il s'agissait principalement de Pakistanais et de Sénégalais* ». ³⁷

L'efficacité du contrôle migratoire, malgré la baisse des effectifs policiers, s'explique par la stratégie de profilage des voyageurs-euse-s. Les archives de la PAF montrent que les contrôles étaient basés sur des suspicions liées à l'apparence ou au comportement des voyageurs-euse-s³⁸. Ce profilage, motivé par la volonté d'éviter le contrôle de toutes les personnes qui circulent,

³⁵ Archives de la Direction Départementale de la PAF, source : « Activités de la DDPAF des Alpes-Maritimes », Préfecture. Cabinet du préfet, 1444W580, ADAM

³⁶ « Procès verbal, l'an 1996, le 20/02 à 10h », archives du SPAF Menton à Sospel. Préfecture. Cabinet du préfet, 1932W69, ADAM

³⁷ Entretien avec un policier de la *polizia nazionale* de Vintimille, avril 2023

³⁸ Préfecture. Cabinet du préfet, 1444W580, Activités de la DDPAF Alpes-Maritimes (2001), ADAM; Direction départementale de la police aux frontières. - Service de la police aux frontières de Menton, 1932W369 (1996), ADAM

avait des raisons à la fois politiques et économiques. Une cadre de la PAF explique ainsi que : « *La loi l'interdit, mais dans tous les cas on ne peut pas contrôler tout [le péage de] la Turbie ou tous les passagers du train : à la station de Menton-Garavan, on a 2 minutes 30, c'est impossible de contrôler toutes les personnes ! [A la fois], humainement on n'aurait pas la capacité, et les autorités ne nous demanderons pas de le faire, au risque de bloquer totalement la frontière, y compris l'Italien qui va bosser à Monaco, le quidam qui va acheter ses cigarettes...* ». ³⁹ Un agent de la police des frontières italienne considère que ce changement de pratique est le résultat direct de la mondialisation des flux dans les années 1990 : « *Avant, lorsque nous avions des contrôles aux frontières [fixes], c'était plus facile parce qu'il n'y avait pas autant de monde et moins de touristes. C'était 10 % des flux actuels qui passaient la frontière. Si nous avions encore des contrôles comme à Menton [dans les années 1980], en une heure, on aurait une file d'attente jusqu'à Gênes* ». ⁴⁰ Selon lui, dans le contexte actuel, le profilage est la seule méthode envisageable pour poursuivre les contrôles aux frontières : Au péage de La Turbie sur l'autoroute, « *on a tellement peu d'espace pour faire des contrôles, on est au milieu de voitures qui roulent vite... Donc on ne contrôle qu'une voiture sur mille ! Soit on contrôle tout le monde, ce qui est impossible, soit on juge au visage [des personnes]* ». ⁴¹

Le profilage à la frontière a été appliqué aux véhicules en fonction du type de passager·e·s qu'ils étaient susceptibles de transporter. Dans les Hautes-Alpes, la navette touristique Turin-Montgenèvre, mise en place pour relier la station aux grandes villes européennes, et les autocars de tourisme ne sont plus arrêtés au poste frontière, ce qui leur permet de circuler librement. En revanche, une émission de télévision du 12 janvier 1998 montrée la PAF patrouillant en 4x4 et en motoneige dans la vallée de la Clarée, à l'intérieur de la bande frontalière de 20 km définie

³⁹ Entretien avec une responsable de la PAF, janvier 2023.

⁴⁰ Entretien avec un policier de la *polizia nazionale* de Vintimille, avril 2023

⁴¹ Entretien avec un policier de la *polizia nazionale* de Vintimille, avril 2023

par Schengen, à la recherche d'« *immigrés clandestins* »⁴². La même démarche a été entreprise avec les trains. Un conducteur de train sur la ligne Cannes-Vintimille se souvient que dans les années 1990, la police n'arrêtait pas systématiquement les trains mais « *était sur le quai à Garavan, juste deux policiers qui marchaient le long du quai, jetaient un coup d'œil rapide aux fenêtres, et s'ils voyaient quelqu'un en particulier, ils pouvaient monter à bord et faire sortir la personne...* ».⁴³

La possession d'un visa ne pouvant être évaluée « d'un coup d'œil », le profilage des voyageur·euse·s se fait dès lors sur la base de leur origine géographique supposée à partir de leur apparence. Cette approche caractérise ainsi l'émergence d'un profilage racial à la frontière, comme le suggère une note de la PAF de 1999 : « *Lors d'une mission de lutte contre l'immigration clandestine à la gare SNCF de Nice, nous avons remarqué plusieurs personnes dans le hall parlant une langue étrangère, semblant incertaines et perdues. Certains éléments nous laissant penser qu'il s'agissait de Kosovars en situation irrégulière, nous avons décidé de les observer (...) [puis] de procéder à [leur] interpellation* »⁴⁴. H., exilé soudanais, qui a franchi la frontière franco-italienne en 1996, se souvient également du profilage racial en gare de Menton-Garavan : « *À l'époque, la police ne montait pas à bord [du train]. Lorsqu'ils marchaient sur le quai, ils jetaient seulement un coup d'œil par la fenêtre pour voir s'il y avait des Noirs ou des étrangers. Ensuite, ils vérifiaient les toilettes à distance. S'il était indiqué « occupé », ils entraient (...). C'était stressant, on avait peur de tomber sur la police [jusqu'à Cannes]* »⁴⁵

⁴² Journal de France 3, 12 janvier 1998, archives en lignes de l'INA.

⁴³ Entretien avec A., conducteur de train à la retraite sur la ligne Cannes-Vintimille December 2022.

⁴⁴ Procès-verbal, 1^{er} décembre 1999 à 11h. Préfecture – Cabinet du Préfet. 1932W368, ADAM.

⁴⁵ Entretien avec H., exilé soudanais, avril 2022.

Ces contrôles migratoires ciblés ont considérablement entravé la circulation des personnes en migration. Un habitant de Vintimille se souvient que dans les années 1990, les personnes migrantes dormaient sous le pont de la vallée de la Roya, comme certain·e·s le font encore aujourd'hui : « *Ils venaient du Maghreb, de Tunisie, d'Égypte. Il y avait aussi des Pakistanais, des Sénégalais, des Camerounais... En 1997, nous avons eu les Kurdes. Ils se sont dispersés dans la ville mais sont restés le plus souvent au même endroit qu'aujourd'hui, sur les rives de la Roya. Ils se sentaient plus en sécurité car il était plus difficile pour la police de venir les arrêter dans la « jungle ». Il y avait déjà un problème humanitaire à Vintimille* »⁴⁶. Les archives de presse révèlent également qu'à de nombreuses reprises, des personnes en migration d'Europe de l'Est, du Moyen-Orient et d'Afrique ont été arrêté·e·s à la frontière franco-italienne : en 1992, des dizaines de Kurdes ont été bloqué·e·s dans les villes italiennes de Vintimille et de Bardonecchia car iels ne pouvaient pas passer la frontière ; en 1998, des familles fuyant la guerre en ex-Yougoslavie ont été bloquées à la frontière du Montgenèvre, dans les Hautes-Alpes⁴⁷; et en 1998, « *des centaines de sans-papiers, principalement originaires du sous-continent indien et d'Égypte* », ont été arrêté·e·s à la frontière de Modane, du côté français, dans l'espoir de se rendre en Italie pour y être régularisés⁴⁸.

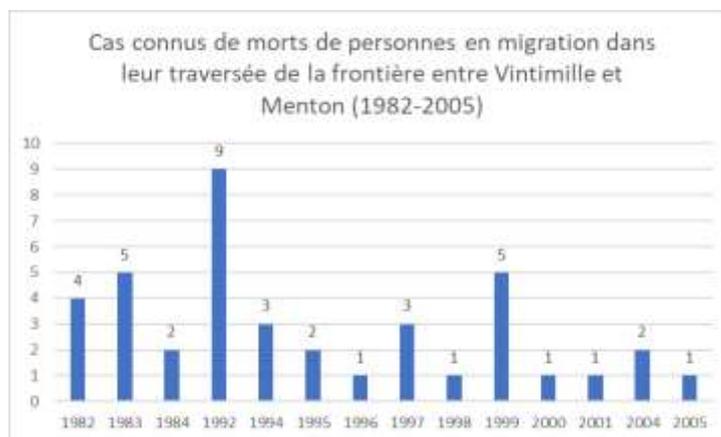
Ces contrôles ciblés ont donné lieu à une violence systémique à la frontière franco-italienne à l'encontre de certaines nationalités de personnes en migration. Pour éviter les routes principales étroitement surveillées, les personnes empruntent des itinéraires alternatifs dangereux. Les conducteurs de train interrogés sur la ligne régionale Vintimille-Nice se souviennent tous des fréquents accidents de train impliquant des personnes en migration dans les années 1990, alors

⁴⁶ Entretien avec D., habitant de Vintimille, avril 2023.

⁴⁷ Lionel Arce-Mensot, "L'exode des damnés de la guerre", *Le Dauphiné Libéré*, article collecté dans les archives privées de René Siestrunk

⁴⁸ "Des centaines de sans-papiers interpellés à la frontière franco-italienne", *Le Monde*, 14 November 1998, article collecté dans les archives privées de René Siestrunk

que ces dernières marchaient le long des voies ferrées pour éviter les contrôles sur la route ou dans le train. À l'époque, ces décès aux frontières n'étaient pas considérés comme un problème public par l'État, ni par la société civile : ce phénomène étant invisibilisé, les traces dans les archives sont rares. Toutefois, certains cas ont été enregistrés dans un dossier sur les accidents du travail survenus sur la ligne ferroviaire entre 1992 et 2005, compilé par le syndicat CGT des cheminots. Sur les 56 décès par accident de train répertoriés dans le fichier, j'ai identifié 29 cas comme « personnes en migration » (le mot que l'on retrouve plutôt dans le dossier étant « clandestin ») (43 %), 30 comme « autres » (44 %) et 9 comme « indéterminés » (13 %). Cela indique que près de la moitié des personnes décédées dans des accidents ferroviaires dans la région frontalière pourraient être des personnes en migration. Les graphiques suivants, qui recourent ces cas avec les rares cas recensés dans la littérature scientifique (voir Gastaut 2020), montrent que les personnes en migrations meurent régulièrement à la frontière franco-italienne après avoir emprunté des itinéraires dangereux pour éviter les contrôles de police.



CAUSES CONNUES DES MORTS (TOTAL : 40)

- Accident de train (traversée en marchant sur les voies) (32)
- Chute (en marchant dans la zone montagneuse) (7)
- Arme à feu (violence policière) (1)

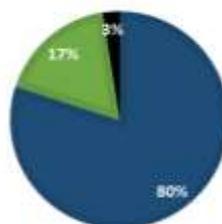


Figure 4 – Nombre de cas connus de personnes en migration décédées à la frontière franco-italienne maralpine (Ligurie/Alpes-Maritimes) entre 1982 et 2005⁴⁹

Plusieurs chercheur·euse·s ont utilisé le concept de « *weaponization* » de l'environnement (Boyce, Chambers, et Launius 2019) – que l'on pourrait traduire par la transformation de l'environnement en arme mortifère – pour décrire la manière dont politiques étatsuniennes de contrôle de la frontière avec le Mexique depuis les années 1990 ont produit la mort de milliers de personnes qui tentaient de rejoindre les États-Unis en traversant le désert dans des conditions dangereuses. De même, les archives du syndicat CGT des cheminots suggèrent qu'à la même époque, à la frontière franco-italienne, un phénomène similaire se produisait, bien qu'à une échelle beaucoup plus réduite. Le chemin de fer lui-même a été transformé en arme létale par le contrôle migratoire, mettant en danger la vie des personnes illégalisées. Ainsi, l'infrastructure construite pour permettre une circulation transfrontalière plus rapide et plus sûre des voyageur·euse·s internationaux considéré·e·s comme légitimes s'est transformée en une frontière mortelle pour les personnes en migration irrégularisées.

Ce processus de production de la violence s'est étendu à la haute montagne. H. se souvient que certains de ses amis soudanais arrivés dans les années 1990 ont « *pris des risques* » en « *escaladant la montagne* » : « *Ceux qui ont essayé de traverser à pied [se sont blessés]. Ils ont été obligés d'emprunter des chemins accidentés, ce qui les a fatigués. [Ils] ne savaient pas où aller...* »⁵⁰ Tazzioli (2021) note qu'entre 1994 et 2003, des opérations volontaires de secours en montagne ont été menées du côté de Bardonecchia pour aider des personnes en migration polonaises, marocaines et roumaines qui tentaient de traverser la frontière dans des conditions

⁴⁹ Sources : dossier CHSCT « Accidents de personnes », CGT SNCF 06 ; Gastaut 1996 ; *Nice-Matin*, 12-13-14 mars 1982 ; *Nice Matin*, 10/09/1983 (Archives municipales de Menton, 253W234 PAF Police de l'Air et des Frontières).

⁵⁰ Entretien avec H., exilé soudanais en France, avril 2022.

périlleuses. Cette « escalade mortifère » (Ritaine 2015) à la frontière franco-italienne n'est pas un phénomène récent. Le « *Passo della morte* », un sentier de montagne contournant la route contrôlée du Pont Saint-Louis à Menton, a été le théâtre de nombreux décès lors des passages de la frontière pour échapper à l'Italie fasciste depuis les années 1920 et même jusqu'aux années 1960. Cependant, le fait que ces décès se soient poursuivis après la mise en œuvre des accords de Schengen montre bien que le « tournant de Schengen » n'a pas effacé la frontière.

Or, l'aspect ciblé du contrôle des frontières a rendu les conséquences violentes des pratiques policières largement invisibles pour la population locale et les autres voyageurs dans la zone frontalière. Très peu d'habitant-e-s se rencontré-e-s durant mon enquête de terrain se souvenaient avoir entendu parler d'arrestations ou de décès liés au passage des frontières dans les années 1990 - contrairement à aujourd'hui, où les risques pris par les personnes en migration lors de leur traversée de la frontière sont bien connus de tou-te-s. Une travailleuse sociale de Briançon, salariée d'une association de soutien aux droits des étranger-e-s, raconte que : « *Avant 2015, lorsque je disais aux gens d'ici que je travaillais avec des étrangers, ils me demandaient ce que je pouvais bien faire, parce qu'il n'y a pas d'étrangers ici. C'était vraiment invisible. Pourtant, j'avais beaucoup de travail ! (...) A l'époque, on ne parlait pas des migrants qui passaient la frontière* ». Cette invisibilité locale des personnes en migration et du contrôle des frontières peut être considérée comme le résultat de la stratégie de ciblage. Alors que le contrôle des frontières faisait autrefois partie de l'expérience commune des habitant-e-s locaux, les nouvelles pratiques de contrôle des migrations ont nettement divisé l'expérience de la zone frontalière en trois groupes : les « locaux », les étrangers « légitimes » et les « étranger-e-s en situation irrégulière ».

Ainsi, au tournant du XXI^e siècle, la frontière territoriale entre l'Italie et la France ne se contente plus de séparer les nationalités française et italienne. En théorie, elle est censée distinguer les citoyen-ne-s de l'Union européenne des autres. Mais en pratique, parmi les étranger-e-s, elle a

créé une division entre les voyageur-euse-s mondialisé-e-s des pays d'origine des touristes (Europe de l'Ouest et du Nord, Amérique du Nord, Australie et Nouvelle-Zélande)⁵¹ et les ressortissant-e-s des principaux pays d'origine des immigré-e-s et des réfugié-e-s (Europe de l'Est, Amérique du Sud, Asie, Afrique). On pourrait même dire que la frontière franco-italienne est devenue un mécanisme mobile qui produit localement les catégories du « Nord global » et du « Sud global ». Plutôt que de simples concepts géographiques, ces notions définissent un positionnement dans les relations de domination entre les États, influencées par le développement géographique inégal du capitalisme et les liens avec l'histoire coloniale (Besteman 2019). À travers ce processus, on assiste à la recréation de multiples frontières au sein de la zone-frontière définie par les accords de Schengen, hiérarchisant les individus en (re)définissant de nouvelles subalternités et exposant à la violence les personnes ciblées par les contrôles.

Conclusion

L'étude de cas de la frontière franco-italienne montre la pertinence de l'échelle locale pour étudier les interconnexions entre la géographie du capital et la géographie des pratiques policières de contrôle des frontières - les « frontières matérielles » (*material borders*) et les « Frontières du capital » (*frontiers of Capital*), comme le formulent Mezzadra et Neilson (2013). L'évolution des pratiques policières aux frontières est devenue une nécessité dans le contexte du développement d'un marché européen alimenté par des flux internationaux croissants de biens et de personnes. La production d'infrastructures et la facilitation des investissements immobiliers étrangers ont transformé l'espace frontalier, lui permettant de développer une économie basée sur le transport et les passages frontaliers et de devenir une

⁵¹ Voir les rapports suivants : « Rapport annuel », Osservatorio Turistico della Regione Liguria, 2015 ; « Les clientèles touristiques de la région Provence Alpes Côte d'Azur » région PACA, printemps 2010-2015.

destination touristique internationale. Dans le cadre de ce développement, les pratiques de la police des frontières ont adopté la logique « aléatoire et mobile » de la Convention de Schengen, s'adaptant ainsi à l'évolution des flux de passager·e·s. Au lieu de contrôler tous les mouvements à la frontière, la mission de la police a évolué vers le ciblage des véhicules, des voyageur·euse·s et des lieux les plus « rentables » pour le contrôle douanier et migratoire, sans déranger les autres voyageur·euse·s, de sorte à ne pas perturber l'économie locale. En explorant le rôle du profilage en tant que stratégie policière, cet article montre également la convergence des pratiques de contrôle ciblées, compatibles avec la logique du marché libre européen, avec la (re)production de rapports de domination sociale et raciale. Le ciblage policier des personnes originaires d'Asie, d'Afrique et d'Europe de l'Est conduit à la création de catégories racialisées de « clandestins », ou d'étranger·e·s indésirables. Ces personnes sont confrontées à des risques accrus et à des dangers de mort lorsqu'elles traversent la zone-frontière. Ainsi, les pratiques locales de ciblage de la zone frontalière franco-italienne produisent de nouvelles hiérarchies spatiales qui reflètent la répartition inégale du pouvoir politique et économique à l'échelle mondiale. Le régime des frontières global qui a émergé dans les années 1990, fondé sur la différenciation socio-économique des voyageur·euse·s en fonction de leur capacité économique et de leur nationalité réelle ou supposée, n'a pas pris la forme d'une frontière visible et militarisée à la frontière franco-italienne, mais plutôt de pratiques quotidiennes et banales de profilage social-racial par des agents du contrôle, qui sont invisibles pour la majeure partie de la population. Cela nous aide à comprendre que le récit dominant de l'« ouverture » ou de la « disparition » des frontières intérieures de Schengen dans les années 1990 a en fait masqué la formation progressive d'une logique de frontière fondée sur la reproduction des rapports de domination de « race », de classe et de nationalité, qui a atteint son apogée récemment avec la réintroduction de contrôles frontaliers systématiques à la frontière franco-italienne en 2015.

BIBLIOGRAPHIE

- Amigoni, Livio, Silvia Aru, Ivan Bonnin, Gabriele Proglia, et Cecilia Vergnano. 2021. *Debordering Europe, Migration and Control Accross the Ventimiglia Region*. Palgrave Macmillan.
- Amilhat-Szary, Anne-Laure. 2015. *Qu'est-ce qu'une frontière aujourd'hui ?* Paris: PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE - PUF.
- Balibar, Étienne. 2022. « 7. Qu'est-ce qu'une frontière ? » In *Cosmopolitique, L'horizon des possibles*, Paris: La Découverte, 181-93. <https://www.cairn.info/cosmopolitique--9782348055195-p-181.htm> (11 mai 2023).
- Bauman, Zygmunt. 1998. « On Glocalization: Or Globalization for Some, Localization for Some Others ». *Thesis Eleven* 54(1): 37-49. doi:10.1177/0725513698054000004.
- Bauman, Zygmunt. 2011. *Le coût humain de la mondialisation*. Paris: Fayard/Pluriel.
- Besteman, Catherine. 2019. « Militarized Global Apartheid ». *Current Anthropology* 60(S19): S26-38. doi:10.1086/699280.
- Bigo, Didier. 2014. « The (in)Securitization Practices of the Three Universes of EU Border Control: Military/Navy – Border Guards/Police – Database Analysts ». *Security Dialogue* 45(3): 209-25. doi:10.1177/0967010614530459.
- Billé, Franck, éd. 2020. *Voluminous States: Sovereignty, Materiality, and the Territorial Imagination*. Durham, NC: Duke University Press.
- Bonnin, Ivan. 2021. « The Infrastructure Environment of the Ventimiglia Borderland and Underground Border Crossings ». In *Debordering Europe, Migration and Control Accross the Ventimiglia Region*, , 73-91.
- Boyce, Geoffrey Alan, Samuel N. Chambers, et Sarah Launius. 2019. « Bodily Inertia and the Weaponization of the Sonoran Desert in US Boundary Enforcement: A GIS Modeling of Migration Routes through Arizona's Altar Valley ». *Journal on Migration and Human Security* 7(1): 23-35. doi:10.1177/2331502419825610.
- Casella Colombeau, Sara. 2013. « Surveiller les personnes, garder les frontières, définir le territoire : la Police Aux Frontières après la création de l'espace Schengen (1953-2004) ». These de doctorat. Paris, Institut d'études politiques. <https://www.theses.fr/2013IEPP0061> (17 décembre 2021).
- Del Biaggio, Cristina, Leila Giannetto, et Camille Noûs. 2020. « Réfugié-es et montagne ». *Journal of Alpine Research | Revue de géographie alpine* (108-2). doi:10.4000/rga.7252.
- Gastaut, Yvan. 1996. « 1980-1995, l'image du clandestin dans les Alpes-Maritimes ». *Hommes & Migrations* 1203(1): 33-39. doi:10.3406/homig.1996.2775.
- Gastaut, Yvan. 2020. « Passé et présent : imaginaires et spectacle de la frontière ». In *Le manège des frontières, criminalisation des migrations et solidarités dans les Alpes-Maritimes*, Bibliothèque des frontières, , 63-90.

- Graham, Stephen. 2011. *Cities Under Siege: The New Military Urbanism*. Verso.
- Guenebeaud, Camille. 2017. « Dans la frontière : migrants et luttes des places dans la ville de Calais ». Thèse de doctorat. Lille 1. <https://www.theses.fr/2017LIL10079> (17 décembre 2021).
- Guild, E. 2003. « The Border Abroad - Visas and Border Controls ». *105*. <https://repository.ubn.ru.nl/handle/2066/262457> (15 mai 2023).
- Hanus, Philippe. « Rando-mémoire à travers la frontière franco-italienne ». *Ethnopôle* « *Migrations, Frontières, Mémoires* ». <https://lecpa.hypotheses.org/935> (17 décembre 2021).
- Harvey, David. 2005. *The New Imperialism*. New e. édition. Oxford ; New York: OUP Oxford.
- Houtum, Henk Van, et Ton Van Naerssen. 2002. « Bordering, Ordering and Othering ». *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 93(2): 125.
- Khalifa, Riadh BEN. 2017. « « La surveillance de la mobilité des Algériens dans les Alpes-Maritimes (1954-1962) », in Riadh BEN KHALIFA (sous la coordination de), *Étrangers au Maghreb. Maghrébins à l'étranger (XIXe-XXe siècles) : encadrement, identités, représentations*, Paris, IRMC-Karthala, 2017, pp. 85-102. » *IRMC-Karthala*.
- Mezzadra, Sandro, et Brett Neilson. 2013. *Border as Method, or, the Multiplication of Labor*. Durham: Duke University Press Books.
- Pierre, Michel. 2016. « Le tourisme stade ultime du colonialisme ». *L'Histoire* (425).
- Proglio, Gabriele. 2021. « The Path of Hope. Illegal Border Crossings and Reflections on Historical Subjectivities, Stories and the Archive (1861–2019) ». In *Debordering Europe, Migration and Control Across the Ventimiglia Region*, Migrations, Diasporas and Citizenship,.
- Rinauro, Sandro. 2012. « La frontière irrésistible : l'immigration irrégulière des italiens en France après la deuxième guerre mondiale ». *Migrations Societe* 141142(3): 13-26.
- Ritaine, Évelyne. 2015. « Blessures de frontière en Méditerranée ». *Cultures & Conflits* (99-100): 11-24.
- Selek, Pinar, et Daniela Trucco. 2020. *Le Manège des Frontières*. Le Passager clandestin. <https://hal.science/hal-02933807> (4 avril 2023).
- Tazzioli, Martina. 2021. « Towards a genealogy of migrant struggles and rescue. The memory of solidarity at the Alpine border ». *Citizenship Studies* 25(5): 603-19. doi:10.1080/13621025.2021.1923657.
- Tombaccini-Villefranque, Simonetta. 1999. « La frontière bafouée : migrants clandestins et passeurs dans la vallée de la Roya (1920-1940) ». *Cahiers de la Méditerranée* 58(1): 79-95. doi:10.3406/camed.1999.1247.

Torre, Filippo. 2023. « Mountain as an Ambivalent Transit Zone: Facing the Battleground of the Alpine Border Crossing ». *Journal of Borderlands Studies* 0(0): 1-19.
doi:10.1080/08865655.2023.2183425.