

La frontière comme vitesse : trafic des marchandises et système de *Security* dans les ports commerciaux italiens

Filippo Furri
Doctorant en anthropologie
Université de Montréal
furrifilippo@hotmail.com

Cette intervention se propose d'interroger la notion de frontière dans sa dimension fonctionnelle de lieu de transit : l'on considère ici la frontière comme élément et instrument politique et géographique, donc je me réfère à la frontière étatique.

Or la forme-frontière « géopolitique » se concrétise et se structure, comme dispositif politique, juridique et économique, avant tout par rapport à la fonction de lieu de transit qu'elle assume, par rapport à sa nature liminaire, qui modifie sensiblement le statut et la nature de ce qui la traverse.

C'est-à-dire que la frontière prend sa forme à partir de sa fonction, qui n'est pas indépendante et absolue mais qui est au contraire le produit des relations de force, politiques et économiques, entre les deux univers qu'elle sépare et connecte en même temps.

Non simplement une ligne mais une zone, une surface qui est une zone de tension, de « conflit », de superposition et de confrontation avec l'extérieur.

Une zone dans laquelle s'organisent des points de passage privilégiés, et qui se voudrait ailleurs imperméable ; une zone qui, comme l'explique très bien Paolo Cutitta dans son « *Segni di confine* », se caractérise par une extension plastique, qui se crispe et se détend, qui se diffuse et se renferme, qui pulse : Cutitta parle d'extraversion et d'introverson de la frontière, mieux de frontière « *estroflessa e introflessa* », avec l'idée de flexion temporaire, sélective, fonctionnelle, exceptionnelle de son dispositif de contrôle, de ses instruments sécuritaires, et aussi du dispositif judiciaire, économique et administratif qui la constitue.

Si la frontière comme ligne est une abstraction et une simplification géopolitique, concrètement elle se présente comme espace circonscrit, bien que variable et plastique. Elle a une extension spatiale déterminée par les éléments qui la définissent : vers l'extérieur, elle marque la limite de la souveraineté territoriale (frontières d'un autre état, eaux territoriales) ; vers l'intérieur elle s'étend jusqu'où ses dispositifs s'étendent (marge de manœuvre de la police de frontière, des services des douanes...). Mais soit vers l'extérieur soit vers l'intérieur, ces limites sont variables et se prolongent, comme on va le voir dans le cas du contrôle des zones portuaires.

On pourrait donc dire que la frontière est une zone-limite à surface variable : sa fonction n'est pas simplement celle de marquer la limite de deux souverainetés distinctes (fonction statique) mais surtout celle d'organiser, de régler, et de contrôler le transit de personnes comme de marchandises entre intérieur et extérieur (fonction dynamique). Cela à travers le déploiement d'un dispositif complexe et articulé.

Or, le transit à travers une surface implique un temps déterminé de passage à travers ce dispositif, donc une « vitesse de transit » (E/T) variable, qui dépend du « coefficient » de résistance de l'élément en transit et de la perméabilité de la zone de frontière. Dans un espace portuaire, où la frontière se matérialise comme point privilégié de transit et de filtrage, cette dynamique est assez évidente ; en plus, le fait de se poser comme frontière face à un espace international et pas à une autre souveraineté étatique, nous permet d'observer le dispositif

frontière dans sa forme la plus claire.

Si pour les voyageurs et les marchandises « en règle », la frontière se constitue comme ligne ouverte avec la moindre résistance possible – moins de contrôles, moins de retards, moins de questions administratives (c'est un peu l'idée à la base de la fondation de l'UE)-, pour tout ce qui ne répond pas aux conditions de transit elle se constitue comme espace de filtrage, de vérification, de blocage, et s'imperméabilise à travers la mise en place d'une série progressive de « limites ».

La frontière - dans notre cas la frontière maritime portuaire - pourrait se représenter donc de façon intuitive comme un grillage où les lignes de mouvements (verticales) se croisent à celles de contrôle (horizontales). L'exigence de faciliter et rendre toujours plus rapide le transit « en règle » se croise avec la nécessité de limiter le transit de produits irréguliers ou de personnes irrégulières.

Les contrôles des marchandises dans le port de Naples - que l'on prend ici comme exemple - s'effectuent sur 8 à 10 % des conteneurs (supérieur à la moyenne nationale) mais les instruments disponibles (scanner à rayons X, etc.) ne sont presque jamais en service et la police de frontière et de douanes procède à des inspections directes. La logique qui sous-tend ce transit est donc celle de la vitesse : moins de temps sur le quai ou dans le port signifie moins de frais, de dépenses, plus de trafic. La masse de marchandises qui transite par le port napolitain ne peut pas être complètement contrôlée, car un contrôle systématique impliquerait un ralentissement insoutenable pour l'économie commerciale de cet espace.

L'autre logique, celle du contrôle, est antithétique à celle-ci : il faudrait pouvoir contrôler tout navire, tout conteneur, être sûr que tout est en règle, que tout se fait dans la norme. Il faudrait énormément de temps et on ne peut pas se le permettre. Qu'est-ce qui se passe alors ?

La logique de contrôle est inscrite depuis 2002 dans un plus large système normalisé de sécurité portuaire, le ISPS code (International Ship and Port Security), qui a été adopté par l'OMI à la suite du 11 septembre 2001 et qui se présente comme un dispositif de sécurité anti-terroriste mais qui, toutefois, cache une logique bien plus intéressante.

Le ISPS code est surtout un dispositif qui oblige tout le système maritime et portuaire à s'organiser, pour répondre à des standards de sécurité, pour privilégier la fonction commerciale (vitesse). Comment garantir l'efficacité du système de transport maritime (90 % des marchandises font dans leur vie au moins un voyage en cargo) sans apparemment décliner la dimension sécuritaire ? La réponse est de déléguer, de privatiser, de déplacer les contrôles.

Or, on ne rentre pas dans la question, extrêmement complexe et difficile à rapprocher de l'économie souterraine portuaire, les cas de corruption et de trafic illégal. (Exemple de production offshore). Il y a une convenance qui vient avant toute chose et qui demeure un objet d'enquête dangereux et extrêmement compliqué : on s'occupe ici des contrôles envers l'immigration illégale, car en raison du discours sécuritaire dominant, ceux-ci sont souvent plus visibles, sinon exhibés. On interroge donc les ambiguïtés et les contradictions du dispositif de contrôle « sur les personnes » en espace portuaire et maritime, à travers cette idée de frontière-vitesse.

Si en effet dans les discours officiels, les contrôles sur la marchandise en transit se font principalement pour intercepter les trafics illégaux (drogue, contrebande, etc.), en même temps ils ciblent, de façon moins explicite et « collatérale », la migration clandestine.

Si, selon les media, le phénomène concerne presque uniquement Lampedusa et la Sicile, il est pourtant démontré – voir le rapport Migreurop à paraître – qu'une partie importante des migrants transitent illégalement sur des bateaux commerciaux. Les cas connus concernent

surtout la frontière adriatique (ferry mixtes de Grèce) car des informations ont émergées sur la frontière gréco-italienne.

Les cas de *sowaway*, de clandestins à bord des cargos, sont peu nombreux. Pourquoi ? Car le cas d'une personne à bord découverte dans un port est un problème, cela peut provoquer des retards énormes pour tout le trafic, cela implique des frais et des amendes pour l'armateur et la compagnie, et des conséquences judiciaires pour le capitaine du navire et son équipage. Il faut régler le problème avant (en navigation) ou à la limite il vaut mieux le laisser passer. S'il arrive que le migrant « clandestin » soit découvert dans le port, c'est parce que on n'a pas pu l'éviter. (Entretiens : cas de Naples - VERA D ; de Gênes),

Le ISPS code prévoit la sécurité dans les ports mais surtout des obligations pour les compagnies et les bateaux. Il faut, avant arriver dans le port, être sûr qu'il n'y aura pas des problèmes.

L'équipage fouille les bateaux en navigation, le capitaine peut/doit enfermer un éventuel clandestin, le dénoncer à la police de frontière du port le plus proche, mais cela provoquera des problèmes, une imputation pour aide à l'immigration clandestine, une amende pour violation du code etc.

Or, il existe un code maritime international qui oblige à prendre en charge tout voyageur, mais il y a surtout des exigences marchandes et des risques à prendre. Il y a la possibilité d'accuser le clandestin de piraterie.

Ce qu'il se passe, si on revient à notre questionnement sur la frontière, est que le dispositif de contrôle se déplace sur les bateaux, donc sur un moyen de transport qui navigue en eaux internationales, pour que le dispositif commercial ne soit pas obligé de subir de ralentissement et les conséquences de problèmes éventuels.

Le grillage-frontière se décale. Parallèlement au processus d'externalisation des contrôles sur l'immigration, on est ici face à une privatisation des contrôles...

Le contrôle réel se privatise et sort de l'espace frontière conventionnel pour ne garder que son simulacre, des fictions de contrôles ; les grillages qui délimitent les ports sont là moins pour contrôler que pour cacher que les vrais contrôles se font ailleurs, selon des logiques d'intérêt privé et qui ne sont presque pas visibles.

Les contrôles privés anticipent la frontière conventionnelle (et son dispositif officiel), et deviennent un facteur commercial-économique avant d'être politique-étatique.