

La fabrique des indésirables

Pratiques de contrôle aux frontières dans un aéroport européen

Producing Undesirables at the Border. Border Control Practices at a European Airport

Andrew Crosby et Andrea Rea



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/conflits/19357>

DOI : [10.4000/conflits.19357](https://doi.org/10.4000/conflits.19357)

ISSN : 1777-5345

Éditeur :

CCLS - Centre d'études sur les conflits liberté et sécurité, L'Harmattan

Édition imprimée

Date de publication : 20 décembre 2016

Pagination : 63-90

ISBN : 978-2-343-11087-5

ISSN : 1157-996X

Référence électronique

Andrew Crosby et Andrea Rea, « La fabrique des indésirables », *Cultures & Conflits* [En ligne], 103-104 | automne/hiver 2016, mis en ligne le 20 décembre 2018, consulté le 30 mars 2021. URL : <http://journals.openedition.org/conflits/19357> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/conflits.19357>

Creative Commons License

La fabrique des indésirables

Pratiques de contrôle aux frontières dans un aéroport européen ¹

Andrew CROSBY et Andrea REA

Andrew Crosby est aspirant FNRS et doctorant à l'Université libre de Bruxelles (ULB) et membre du Groupe d'Études sur les Relations Ethniques, les Migrations et l'Égalité (GERME). Il réalise une thèse de doctorat sur les centres de détentions des étrangers en Belgique. Parmi ses publications récentes : « Moralisation and criminalisation: a socio-political history of the expulsion of foreigners in Belgium (1830-1952) », International Journal of Migration and Border Studies (à paraître en 2017).

Andrea Rea est professeur à l'Université libre de Bruxelles (ULB) et membre du Groupe d'Études sur les Relations Ethniques, les Migrations et l'Égalité (GERME). Parmi ses publications récentes : New Dynamics in Female Migration and Integration, avec Marco Martiniello, Chris Timmerman, Johan Wets, (Routledge, 2014), Long and Winding Road to Employment. The migratory careers of refugees in Belgium, avec Johan Wets (Academia Press, 2015), Politiques antidiscriminatoires, avec Julie Ringelheim et Ginette Herman (De Boeck, 2015).

L'aéroport n'est ni un « non-lieu ² » ni un « espace des flux ³ » ; il constitue un espace social de surveillance et de contrôle des flux de personnes et des biens. Considérant l'aéroport comme un espace où les « amis et ennemis » doivent être séparés ⁴, il représente aussi le lieu du pouvoir du maintien de l'ordre de l'État souverain. L'aéroport a pour fonction de contrôler et de filtrer toutes les menaces (terrorisme, immigration irrégulière, trafics de pro-

1. Les auteurs tiennent particulièrement à remercier les nombreux lecteurs et commentateurs de cet article, Jo Heyman, Chowra Makaremi, Mark Salter, Karine Côté-Boucher, Federica Infantino, Françoise Tulkens et Han Entzinger, ainsi que les lecteurs anonymes.

2. Augé M., *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Le Seuil, 1992.

3. Castells M., *The Rise of the Network Society - Volume 1: The Information Age: Economy, Society and Culture*, Oxford, Blackwell, 1996.

4. Lyon D., « Filtering Flows, Friends, and Foes: Global Surveillance », in Salter M.B. (ed.), *Politics at the Airport*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2008, pp. 29-49.

duits illicites, contrebande, traite, etc.) qui pèsent sur le pays ou l'entité supranationale, tel que l'espace Schengen en Europe. La police des frontières à l'aéroport doit contrôler les intentions réelles des voyageurs et s'assurer de la sécurité du pays. Elle contrôle à la fois les voyageurs qui circulent et ceux qui entendent s'établir. De la sorte, elle procède au contrôle de la mobilité et à celle de l'immigration. Pour atteindre ces objectifs, les garde-frontières disposent de plusieurs instruments de contrôle. Le premier est le contrôle du passeport. Celui-ci est l'instrument le plus ancien. Avec son instauration, l'État dispose du « monopole des moyens légitimes de circulation ⁵ ». Salter ⁶ souligne que le passeport indique le pays d'origine où le voyageur peut être rapatrié, le cas échéant. Si les passeports fournissent les moyens de gouverner la mobilité d'une population, les visas poursuivent le même but. En Europe, la mobilité des ressortissants de pays tiers est surtout régie par la délivrance de visas de courte ou longue durée ⁷ aux frontières délocalisées telles que les consulats ⁸, en poursuivant l'objectif du contrôle à distance ⁹. Néanmoins, le contrôle des visas est répété à l'entrée du point de destination ou de transit, en particulier dans les aéroports. Les visas Schengen sont les principaux instruments de tri des voyageurs en Europe. Une première sélection est effectuée par la distinction entre les voyageurs soumis à une obligation de visa et ceux qui n'en ont pas besoin ¹⁰. Ceci constitue une méthode de gestion des risques aux contrôles aux frontières. La définition des pays soumis à l'obligation d'obtenir un visa Schengen C comme condition pour entrer sur le territoire est une manière de créer des pays à risque dont le motif de la mobilité des ressortissants est considéré potentiellement suspect et soumis à vérification ¹¹. Le risque encouru relève de la crainte que sous la mobilité de courte durée ne se cache une volonté de migration irrégulière.

5. Torpey J., *The Invention of the Passport: Surveillance, Citizenship and the State*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000.
6. Salter M. B., *Rights of Passage: The Passport in International Relation*, Boulder, Lynne Rienner, 2003.
7. Bigo D. et Guild E., *Controlling Frontiers: Free Movement Into and Within Europe*, Londres, Ashgate, 2005.
8. Infantino F., Rea A., « La mobilisation d'un savoir pratique local : attribution des visas Schengen au Consulat général de Belgique à Casablanca », *Sociologies Pratiques*, vol. 24, 2012, pp. 67-78 ; Infantino F., « State-Bound Visa Policies and Europeanized Practices. Comparing EU Visa Policy in Morocco », *Journal of borderland studies*, 2016 [Online] dx.doi.org/10.1080/08865655.2016.1174603 ; Alpes M.J. et Spire A., « Dealing with Law in Migration Control : the Powers of Street-level Bureaucrats at French Consulats », *Social and Legal Studies*, n° 23, 2014, pp. 261-274.
9. Guiraudon V., « Before the EU Border: Remote Control of the "Huddled Masses" », in Groenendijk K., Guild E. et Minderhoud, P. (eds.), *In Search of Europe's Borders*, La Hague, Kluwer Law International, 2003, pp. 191-214 ; Zolberg A., « The Archaeology of Remote Control », in Fahrmeir A., Faron O. et Weil P. (eds.), *Migration Control in the North Atlantic World*, New York, Berghahn Books, 2003, pp. 195-222.
10. Bigo D. et Guild E., *op. cit.*
11. Bigo D., « Security and Immigration: Toward a Critique of the Governmentality of Unease », *Alternatives: Global, Local, Political*, n° 27, 2002, pp. 63-92 ; Rea A., « Laisser circuler, laisser enfermer : les orientations paradoxales d'une politique migratoire débridée en Europe », in Kobelinsky C. et Chowra M. (dir.), *Enfermés dehors : enquêtes sur le confinement des étrangers*, Bellecombe-en-Bauges, Éditions du Croquant, 2009, pp. 265-280.

Les activités principales aux frontières, en particulier à l'aéroport, sont dès lors le triage, la catégorisation et le profilage¹². Avec l'augmentation du nombre de voyageurs dans les aéroports, tous ne peuvent pas être contrôlés rigoureusement, ils sont donc classés au sein de catégories qui nécessitent ou non des mesures supplémentaires¹³. L'amélioration du triage dépend de l'utilisation d'outils efficaces de surveillance, et tout particulièrement des technologies biométriques (empreintes digitales ou rétiniques, etc.) et des bases de données¹⁴, qui sont utilisées pour contrôler tous les voyageurs bien qu'un profilage tende à se focaliser sur une minorité d'entre eux considérés comme une menace pour la sécurité. Selon Lyon, l'aéroport constitue un « filtre de données¹⁵ » où circulent à la fois les individus physiques et leur doublon numérique (*data double*)¹⁶ qui sont les identités virtuelles situées dans les bases de données mises en réseau¹⁷. A l'aéroport, l'identité des voyageurs est aussi condensée dans des bases de données se déplaçant séparément du corps physique via des circuits informatisés. Ce processus crée la frontière dite intelligente. L'identification s'opère en recourant systématiquement au doublon numérique.

Toutefois, le contrôle des frontières repose avant tout sur les pratiques professionnelles des agents de la police des frontières. Cet article s'inscrit dans l'agenda de recherche qui consiste à appréhender les frontières comme une série de pratiques¹⁸ en portant une attention centrale aux acteurs, à leurs pratiques, à leurs représentations et à leur organisation. La frontière est performée par les pratiques de frontières¹⁹ et son analyse suppose un examen minutieux des pratiques quotidiennes des multiples acteurs impliqués dans sa sécurisation²⁰. Basé sur une recherche empirique réalisée dans un aéroport européen, cet article analyse les pratiques de contrôle des garde-frontières à partir de deux traditions théoriques complémentaires bien que peu souvent associées. Les pratiques de contrôle aux frontières des acteurs sont étudiées selon

-
12. Lyon D., *Surveillance as Social Sorting: Privacy, Risk and Digital Discrimination*, London, Routledge, 2003.
 13. Heyman J. McC., « Trust, Privilege, and Discretion in the Governance of the US Borderlands With Mexico », *Canadian Journal of Law and Society/Revue Canadienne Droit et Société*, vol. 24 n° 3, 2009, pp. 367-390.
 14. Adey P., « Secured and Sorted Mobilities: Examples From the Airport », *Surveillance and Society*, n° 1, 2004, pp. 500-519.
 15. Lyon D., « Airports as Data Filters: Converging Surveillance Systems After September 11th », *Information, Communication and Ethics in Society*, vol. 1, n° 1, 2003, pp. 13-20.
 16. Lyon D., *op. cit.*, 2008.
 17. Haggerty K. D. et Ericson R.V., « The Surveillant Assemblage », *British Journal of Sociology*, vol. 51, 2000, pp. 605-22.
 18. Parker N. et Vaughan-Williams N., « Lines in the sand? Towards an agenda for critical border studies », *Geopolitics*, vol. 14, n° 3, 2009, pp. 582-587.
 19. Andersen D. J., Klatt M. et Marie Sandberg M. (eds.), *The Border Multiple. The Practicing of Borders between Public Policy and Everyday Life in a Re-scaling Europe*, Londres, Routledge, 2012.
 20. Côté-Boucher K., Infantino F. et Salter M., « Border security as practice: An agenda for research », *Security Dialogue*, vol. 45, n° 3, 2014, pp. 195-208.

une approche en termes de « *street-level bureaucrats* ²¹ » donnant une grande importance à l'étude de l'usage du pouvoir discrétionnaire des acteurs professionnels et de l'organisation du travail. À cette perspective s'en ajoute une autre, plus interactionniste, moins fréquente dans les études sur les frontières, qui restitue toute l'importance des significations des pratiques dans les interactions et des conséquences de celles-ci sur la construction des identités.

Afin de comprendre les pratiques de contrôle aux frontières où les voyageurs sont triés selon différentes catégories, chacune avec des devoirs et droits différents, il faut considérer la frontière autrement que comme une enveloppe contenant un territoire ²². Nous proposons la conception de frontière-réseau ²³ afin d'analyser les pratiques des acteurs mais aussi de l'incidence de l'usage des frontières intelligentes. La frontière-réseau est composée d'une chaîne d'interactions s'opérant dans des espaces sociaux (aéroports, ports maritimes, frontières extérieures, rues, places, etc.) dans lesquels des humains (garde-frontières, officiers de police, agents des consulats, personnel des compagnies de transport, voyageurs, etc.) et des non-humains (lois, procédures, bases de données, etc.) ²⁴ interagissent, conduisant à l'activation de pratiques de contrôle exercées au nom de la souveraineté étatique. Elle est condensée dans des pratiques de surveillance et de contrôle à l'intérieur et à l'extérieur du territoire national lors d'interactions entre acteurs et/ou lors d'interactions entre acteurs et actants, interactions qui activent et constituent la frontière.

Suivant Bigo et al. ²⁵, la frontière-réseau vise, d'une part, à accélérer la circulation des voyageurs disposant des moyens légitimes de mobilité ²⁶, les voyageurs désirables, et d'autre part, à filtrer et/ou bloquer les personnes essayant de contourner les lois de mobilité et d'immigration, ceux ne disposant pas des moyens légitimes de mobilité, acquérant dès lors l'identité de voyageurs indésirables. Pour les voyageurs, les aéroports sont ainsi des lieux soit d'accélération de leur mobilité, notamment grâce aux systèmes sécuritaires de voies rapides, soit de filtrage et/ou de blocage résultant des pratiques de contrôle du passage de la frontière. Les acteurs chargés du contrôle de la frontière « doivent agir en établissant le "risque migratoire" de chaque indi-

-
21. Lipsky M., *Street-Level Bureaucracy. Dilemmas of the Individual in Public Services*, New York, Russel Sage Foundation, 1980.
 22. Bigo D., « Freedom and Speed in Enlarged Borderzones », in Squire V. (ed.), *The Contested Politics of Mobility. Borderzones and Irregularity*, Londres, Routledge, 2010, pp. 31-50.
 23. Rea A., « Processes of Bordering in the Age of Mobility », in Boussetta H., Zickgraf C. et Bernes L.-A. (eds.), *Migration, Mobility and Borders in the Western Mediterranean: Enduring and Emerging Issues in the Context of the Arab Spring*, Londres, Routledge, à paraître.
 24. Latour B., *Science in Action. How to Follow Scientists and Engineers through Society*, Harvard, Harvard University Press, 1987.
 25. Bigo D., Jeandesboz J., Ragazzi F. et Bonditti P., « Borders and Security: the Different Logics of Surveillance in Europe », in Bonjour S., Rea A. et Jacobs D. (eds.), *The Others in Europe*, Bruxelles, Éditions de l'Université de Bruxelles, 2011, pp. 77-86.
 26. Torpey J., *op. cit.*

vidu voulant traverser la frontière ²⁷ ». Les pratiques de frontières visent d'abord à fluidifier la circulation des voyageurs désirables, tout en consacrant un temps important à l'action de filtrage en vue d'arrêter les voyageurs indésirables. Ces actions sont aussi effectuées par les agents des compagnies de transport ²⁸ et par les agents de liaison qui opèrent dans les pays de départ ²⁹, autres acteurs de la frontière-réseau.

Enquête dans un aéroport européen

Nous avons effectué un travail de terrain ethnographique dans plusieurs aéroports dont celui analysé dans cette contribution. Ce travail a été possible grâce à l'intervention du commanditaire auprès des ministères de l'Intérieur de plusieurs pays ³⁰. Le terrain présenté dans cet article a eu lieu en mars 2012 dans un des plus importants aéroports européens. En 2012, près de 61 millions de passagers ont voyagé vers, en provenance ou via cet aéroport. Parmi ces passagers plus de la moitié proviennent d'un pays hors espace Schengen.

Pendant le travail de terrain, nous avons effectué, avec l'aide d'une équipe composée de cinq doctorants ³¹, des observations directes des contrôles de première et deuxième lignes dans trois terminaux différents, qui sont les trois plus grands en termes d'arrivées intercontinentales, entre 5 heures et 17 heures. Toutefois, l'activité la plus importante a lieu entre 5h et 8h du matin, période durant laquelle arrivent de nombreux longs courriers d'Amérique du nord, d'Afrique et d'Asie.

Nous avons également pu observer les contrôles aux portes d'embarquement, visiter le centre de détention attenant à l'aéroport, interviewer la brigade mobile de recherche qui détecte, suit et démantèle les réseaux de traite d'êtres humains. La question de recherche du commanditaire portait sur le traitement des ressortissants des États tiers lors de leur contrôle à la frontière. Outre des observations, nous avons conduit cinq entretiens semi-structurés et quarante-cinq entretiens structurés avec des garde-frontières sur la manière dont ils réalisent leurs contrôles. Nous avons également mené vingt-cinq entretiens semi-structurés et soixante-quatre entretiens structurés avec des voyageurs provenant des pays tiers. La grande majorité des voyageurs interviewés ont été interrogés par des garde-frontières et soumis au contrôle de deuxième ligne.

27. Rea A., *op. cit.*

28. Guiraudon V., « Logiques et pratiques de l'État délégué : les compagnies de transport dans le contrôle migratoire à distance », *Cultures & Conflits*, n° 45, 2002, pp. 51-79.

29. El Qadim N., « Postcolonial challenges to migration control: French-Moroccan cooperation practises of forced returns », *Security Dialogue*, vol. 45, n° 3, 2014, pp. 242-261.

30. À la demande du commanditaire, la publication de ce papier est autorisée moyennant l'anonymisation, d'une part, de l'aéroport analysé et, d'autre part, de l'institution ayant financé la recherche.

31. Dilnur Polat, Rim Otmani, Alice Sarcinelli, Clémence Henry, Sina Safadi. Nous les remercions pour leur travail.

Cet article ne traite pas des questions relatives à la détention, à l'asile, à la traite des personnes ou à la fraude documentaire. Il se concentre sur le travail des garde-frontières et leurs interactions avec les voyageurs. L'objet principal de cette analyse consiste donc en l'examen des pratiques quotidiennes de contrôle des frontières dans un aéroport et propose une anthropologie du pouvoir des contrôles aux frontières qui n'exclut pas l'usage de la violence symbolique et du pouvoir étatique discrétionnaire. Cette analyse porte exclusivement sur des voyageurs provenant des pays tiers soumis ou non à un visa Schengen.

Pratiques de surveillance quotidienne

Les garde-frontières placés dans les terminaux de l'aéroport effectuent les contrôles de première ligne dans des aubettes et ceux de deuxième ligne dans les bureaux de la police des frontières. Les garde-frontières de première ligne effectuent un contrôle rapide. Ils laissent soit entrer les voyageurs sur le territoire ou dans l'espace de transit, soit décident de procéder à un contrôle approfondi en deuxième ligne. Ils ne prennent aucune décision autre que celle de déterminer si un deuxième contrôle est nécessaire ou non. En deuxième ligne, le voyageur est soumis à diverses vérifications. L'officier de garde prend la décision de laisser le voyageur entrer sur le territoire ou continuer son transit. Il vérifie s'il ne remplit pas les conditions d'entrée et l'oriente vers le centre de détention le cas échéant. Pendant le contrôle, il peut demander des conseils à un officier supérieur en charge du terminal. Les voyageurs qui ne sont pas admis sur le territoire sont transférés en dehors des terminaux de l'aéroport, vers un centre de détention. C'est à cet endroit que la décision finale est prise par une autre section de la police des frontières. Cette section examine les décisions prises par l'officier de garde sur la base des éléments ayant été fournis pendant le contrôle de deuxième ligne. Elle peut aussi prendre en compte de nouveaux éléments fournis par le voyageur non-admis et annuler la décision de l'officier de garde.

Dans le hall où les contrôles de premières lignes sont effectués, les aubettes sont différenciées selon la nationalité du voyageur : d'une part, les citoyens européens et d'autre part, les ressortissants des pays tiers. Les citoyens européens peuvent choisir entre se présenter eux-mêmes devant un poste où un garde-frontière contrôle leur passeport ou ils peuvent passer par un portail automatique qui vise à accélérer le contrôle à la frontière. Divers aéroports européens ont mis en place ce dispositif de portique automatique basé sur des identifications numériques ou biométriques. Moyennant la transmission volontaires d'informations (passeport biométrique, empreintes digitales, empreinte de l'iris, etc.) et de l'enregistrement préalable aux services de la police des frontières, des voyageurs considérés comme disposant des moyens légitimes de mobilité ont accès à des dispositifs d'accélération du pas-

sage de la frontière. Ces voyageurs acceptent d'être soumis à des technologies de surveillance avant l'embarquement, car un régime d'exception est en vigueur à l'aéroport³². Cette auto-soumission à des pratiques de surveillance, supposant une renonciation à la confidentialité, fonctionne selon l'adage de « qui n'a rien à cacher, n'a rien à craindre ». Ce dispositif d'accélération du passage de la frontière fondé sur une auto-soumission fonctionne tel un gouvernement automatique³³.

Les procédures sont différentes pour les ressortissants des pays tiers. Les contrôles de première ligne impliquent l'examen des conditions d'entrée prévues dans l'article 5 du Code Frontières Schengen. Cela signifie consulter le passeport en scannant le code chiffré, les bases de données (le Système d'Informations Schengen³⁴), vérifier les visas, si nécessaire, le but du voyage et les moyens de subsistance. Si le garde-frontière est satisfait de la vérification, le voyageur peut entrer sur le territoire ou dans la zone de transit de l'espace Schengen. Dans l'un des terminaux, les passagers sont principalement nord-américains. Ils s'avancent vers le poste le passeport dans la main. Le garde-frontières vérifie la photographie et regarde la personne. Si la personne porte un chapeau, il lui est demandé de le retirer. Les garde-frontières demandent parfois la destination finale des voyageurs tout en parcourant leur passeport. Après cela, la personne peut s'en aller. Les questions sur les moyens de subsistance sont rares. Parfois l'argent est compté en première ligne. Dans un autre terminal, plusieurs passagers chinois passent sans qu'on leur pose aucune question. Faisant partie d'un voyage en groupe, l'organisateur du voyage est seul à être interrogé par les garde-frontières dans un autre poste. En règle générale, les garde-frontières ne posent pas souvent des questions aux voyageurs. De temps à autre, ils posent quelques questions sur le lieu de destination, le ticket de retour ou la réservation d'un hôtel.

Si le garde-frontières a quelques doutes ou suspicions après la première vérification, il peut demander au voyageur de le suivre vers le contrôle de deuxième ligne pour une vérification approfondie. Ceci se produit surtout lorsque des pièces justificatives du visa sont manquantes ou si un doute apparaît quant aux motifs du voyage. Les voyageurs qui ont besoin de subir des vérifications plus approfondies sont amenés au bureau de police se trouvant juste à côté du contrôle de première ligne (voir plan).

32. Fuller G. et Harley R., *Aviopolis: A Book About Airports*, Londres, Black Dog Publishing Ltd., 2005.

33. Weaver R. K., *Automatic Government: The Politics of Indexation*, Washington DC, Brookings Institution Press, 1988.

34. Le SIS est une base de données regroupant des informations sur des personnes qui pourraient avoir été impliquées dans un crime grave ou ne pouvant pas entrer ou rester dans l'UE. Il contient aussi des alertes concernant des personnes disparues, en particulier des enfants.

Afin de mieux comprendre les pratiques de contrôle, nous utilisons la séquence du contrôle de deuxième ligne de l'un des terminaux illustré dans le plan. Les bureaux de contrôle de deuxième ligne sont situés juste à côté du hall de la première ligne. Avant de décrire les pratiques de contrôle, examinons les conditions de travail des garde-frontières. Le local attribué aux garde-frontières de la deuxième ligne de contrôle est assez vétuste, surtout s'il est comparé aux espaces commerciaux luxueux de l'aéroport. Le mur séparant le hall du contrôle de première ligne et celui de deuxième ligne est formé de fenêtres qui sont toujours occultées par des stores. Par conséquent, les salles à droite sur le schéma sont toujours illuminées artificiellement. L'unique salle avec une fenêtre est celle de la salle de repos qui contient également un distributeur automatique vendant des boissons gazeuses et du café. Une quinzaine de garde-frontières travaillent dans ces bureaux. Au cours de l'enquête, la température était assez élevée et l'air conditionné ne fonctionnait pas correctement. L'atmosphère était lourde. Les salles sont vieilles, tout comme les meubles et les bureaux. Les chaises ne sont pas confortables. Les murs sont couverts de feuilles de papier sur lesquelles sont imprimés les lois, règlements et procédures, et en particulier les conditions financières auxquelles les voyageurs sont soumis en fonction de leur destination en Europe. Il y a très peu d'ordinateurs, quatre au total, utilisés pour les recherches, les rapports d'admission ou de non-admission. Cela conduit à la constitution d'une file d'attente des garde-frontières devant utiliser l'un des ordinateurs et entraîne une grande perte de temps dans l'exécution des tâches. Dans le local de l'officier de garde se trouve un ordinateur avec accès au Système d'information sur les visas (VIS)³⁵ qui n'a pas fonctionné pendant deux jours. Un autre ordinateur donne accès au système de la police nationale qui contient des listes des personnes poursuivies pour différentes infractions (terrorisme, vol, falsification, etc.). La détérioration des bureaux est encore plus frappante dans la salle de détention, sale et parfois surpeuplée. Enfin, le symbole représentant le mieux la précarité des conditions de travail des garde-frontières est l'unique toilette pour hommes et femmes, qui n'est accessible que via une clé qu'il faut demander à un agent de police au deuxième étage. Les gardes-frontières soulignent souvent eux-mêmes la précarité de leurs conditions de travail. C'est d'autant plus frappant si l'on compare ces « coulisses » négligées à la scène principale où les voyageurs circulent dans des boutiques de luxe occupant un large espace.

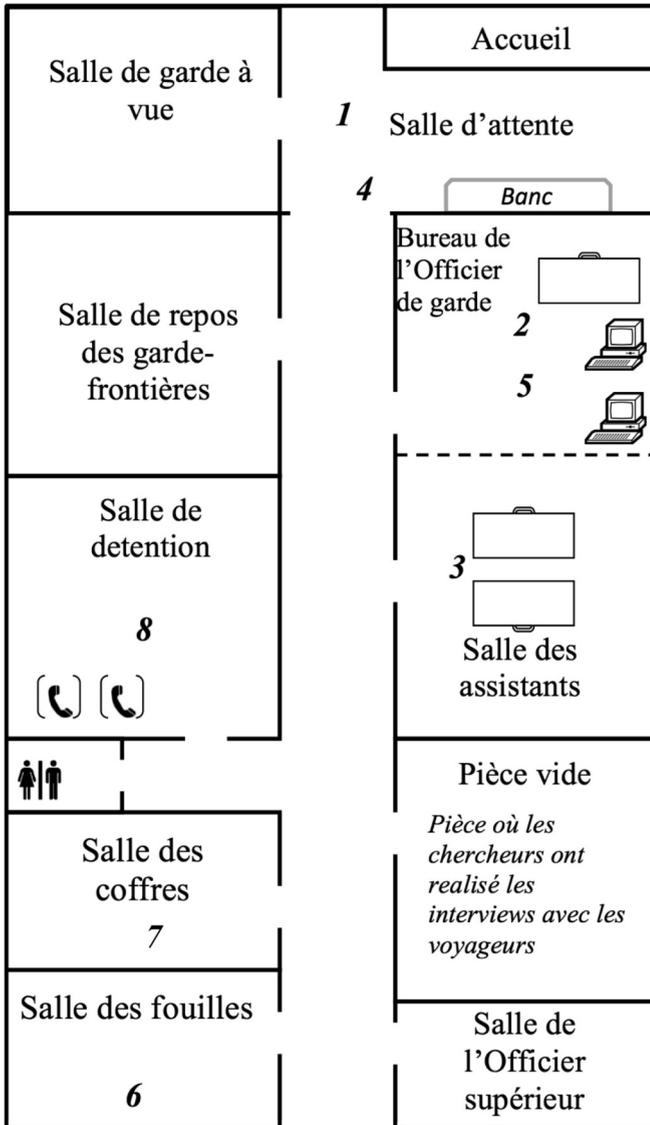
Chaque fois qu'un voyageur est amené en deuxième ligne, il est conduit dans la salle d'attente (1). Il est interrogé par un officier de garde (2) qui vérifie les documents de voyage (passeport, visa, les conditions d'entrées sur le territoire ou dans la zone de transit). Les voyageurs en transit qui entrent dans l'espace Schengen sont soumis aux mêmes contrôles, même s'ils seront contrôlés à leur destination finale si elle est en dehors de l'espace Schengen. En théorie, l'interrogatoire sur les motifs du voyage est mené par un officier de garde. En

35. Base de données reprenant les données et décisions relatives aux demandes de visa Schengen.

pratique, il commence toujours par le garde-frontières de la première ligne. Un officier supérieur est présent pour répondre aux questions des assistants. Néanmoins, pendant l'enquête nous avons noté que l'officier supérieur intervient rarement et uniquement lorsque les assistants de l'officier de jour lui posent des questions. Il n'intervient jamais dans le travail et dans les décisions de l'officier de garde. Si le voyageur ne parle pas la langue des garde-frontières, l'officier de garde fait appel à un interprète qui est toujours un opérateur privé externe. Ceci peut durer un certain temps. Il demande à ses assistants de vérifier les conditions d'entrée (3). Ces derniers consultent les bases de données, notamment le SIS et le VIS, et EURODAC ³⁶. Ils effectuent des appels téléphoniques afin de vérifier les documents de voyage (réservation d'hôtel, assurance, personne chargée de l'accueil, etc.). Pendant les vérifications, le voyageur attend sur un des bancs de la salle d'attente (4). Lorsque les vérifications sont terminées, l'officier de garde et ses assistants se consultent. Si les résultats sont concluants, l'officier de garde autorise l'entrée sur le territoire et les assistants écrivent un rapport qui doit être signé par le voyageur. Si les résultats ne sont pas concluants, l'officier de garde interroge de nouveau le voyageur (5). À la fin de cette audience, le voyageur est autorisé à entrer ou non sur le territoire. S'il n'est pas autorisé, un rapport de non-admission est rédigé et doit être signé par le voyageur. Un interprète est appelé pour que le voyageur puisse comprendre le contenu du rapport de non-admission qu'il doit signer. Ensuite, il est amené dans la salle des fouilles (6). Tous les objets de valeur lui sont retirés (portefeuille, argent, bijoux, téléphone, etc.) et stockés dans la salle des coffres (7). Ensuite, il est placé dans la salle de détention (8) jusqu'à ce qu'il soit transféré vers le centre de détention. Parfois les voyageurs non-admis passent plusieurs heures dans la salle de détention avant d'être transférés dans le centre de détention. La salle de détention est peuplée des voyageurs non-admis qui viennent du contrôle de deuxième ligne et de ceux provenant du centre de détention et qui vont être rapatriés dans la journée. Les voyageurs ont le droit à un jour franc durant lequel ils ne peuvent pas être rapatriés. Leur détention est examinée par un juge après quatre jours et ne peut être prolongée par ce dernier que de vingt jours, après ce délai les voyageurs non-admis doivent être libérés.

36. Base de données européenne d'empreintes digitales qui identifie les demandeurs d'asile et les personnes traversant la frontière illégalement.

Bureaux de la seconde ligne



Aubettes du contrôle frontalier



Contrôle première ligne

H
A
L
L

Plan des bureaux de contrôle de la seconde ligne

La majorité des contrôles à la frontière examinent la conformité des conditions d'entrée des voyageurs en possession d'un visa Schengen, qui autorise son titulaire à voyager librement dans les vingt-six pays de l'espace Schengen pour une durée maximum de quatre-vingt-dix jours sur une période de six mois. Le visa est délivré par le Consulat dans le pays d'origine du voyageur à des fins de tourisme, *business*, mission scientifique, voyage artistique, visite familiale, etc. Pour obtenir un visa Schengen au Consulat, les ressortissants des pays tiers doivent remplir cinq conditions qui sont par ailleurs les conditions d'entrée sur le territoire Schengen. Ils doivent être en possession d'un billet de retour, d'une assurance d'assistance ou de rapatriement, de moyens de subsistance suffisants pour leur voyage (65 € par jour), d'une réservation d'hôtel, d'un contrat de location ou d'une attestation de logement de la personne qui assure l'accueil et d'une justification de voyage (une lettre d'invitation dans le cas d'un voyage d'affaires ou d'une conférence). Le voyageur doit également enregistrer ses empreintes digitales qui sont stockées dans le VIS, consulté par toute personne impliquée dans le contrôle aux frontières. Le Code frontières Schengen exige en outre que tout voyageur soit en possession de ces pièces justificatives aux points d'entrée de l'espace Schengen, comme l'aéroport. La possession d'un visa Schengen constitue une condition nécessaire mais pas suffisante pour entrer dans l'espace Schengen. Les garde-frontières disposent d'un pouvoir discrétionnaire attribué par le Code frontières Schengen leur autorisant à refuser l'entrée sur le territoire à un voyageur muni d'un visa Schengen s'ils estiment qu'une des conditions d'accès au territoire n'est pas remplie.

Avant d'analyser les pratiques de contrôle, présentons quelques situations emblématiques et exemplatives de celles que nous avons enregistrées le plus souvent, et ce dans les différents terminaux étudiés. La typologie des situations se construit très rapidement au cours d'une seule journée d'observation. Vers cinq heures et demi du matin, un groupe de dix Irakiens arrive au contrôle de deuxième ligne. Ils viennent d'Irak et vont à Bruxelles pour une conférence sur la situation dans leur pays. Aucun d'entre eux ne parle la langue des garde-frontières, mais ils sont accompagnés d'un organisateur parlant anglais. Bien que se rendant à Bruxelles, ces personnes sont contrôlées dans cet aéroport, leur première entrée dans l'espace Schengen. Le garde-frontières a des doutes sur le motif du voyage. Ils sont tous en possession d'un visa Schengen ainsi que de leurs pièces justificatives. Ils ont une lettre d'invitation pour la conférence. Cependant, la lettre est écrite en arabe et aucun des garde-frontières ne peut la lire. L'officier de garde demande à l'un de ses assistants de vérifier leur hébergement en téléphonant à l'hôtel où ils seront logés et à l'un des organisateurs de la conférence pour vérifier le motif du voyage. Ils appellent un interprète, mais il est trop tôt pour en trouver un. Trois heures plus tard, l'un des assistants arrive à joindre l'un des organisateurs de la conférence à Bruxelles qui lui confirme que les personnes contrôlées sont invitées. Suite à cet appel les personnes sont admises sur le territoire.

Une femme angolaise, en transit vers Lisbonne où vit sa sœur à qui elle va rendre visite pour une durée de quinze jours, a été emmenée au contrôle de deuxième ligne parce qu'elle ne dispose pas du montant nécessaire en espèces (65 € x 15 jours = 975 €) pour entrer dans l'espace Schengen. Néanmoins, elle dispose d'une carte de crédit, autorisée par le Code frontières Schengen. L'assistant de l'officier de garde téléphone à sa sœur à Lisbonne afin de vérifier le motif de son voyage. Bien que la sœur soit prête à envoyer de l'argent et que la voyageuse dise qu'elle peut retirer de l'argent avec sa carte de crédit, l'officier de garde estime qu'il est en droit de lui refuser l'accès à l'espace de transit pour se rendre au Portugal. Le pouvoir discrétionnaire que lui confère le Code frontières Schengen l'autorise à prendre cette décision.

Un homme d'affaires du Mali possédant un visa Schengen de neuf jours est emmené au contrôle de deuxième ligne pour deux motifs souvent énoncés par les garde-frontières de première ligne. Ces derniers ont des doutes quant aux motifs de son voyage. Il vient dans ce pays européen pour la première fois pour y développer des relations commerciales. Ensuite, il a payé trois nuits d'hôtel seulement. Les assistants de l'officier de garde vérifient la réservation de l'hôtel et le paiement des trois nuits. Même s'il possède 595 € en espèces, l'officier de garde lui refuse l'entrée sur le territoire parce que selon lui il aurait dû payer l'hôtel pour toute la durée de son séjour. Le voyageur dit que ce n'est pas nécessaire selon le Consulat ayant délivré le visa. Également, le Code frontières Schengen ne formule pas cette exigence. Le voyageur répond qu'il souhaite aussi se donner la possibilité de trouver un autre hôtel si celui qu'il a réservé ne lui convient pas. Lors de la deuxième audience avec le voyageur, l'officier de garde le questionne vigoureusement sur les motifs de son voyage (voir *infra*).

L'analyse des données suggère que le contrôle de première ligne fonctionne selon un mode aléatoire sur un public sélectionné spécifiquement, telles compagnies aériennes en provenance de tel pays. En effet, en raison des flux des voyageurs, il est impossible lors du contrôle de première ligne de vérifier chaque personne appartenant à ce qui est défini comme un groupe à risque (pays d'origine, nationalité, profil migratoire spécifique, compagnies aériennes, etc.). Si les garde-frontières énoncent l'agitation ou l'anxiété apparente des voyageurs comme source principale de leur attention et contrôle, le choix d'interroger en première ligne de façon plus approfondie un voyageur plutôt qu'un autre repose sur un travail antérieur et sur l'expérience des garde-frontières. Par exemple, les passagers voyageant en groupe avec un tour opérateur sont moins sujets à des contrôles individuels. Comme nous avons pu le constater dans le cas d'un groupe de voyageurs chinois, le garde-frontières sait que les agences de voyage fonctionnent elles-mêmes comme une police des voyageurs. Un voyageur ayant déjà des tampons d'entrée et de sortie dans son passeport n'est pas catégorisé comme essayant d'immigrer, puisqu'il a déjà

reçu différents visas en ayant toujours respecté les entrées et sorties. Inversement, un voyageur soumis au visa qui entre pour la première fois dans le pays éveille plus l'attention des garde-frontières. Il existe un facteur de risque et les garde-frontières sont plus enclins à penser que cette personne pourrait essayer de contourner les lois d'immigration. Cette tendance est renforcée lorsque les autorités consulaires ont délivré un visa d'une très courte période, moins de trois mois par exemple. Cette approche crée d'énormes différences entre les ressortissants des pays tiers qui sont soumis à des contrôles plus approfondis. Ces éléments constituent des critères à la base de la catégorisation et du profilage des voyageurs ressortissants des pays tiers. Les résultats dans les bases de données peuvent aussi éveiller des suspicions, mais il arrive très rarement qu'une personne soit bloquée pour cette raison en première ligne. Enfin, les expériences individuelles et collectives des interrogatoires sur les motifs de voyages mènent à l'inventaire d'un ensemble de récits considérés comme plus crédibles que d'autres. Les réponses des garde-frontières reposent ainsi sur une typification des récits. Ceux éveillant des suspicions conduisent à un examen approfondi en deuxième ligne.

En 2010 et 2011, il y a eu respectivement 7 499 et 6 777 non-admissions dans l'aéroport étudié. En 2010, 40 % des personnes non-admises ont été rapatriées. Cela signifie que vraisemblablement 60 % des non-admissions étaient soit non-fondées soit que la détention n'était pas requise. Au cours de sept jours de terrain, 124 ressortissants de pays tiers ont été non-admis, pratiquement le même nombre que la moyenne hebdomadaire en 2011 à savoir 130. Sur les 64 ressortissants des pays tiers ayant répondu aux entretiens structurés, 57 étaient non-admissibles. Les 7 restants ont été admis. La majorité des données collectées nous mène à l'hypothèse que le renvoi au contrôle de deuxième ligne conduit essentiellement à la non-admission ; et que le contrôle de deuxième ligne, en raison de procédures internes, de l'organisation du travail et de l'utilisation du pouvoir discrétionnaire, fonctionne comme un ensemble de pratiques construisant des voyageurs inadmissibles, des voyageurs indésirables. Pour démontrer cette hypothèse, nous devons tout d'abord analyser les usages du pouvoir discrétionnaire de la part des garde-frontières.

Les usages du pouvoir discrétionnaire et de la responsabilité (*accountability*)

Le pouvoir discrétionnaire, qu'il soit individuel ou organisationnel, est la pierre angulaire pour comprendre le processus de contrôle aux frontières à l'aéroport. Suivant Lipsky, la discrétion est le pouvoir d'interpréter la règle générale et/ou de décider ou non de l'application ou de l'interprétation de la règle, pouvoir dont disposent des agents bureaucratiques comme les garde-frontières. Par ailleurs, dans l'aéroport, l'utilisation individuelle du pouvoir discrétionnaire implique toujours une interaction de face à face. Ainsi, la déci-

sion d'agir ou non sur un voyageur au contrôle de première ligne et, en deuxième ligne, après avoir vérifié les conditions d'entrée sur le territoire du ressortissant d'un pays tiers, la décision finale qui se traduit par l'admissibilité ou la non-admissibilité d'entrée, sont toutes les deux l'expression du pouvoir discrétionnaire individuel. Quant au pouvoir discrétionnaire organisationnel, il appartient à l'institution, au nom de l'organisation elle-même et définit des règles bureaucratiques et des procédures qui doivent être suivies par les agents. Les règles bureaucratiques et la division du travail sont mobilisées pour éviter la confrontation avec les voyageurs.

Le cas suivant illustre cette situation. Un ressortissant d'un pays tiers étant en possession d'un visa Schengen délivré par le Portugal et entrant pour la première fois dans l'UE est retenu, alors même qu'il a une réservation dans un hôtel, parce qu'il ne l'a pas payée entièrement et qu'il n'est pas en possession d'assez d'argent en liquide. Ce ressortissant d'un pays tiers est étonné, parce que, comme il nous l'explique :

« Nous sommes au XXI^e siècle. Avec un simple coup de téléphone, je peux obtenir 1 000 euros avec ma carte Western Union. Cet hôtel dont vous parlez, je peux tout le payer ! Je peux tout le payer en espèces et continuer avec ma carte. Je ne pense pas que ça soit un problème !

« – *Est-ce que vous avez expliqué cela au garde-frontière ?*

« J'ai essayé de l'expliquer, mais il m'a dit que la procédure ne le concernait pas. Il m'a donné cela [*l'avis de non-admission*] [...] et ils vont m'emmener je ne sais pas où [= *le centre de détention*] où une autre agence de sécurité... tu as 24 heures pour le faire [...] tu peux expliquer et trouver une solution ».

Cette citation illustre bien comment la division du travail fonctionne comme un outil permettant d'éviter les confrontations avec le voyageur en le renvoyant vers une instance bureaucratique ultérieure. Avec ce système qui consiste à renvoyer à l'étape suivante de la procédure, tout se passe comme si la prise de décision, et au premier chef l'usage du pouvoir discrétionnaire, était dissoute en vue de réduire la confrontation du voyageur avec un agent supposé avoir pris une décision. Lorsqu'il arrive dans le centre de détention, une autre section de la police des frontières examine le rapport de non-admission du voyageur. Cependant, les agents de cette section reconnaissent qu'ils reviennent rarement sur la décision prise lors du contrôle de deuxième ligne. Même si une situation peut être résolue facilement, le voyageur doit passer par toute la procédure administrative : soit être arrêté et chaque jour suivant le jour franc, être conduit à l'aéroport où on tentera de l'expulser du territoire ; soit, après quatre jours de détention et de tentatives d'expulsion, comparaître devant un juge. Ainsi, la procédure pour rectifier la situation d'une personne, une fois qu'elle a été refusée à l'entrée, se révèle être elle-même très lourde et

bureaucratique, entraînant une grande perte de temps et favorisant une grande part de la frustration et de la fatigue physique chez les voyageurs non-admis, comme l'a observé Makaremi ³⁷ pour la France.

Ceci soulève la question de la responsabilité, entendu au sens de l'« *accountability* », c'est-à-dire de la responsabilité comme remise de compte. En réalité, il existe une relation intrinsèque entre le pouvoir discrétionnaire et la responsabilité ou l'absence manifeste de celle-ci. Comme Lipsky ³⁸ le note, « les règles bureaucratiques produisent une apparence de responsabilité sans contraindre trop le comportement ». Cette apparence de responsabilité est double. Dans les interactions directes, elle fonctionne « comme une défense contre le pouvoir discrétionnaire » permettant aux agents individuels de se protéger eux-mêmes contre les pressions des clients en niant qu'ils possèdent un quelconque pouvoir discrétionnaire. Selon Lipsky, « ces affirmations doivent être considérées comme des stratégies pour détourner les demandes des clients ³⁹ ». Dans les interactions indirectes avec un public plus large, l'organisation peut se protéger elle-même de la critique puisque ses efforts « ont une valeur symbolique qui fournissent aux publics concernés l'assurance que les employés sont responsables, même quand ils ne le sont pas. Ceci rend très difficile pour les individus de contester le preneur de décision dont les agents disent qu'il revêt toutes les compétences, en dépit des apparences et des expériences personnels des clients ⁴⁰ » (les voyageurs dans notre cas).

Si, en apparence, la division du travail semble produire un discours de déresponsabilisation à l'encontre des non-admis, en réalité elle produit des décisions ne pouvant être que très difficilement contestées. Par conséquent, la personne non-admise est *de facto* dépouillée de ses droits à contester, à faire appel. Elle n'est plus un sujet porteur de droits. De même, afin de limiter les résistances et les plaintes de voyageurs non-admis, les garde-frontières utilisent des euphémismes dans certaines de leurs interventions. Ainsi, ils qualifient la salle de détention de la zone de deuxième ligne de « salle d'attente » (voir plan) et, surtout, ils dénomment le centre de détention « l'hôtel » lorsqu'ils annoncent aux voyageurs non-admis qu'ils vont être transportés dans un autre lieu. Il arrive fréquemment que les voyageurs non-admis pensent réellement qu'ils sont envoyés dans un hôtel, d'autant plus que l'officier de garde leur dit que là-bas, ils seront en mesure de résoudre leur problème d'accès au territoire parce qu'ils auront plus de temps pour communiquer avec le personnel d'une autre section de la police des frontières.

37. Makaremi C., « Violence et refoulement dans la zone d'attente de Roissy », in Kobelinsky C. et Chowra M. (eds.), *Enfermés dehors : enquêtes sur le confinement des étrangers*, Bellecombe-en-Bauges, Éditions du Croquant, 2009, pp. 41-62.

38. Lipsky M., *op. cit.* Traduction des auteurs.

39. *Ibid.*, p. 149.

40. *Ibid.*, p. 164.

Ceci aide à comprendre comment, indépendamment de l'officier de garde présent ou du terminal fréquenté, tous les voyageurs arrivant dans cet aéroport qui ne possèdent pas les moyens de subsistance en espèces ou qui n'ont pas réservé et payé toutes leurs nuits à l'hôtel, et ce même si leur séjour est court, se voient systématiquement refuser l'entrée sur le territoire. Bien que ceci ne figure pas dans le Code frontières Schengen, cette régularité des motifs de refus d'entrer montre que derrière le pouvoir discrétionnaire individuel des garde-frontières, se trouve une règle bureaucratique ⁴¹ qui doit être comprise comme le pouvoir discrétionnaire organisationnel. Quand un voyageur refusé à l'entrée possède d'autres moyens que de l'argent en liquide, comme des cartes de crédit, le garde-frontière ne les prend pas en considération.

« [*Le garde-frontière*] dit qu'il manque un certain montant, ce montant s'élève à 900 euros. Je lui ai dit que j'ai de l'argent parce que je l'ai envoyé via Western Union. J'ai un peu plus de 2 000 euros, plus 400 euros que j'ai dans ma poche. C'est-à-dire presque plus de 3 000 euros et il n'est pas satisfait avec cela. Le document de Western Union ne signifiait absolument rien pour lui. Il a seulement regardé les 400 euros que j'avais dans ma poche ».

Le Code frontières Schengen énonce que les voyageurs peuvent disposer des moyens de subsistance en espèces, chèques de voyages et cartes de paiement internationales. De même, il n'indique pas que le paiement de l'hôtel doit être intégralement versé. Sur ces points, seul le juge intervenant après un maximum de 4 jours de détention pourra défaire la base de la justification de la non-admissibilité du voyageur. Le pouvoir discrétionnaire organisationnel s'apparente alors à un processus décisionnel sans sujet, interdisant de la sorte les voyageurs à se confronter aux garde-frontières.

Tous les voyageurs non-admis ne relèvent bien évidemment pas que de ce cas de figure. Les observations analysées ici concernent principalement l'entrée sur le territoire de voyageurs des pays tiers soumis ou non à la possession d'un visa Schengen. En constatant que seuls 40 % des voyageurs non-admis en 2010 ont été rapatriés, on pourrait penser que le système est inefficace ou qu'il existe de nombreux ratés dans la procédure de contrôle des frontières. Sans doute faut-il donner plus d'importance aux statistiques présentant des non-admissions en début de procédure plutôt qu'à la fin. Pour comprendre le niveau élevé de non-admis qui sont finalement admis après un temps passé en centre de détention, il convient d'interpréter d'une autre manière le contrôle aux frontières. La valeur symbolique des statistiques générales sur les non-admissions donne l'impression que les frontières sont sécurisées et que les garde-frontières font leur métier. Par ailleurs, si la majorité des cas se révèle

41. Baumgartner M.P., « The Myth of Discretion », in Hawkins K. (ed.), *The Uses of Discretion*, Oxford, Clarendon Press, 1993, pp. 129-162.

être incorrectement non-admise, l'absence manifeste ou les faibles fréquences de protestation démontre bien comment ces pratiques de contrôle aux frontières neutralisent les ressortissants des pays tiers.

En adoptant la perspective de Howard Becker ⁴² relative aux pratiques déviantes et qui voit dans celles-ci avant tout le résultat de la réaction sociale, nous pouvons dire que les pratiques, et en particulier celles issues ici de l'usage du pouvoir discrétionnaire organisationnel, produisent l'irrégularisation de la mobilité de voyageurs. Ce sont les pratiques de contrôle des frontières (refus d'accepter la carte de crédit, le paiement partiel de l'hébergement ou de croire à la légitimité du motif de voyage) qui transforment les voyageurs en indésirables parce qu'étiquetés de potentiels « migrants irréguliers ».

La gestion des apparences est très importante dans les contrôles aux frontières. Elles communiquent à un public plus large que les frontières sont sécurisées. Selon Peter Andreas ⁴³, les agences de contrôle des frontières jouent un rôle politique et symbolique en transmettant une impression convaincante que la morale et les autres standards sont en cours de réalisation. Puisque cette performance est dirigée vers un public, elle correspond bien au mécanisme mentionné ci-dessus du pouvoir discrétionnaire organisationnel détournant la critique publique décrite par Lipsky.

La construction de passagers inadmissibles

Lorsque les voyageurs sont emmenés au contrôle de deuxième ligne, leurs identités ont tendance à changer. Ils deviennent des suspects. Comme Salter le mentionne, « un voyageur est l'auteur de sa propre identité, mais pas l'arbitre final de son appartenance ou de sa mobilité ⁴⁴ ». Suivant les analyses de Goffman ⁴⁵ sur la stigmatisation, en passant en deuxième ligne, ces voyageurs deviennent des personnes discréditables parce qu'elles portent des caractéristiques qui peuvent conduire à leur stigmatisation. Leur identité peut changer de voyageur légitime à celle de voyageur illégitime ; potentiellement un immigré en situation irrégulière. L'élimination du discrédit potentiel dépend de la vérification des doutes concernant le motif de voyage et des conditions matérielles à l'entrée lors du premier face à face avec le garde-frontières. Pendant la première phase de l'examen en deuxième ligne, le garde-frontières de première ligne, l'officier de garde ou un de ses assistants examine les questions qu'il se pose au sujet des conditions d'entrée. Un de ces gardes-frontières vérifie, par

42. Becker H., *Outsiders: Studies in the Sociology of Deviance*, New York, The Free Press, 1973.

43. Andreas P., *Border Games: Policing the U.S.-Mexico Divide*, Ithaca, Cornell University Press, 2001.

44. Salter M.B., « Governmentalities of an Airport: Heterotopia and Confession », *International Political Sociology*, vol. 1, n° 1, 2007, p. 53. Traduction des auteurs.

45. Goffman E., *Stigma: Notes on the Management of Spoiled Identity*, Prentice-Hall, Englewood Cliffs, 1963.

exemple, la réservation de l'hôtel et son paiement, la participation effective à une conférence, l'existence de la personne qui va accueillir le voyageur, etc. Si le doute concerne principalement le motif du voyage, le contrôle approfondi est souvent mené par l'officier de garde. Pendant cette phase, le contrôle est réalisé en tenant compte des droits du voyageur. Cependant, si après avoir entendu le voyageur une dernière fois, l'examen des conditions d'entrée et du motif de voyage mène l'officier de garde à établir un rapport de non-admission, l'identité du voyageur se transforme de personne « discréditable » à personne « discréditée ». Le voyageur est alors étiqueté comme voyageur illégitime, à savoir potentiellement un immigré en situation irrégulière. Son identité change ; il porte alors le statut juridique de personne non-admissible et le statut sociologique d'indésirable, une identité sociale de voyageur non respectable qui a pour conséquence dans la pratique une transformation de ses droits en privilèges octroyés ou non selon le bon vouloir de la police des frontières.

La performance bureaucratique de la police des frontières et sa production de passagers non-admis correspondent parfois à ce que Garfinkel ⁴⁶ appelle la constitution de l'identité de l'autre comme objet social à travers le processus de dégradation de statut. Le but est de dénoncer que l'autre « n'est pas ce qu'il paraît, mais qu'il est par ailleurs et dans son essence d'une espèce inférieure ⁴⁷ ». Si Garfinkel voyait dans le tribunal un espace dans lequel se constituent ces cérémonies, nous pouvons aussi considérer que les bureaucraties telles que la police des frontières « ont quelque chose comme un monopole certain de telles cérémonies, et elles sont devenues une routine professionnelle ⁴⁸ ». En effet, les conditions pour la réussite d'une cérémonie de dégradation sont parfois facilement rencontrées dans les bureaucraties et leurs *modi operandi* spécifiques. Lors de la déclaration faite par le passager à l'officier de garde, la décision prise par le dénonciateur (l'officier de garde) doit être considérée comme la seule possibilité pour que la « validité de son choix, sa justification, soit maintenue par le fait que [c'est lui qui] l'a prise ⁴⁹ ». En outre, dans l'aéroport étudié la déclaration n'a pas lieu dans une salle privée mais dans un espace ouvert où un public, à savoir les assistants de l'officier de garde, partage les mêmes valeurs et analyses du « dénonciateur » et participe dans la dénonciation publique de l'identité représentée par le voyageur. Nous avons assisté à une telle situation lorsque l'officier de garde met en cause la véracité du motif de mobilité d'un voyageur malien en l'accusant de ne pas être un entrepreneur en recherche de nouvelles opportunités en Europe, mais d'être un voyageur qui cherche à contourner les lois sur l'immigration, d'être un futur immigré en situation irrégulière. Dans le bureau de l'officier de garde étaient présents des assistants de ce dernier, d'autres gardes-frontière et nous-

46. Garfinkel H., « Conditions of Successful Degradation Ceremonies », *American Journal of Sociology*, vol. 61, n° 5, 1956, pp. 420-424.

47. Garfinkel H., *op. cit.*, p. 421. Les traductions de Garfinkel sont faites par les auteurs.

48. *Ibid.*, p. 424.

49. *Ibid.*, p. 423.

mêmes. Aux réponses fournies par le voyageur malien, le public sourit et ironise sur ses affirmations venant de la sorte conforter l'interprétation de l'officier de garde. Ce rituel collectif participe à la dénonciation publique de l'identité de voyageur légitime, dégradé de la sorte à celle de « profiteur » et de « menteur ». Dans cette situation aussi, la conséquence est le basculement du régime des droits des voyageurs à celui des privilèges attribués ou pas par les agents bureaucratiques.

Qu'il soit discrédité ou dégradé, le voyageur qui voit son identité sociale se transformer en celle d'un potentiel immigré en situation irrégulière ne proteste généralement pas. S'il le fait, il est confronté, comme nous l'avons vu, à une apparence de responsabilité (*accountability*) qui le neutralise. Étant incapable d'exprimer sa protestation et étant discrédité, il n'est plus un sujet de droits. Il est plutôt transformé en un *objet* de politique à la merci de l'attitude arbitraire, et non plus discrétionnaire, des garde-frontières. En pratique, cela se traduit par de la moquerie, des abus, des insultes ou des humiliations.

Nous avons observé de telles attitudes lors de nos investigations. Ainsi, les garde-frontières se sont moqués d'un transsexuel ressortissant d'un État tiers parce que le nom et le genre inscrits sur son passeport ne correspondaient pas à l'aspect physique de la personne présente. Quant à l'abus de position, nous avons été témoins de la manière dont un voyageur considéré comme une personne en situation irrégulière a été prise et emmenée dans le bureau deuxième ligne. Cette personne est assise sur le banc opposé au bureau du garde-frontières (voir le plan). Elle demande un verre d'eau et se dirige vers le bureau de l'agent. Ce dernier lui répond d'un ton autoritaire : « assieds-toi, je te dirai si tu peux avoir de l'eau. ». La personne s'est donc rassise. À peine assis, le même agent, avec le même ton de voix lui dit : « Tu peux aller prendre de l'eau ». La fontaine à eau se situe juste à côté du bureau où l'agent est assis.

Ces abus de pouvoir peuvent devenir de vraies menaces. Un voyageur raconte comment pendant la fouille, qui a toujours lieu après la déclaration de non-admission, une altercation survient entre lui et le garde-frontières. Pendant qu'ils passent en revue ses effets personnels, parmi lesquels son argent, il demande au garde-frontières d'arrêter, parce qu'il ne l'a pas encore lui-même compté. L'échange tumultueux qui s'ensuit fait intervenir un troisième garde-frontières. Le voyageur relate l'échange de la manière suivante :

« Un troisième est arrivé [...] et il a dit des choses que je n'ai pas comprises, mais il disait des choses, des mots qui ressemblaient à des insultes, des grossièretés dont je ne connaissais pas le sens. Mais je lui ai dit que je n'élevais pas la voix, mais qu'ils [= *les deux autres gardes-frontières*] étaient en train d'élever leur voix et que donc, s'il devait réprimander quelqu'un, il devrait le faire avec ses hommes,

parce qu'ils criaient. Je lui ai dit en le regardant : "Celui qui est en train de crier ici c'est vous, pas moi". C'est ce que je lui ai dit. Il m'a fait comprendre que je devais baisser mon regard. Je lui ai dit "non, pourquoi ?" et il a commencé à m'ennuyer.

« – *Étaient-ils physiquement agressifs ?*

« Verbalement. Pas physiquement, parce que le policier était à une certaine distance et me regardait avec beaucoup de rage. Mais je n'ai pas baissé le regard. À un certain point il est venu plus près, quasiment sur moi ».

Lorsque les passagers subissent le contrôle de deuxième ligne et sont catégorisés non-admissibles, ils sont conduits dans la salle de détention. Là, ils ont le droit d'utiliser le téléphone et parfois ils sont autorisés à prendre leur téléphone portable avec eux, à condition qu'il ne possède pas de caméra. Cependant, si le téléphone est confisqué, les voyageurs ne peuvent même pas le consulter pour chercher les numéros de téléphone des personnes qu'ils doivent contacter. Par ailleurs, le téléphone à l'intérieur de la salle de détention est connecté à la ligne interne de l'aéroport. Cela signifie que pour téléphoner en dehors de l'aéroport, un code doit être composé. Les voyageurs n'en sont pas informés et ils ont donc de nombreuses difficultés à téléphoner. Cette information n'est disponible que grâce à l'expérience accumulée par d'autres voyageurs non-admis.

Un autre problème se pose lorsque les personnes dans la salle de détention ont besoin d'une aide quelconque. Ils doivent frapper fort sur la porte pendant un temps parfois long pour que les garde-frontières décident de l'ouvrir. Nous avons pu observer comment certains garde-frontières passent devant la salle de détention en ignorant les demandes formulées par les voyageurs non-admis. Cela vaut autant pour les personnes ayant simplement besoin d'informations que pour celles qui doivent accéder aux toilettes situées en dehors de la salle de détention. Des voyageurs ont fait part de situations extrêmes conduisant des personnes à faire leurs besoins dans la salle de détention.

Pratiques discrétionnaires et gouvernance frontalière

Examinons à présent comment les pratiques discrétionnaires de la police des frontières (individuelles et organisationnelles) sont adaptées au cadre analytique de la gouvernance des frontières. Au contrôle de première ligne et sur un plan juridique, le garde-frontières est confronté au Code frontières Schengen qui l'oblige à contrôler les conditions d'entrée de tous les ressortissants des pays tiers. En effet, selon l'Article 7(3) du Code frontières Schengen, les ressortissants des pays tiers doivent être soumis à des contrôles approfondis dans les « conditions d'entrée fixées à l'article 5, paragraphe 1, ainsi que, le cas échéant, des documents autorisant le séjour et l'exercice d'une activité pro-

fessionnelle ». Au même moment, le garde-frontières est confronté à l'autre objectif de la frontière-réseau qui est de permettre l'accélération de la mobilité d'un grand flux de voyageurs disposant d'un motif légitime. En pratique, les garde-frontières contrôlent très peu de personnes lors du contrôle de première ligne. Heyman⁵⁰ a décrit le travail de ces gardes-frontières comme des actions de « non-action » où les gardes-frontières « trient » les individus en tant que membres de « groupes sociaux supposés ». Selon le groupe auquel les garde-frontières pensent que la personne appartient, elle sera considérée soit comme digne de confiance, et pourra donc passer – sachant que dans les ports d'entrée la vaste majorité de ceux qui passent la frontière sont complètement légitimes⁵¹ – soit comme pas digne de confiance, ce qui donnera suite à des contrôles approfondis. En d'autres termes, les garde-frontières exercent un pouvoir discrétionnaire individuel non négligeable, leur permettant de raccourcir la procédure de contrôle et de diminuer leur charge de travail.

Ce raccourci se solde par le triage et la catégorisation des seules personnes ayant potentiellement le profil migratoire et donc nécessitant un contrôle à première vue. Le profil migratoire est basé sur des tendances, l'actualité ainsi que des documents historiques et donc sur un ensemble de pays d'où les personnes présentent un plus grand risque à contourner les lois sur l'immigration. Par exemple, si nous analysons les statistiques que nous avons récoltées pendant le terrain, sur les 64 ressortissants des pays tiers qui ont été envoyés au contrôle de deuxième ligne, 30 étaient africains et seulement 4 venaient d'Amérique du Nord⁵². Cependant, ce contrôle n'implique pas la non-admission, tout au plus un contrôle de deuxième ligne suivra. Toutefois, tous les contrôles de première ligne ne se transforment pas en contrôle de deuxième ligne. Il n'est malheureusement pas possible de quantifier cela, étant donné que les contrôles de première et de deuxième ligne ne sont pas enregistrés en tant que tels et qu'aucune statistique n'est disponible sur le nombre des contrôles.

Si le contrôle de première ligne consiste à surveiller (trier et policer), le but de la deuxième ligne est de contrôler, ce qui suppose l'exercice d'un pouvoir. Si la surveillance suppose une mise à disposition volontaire d'informations, le contrôle renvoie à l'exercice d'un pouvoir légitime de vérification réalisé même sans accord du voyageur. En ce sens, le contrôle est une pratique de pouvoir plus asymétrique que la surveillance. Lorsqu'un voyageur est emmené à la deuxième ligne, cela signifie que le contrôle à première vue n'a

50. Heyman J. McC., « Trust, Privilege, and Discretion in the Governance of the US Borderlands With Mexico », *op. cit.*

51. Heyman J. McC., « Ports of Entry in the "Homeland Security" Era: Inequality of Mobility and the Securitization of Transnational Flows », in Martinez S. (ed.), *International Migration and Human Rights: The Global Repercussions of U.S. Policy*, Berkeley and Los Angeles, University of California Press, 2009, pp. 44-59.

52. Les 30 autres représentent moins de 10 individus par continent.

pas levé tous les doutes du garde-frontières sur le risque migratoire que représente le voyageur. Le garde-frontières à l'aéroport est un acteur de la frontière-réseau qui peut ne pas faire confiance à l'action d'autres agents de contrôle intervenus précédemment (par exemple les agents consulaires) ou émettre des doutes sur la légalité ou la véracité des conditions d'accès au territoire (par exemple, s'il y a un problème avec le visa, la réservation de l'hôtel, les moyens de subsistance, ou si les intentions de la personne ne sont pas clairement établies). Dans ce cas, le voyageur est retenu et doit se soumettre à un contrôle approfondi et souvent long. Ce contrôle est censé consolider ou réfuter la suspicion quant au profil du voyageur arrêté dans sa mobilité. L'établissement du profil du voyageur non-admissible suffit à bloquer le voyageur bien que les critères objectifs motivant cette décision restent parfois imprécis, voire contraires à la législation en raison du recours au pouvoir discrétionnaire. L'exercice de pouvoir discrétionnaire est généralement expliqué par des formes de « travail mental bureaucratique ⁵³ », par l'organisation du travail ⁵⁴ ou par des codes bureaucratiques ⁵⁵. Comme nous l'avons mentionné, nous sommes plus enclins à suivre cette dernière approche théorique en ajoutant une dimension dramaturgique et intersubjective goffmanienne.

Les pratiques de contrôle en deuxième ligne, comme nous les avons décrites commencent avec le garde-frontières de première ligne suivi de l'action de l'officier de garde qui prend une décision. Dans le cas de non-admission du voyageur, une autre section de la police des frontières examine la décision lors de l'arrivée du voyageur en centre de détention. En d'autres termes, le processus de prise de décision semble suivre une division du travail typique des bureaucraties destinée à éliminer les éléments arbitraires ⁵⁶. Ainsi, à partir de la deuxième ligne, la police des frontières semble agir comme une bureaucratie autonome, plutôt que comme acteur dans un réseau. Pourtant, dans la pratique, cela ne sert pas l'objectif de transparence et de respect l'état de droit, étant donné que, comme décrit plus haut, les agents individuels peuvent mobiliser un discours sur la structure de leur organisation afin d'éviter toute sorte de confrontation avec les voyageurs. Comme nous l'avons vu auparavant, c'est ce que Lipsky a appelé la « défense contre le pouvoir discrétionnaire ».

Nous pouvons déduire de ce qui précède qu'il existe deux modalités de gouvernance des frontières dans le travail à l'aéroport : le réseau et la bureaucratie. D'une part, la frontière-réseau est caractérisée par le pouvoir du réseau

53. Heyman J. McC., « Putting Power in the Anthropology of Bureaucracy: The Immigration and Naturalization Service at the Mexico - United States Border », *Current Anthropology*, vol. 36, 1995, pp. 261-89.

54. Gilboy J.A., « Deciding Who Gets in: Decisionmaking by Immigration Inspectors », *Law and Society Review*, vol. 25, 1991, pp. 571-599.

55. Bigo D. et Guild E., *op. cit.*

56. Meuleman L., *Public Management and the Metagovernance of Hierarchies, Networks and Markets*, Heidelberg, Physica-Verlag, 2008, p. 22.

où la confiance dans les autres acteurs du réseau ⁵⁷ ou dans les instruments technologiques (frontières intelligentes) est centrale. Le réseau constitue un champ inter-organisationnel d'acteurs institutionnels et d'actants non-humains (base de données, systèmes de voies rapides) auquel la police des frontières appartient. Par exemple, à l'aéroport, le garde-frontière fait confiance au consulat qui délivre les visas ou aux informations contenues dans les bases de données. L'intérêt du champ inter-organisationnel est qu'il y a des acteurs modèles qui sont vus comme ayant des politiques ou approches modèles et qui par conséquent influencent les pratiques d'autres acteurs ⁵⁸. Cela peut expliquer pourquoi dans le contrôle de première ligne la majorité des voyageurs passent sans problème, puisque l'objectif principal de la frontière-réseau est d'améliorer la liberté de circulation légitime. Le revers de ce principe est de filtrer la circulation illégitime, ce qui explique pourquoi les garde-frontières de la première ligne doivent aussi surveiller le flux de voyageurs menant à des contrôles occasionnels.

Toutefois, dès que la confiance lors du contrôle de première ligne est suspendue et que la suspicion apparaît, la modalité de gouvernance en réseau semble s'effacer au profit de pratiques bureaucratiques déterminées par la police des frontières elle-même. En effet, à l'intérieur du réseau, des organisations singulières, telles que la police des frontières, jouent un rôle important dans la transmission du sens juridique aux agents sur le terrain, qui possèdent un certain pouvoir discrétionnaire. La présence de différents modèles, chacun avec ses propres pratiques et interprétations de la loi, au sein du champ inter-organisationnel, conduit à une ambiguïté de la loi due au surplus d'interprétations légitimes de la loi. Afin de standardiser le comportement des agents, les organisations peuvent développer une politique de la mise en œuvre de l'organisation. Cela revient à du pouvoir discrétionnaire organisationnel et doit être considéré comme un sous-produit de la manière dont le champ inter-organisationnel est structuré ⁵⁹. Dans le cas de la police des frontières de l'aéroport, ses pratiques bureaucratiques visent à opter pour des interprétations spécifiques des règles régissant l'entrée afin de structurer la fonction normative des pratiques de contrôle à la frontière-réseau. Par exemple, le refus d'entrée à chaque fois qu'un ressortissant des pays tiers n'est pas en possession d'assez d'argent en liquide ou n'a pas payé l'entièreté de son séjour à l'hôtel.

Dans les deux modalités de gouvernance des frontières, nous avons mentionné que les garde-frontières possèdent un pouvoir discrétionnaire indivi-

57. Meuleman L., *op. cit.*, p. 32 ; Fleming J. et Rhodes R., « Bureaucracy, contracts and networks: The unholy trinity and the police », *Australian and New Zealand Journal of Criminology*, vol. 38, 2005, pp. 192-205.

58. Grattet R. et Jenness, V., « The Reconstitution of Law in Local Settings: Agency Discretion, Ambiguity, and a Surplus of Law in the Policing of Hate Crime », *Law & Society Review*, vol. 39, n° 4, 2005, pp. 893-941.

59. *Ibid.*

duel, ce qui implique toujours une interaction de face à face. Lors de la première ligne, cela est caractérisé par l'action de « non-action » et à la deuxième ligne par la prise de décision finale déterminant si le voyageur est admissible ou non. Il semble donc que le pouvoir discrétionnaire individuel soit également paradigmatique pour le contrôle aux frontières. Ceci nous amène à une structure complexe de gouvernance des frontières où trois niveaux différents, mais imbriqués, opèrent. Au niveau macro, nous avons le champ inter-organisationnel de la frontière-réseau, au niveau méso, le pouvoir discrétionnaire organisationnel et les pratiques bureaucratiques de la police des frontières et au niveau micro, le pouvoir discrétionnaire individuel des gardes-frontières. Ils sont imbriqués parce que les niveaux les plus élevés délimitent toujours les marges au sein desquelles les niveaux les plus bas peuvent exercer leur pouvoir discrétionnaire.

Conclusion

À l'aéroport, un espace social de la frontière-réseau, s'opère le triage des voyageurs disposant des moyens légitimes de mobilité et de ceux qui vont être étiquetés de voyageurs inadmissibles, les voyageurs dont les garde-frontières vont estimer qu'ils ne disposent pas des moyens légitimes de mobilité, et dans le cas d'espèce le droit d'accès au territoire ou à l'espace de transit. Quels sont les *modi operandi* de ces pratiques de triage et de catégorisation et quelles sont les pratiques de contrôle exercées en vue de filtrer ou de bloquer des voyageurs ? Ces questions ont été abordées en vue d'analyser les pratiques de frontières dans un aéroport. En raison du cadre théorique choisi et du cas empirique analysé, cette contribution entend aussi suggérer un élargissement des approches des études sur les frontières en incluant la problématique des relations entre construction des identités et accès aux droits lors des pratiques de frontière.

L'approche *street-level bureaucrats* associée à une perspective interactionniste permet de mieux apprécier les diverses formes que prennent les pratiques de frontière. Si les bases de données jouent un rôle essentiel dans le profilage, il semble que Lyon⁶⁰ et Adey⁶¹ surestiment l'importance de l'utilisation des bases de données dans le processus d'identification et négligent le pouvoir discrétionnaire que possèdent les garde-frontières. De même, l'affirmation de Lyon⁶² relative au « déclin général de la relation de face à face » dans les pratiques de filtrage doit être nuancée. On pourrait considérer que l'usage des bases de données sert surtout à accélérer la mobilité des voyageurs légitimes et que pour ceux-ci le face à face avec les garde-frontières tend à diminuer. Lors

60. Lyon D., *op. cit.*, 2003.

61. Adey P., « Facing Airport Security: Affect, Biopolitics, and the Preemptive Securitisation of the Mobile Body », *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 27, n° 2, 2009, pp. 274-295.

62. Lyon D., *op. cit.*, 2008.

d'un contrôle en deuxième ligne, par contre, l'interaction entre voyageur et garde-frontières joue toujours un rôle central. Cette interaction, la « confession » pour reprendre les termes de Salter ⁶³, est la pierre angulaire des décisions d'admission ou de non-admission. En suivant une perspective plus anthropologique, comme celle de Heyman ⁶⁴, nous avons pu voir que si les garde-frontières ont souvent recours aux bases de données, si les doutes ne sont pas levés avec les alertes des frontières intelligentes, ils ont recours *in fine* à leur discernement fondé sur des expériences antérieures de face à face. Ceci est particulièrement vrai lorsqu'il y a lieu de juger la crédibilité du motif de mobilité. Le garde-frontières est le juge final devant décider de la légitimité du récit. C'est sur cette base qu'il prendra la décision de laisser le voyageur entrer sur le territoire ou de le bloquer à la frontière.

Dès lors, on peut considérer que la surveillance est un dispositif de sécurité basé essentiellement sur les frontières intelligentes qui vise à accélérer la mobilité de la majorité des voyageurs légitimes. Par contre, le contrôle est un dispositif de sécurité fondé sur l'usage des frontières intelligentes et un face à face conséquent dans lequel le pouvoir discrétionnaire des garde-frontières est important parce que de son exécution résulte la qualification de voyageur inadmissible. Même si une base de données justifie la non-admissibilité sur le territoire, à l'aéroport son exécution suppose toujours l'établissement d'un rapport et donc un face à face. Même si cela se fait par la mise en place d'un réseau d'informations et de bases de données interconnectées, le face à face, l'expérience personnelle et les relations intersubjectives sont décisives dans le processus de qualification des voyageurs indésirables.

En première ligne, un aspect de l'organisation du réseau est mis en scène dans laquelle la confiance dans le réseau des acteurs prévaut. Cela cadre bien avec les objectifs de la frontière-réseau qui est d'améliorer la circulation des voyageurs disposant des moyens légitimes de voyage en continuant à filtrer et à bloquer les « indésirables ». En effet, les garde-frontières ne peuvent pas remplir leur devoir légal de contrôler exhaustivement tous les ressortissants des pays tiers à cause de l'importante charge de travail que cela représente. Au lieu de cela, ils doivent choisir de ne pas agir dans la grande majorité des cas, c'est-à-dire, trier les passagers selon ceux en qui ils ont confiance et qu'ils laissent donc passer, et ceux qu'ils jugent suspects et contrôlent.

L'usage du pouvoir discrétionnaire dans les pratiques de frontière en première et en deuxième ligne diffèrent. Si, lors du contrôle de première ligne, le pouvoir discrétionnaire est exercé individuellement, impliquant essentiellement de décider quand « ne pas agir ⁶⁵ », lors du contrôle de deuxième ligne le

63. Salter M.B., *op. cit.*, 2007.

64. Heyman J. McC., « Trust, Privilege, and Discretion in the Governance of the US Borderlands With Mexico », *op. cit.*

65. Heyman J. McC., « Ports of Entry in the "Homeland Security" Era: Inequality of Mobility

pouvoir discrétionnaire est exercé individuellement et organisationnellement par l'exécution de règles bureaucratiques et procédurales définies par l'organisation police des frontières. Le pouvoir discrétionnaire, tant organisationnel qu'individuel, est essentiel pour comprendre les pratiques des garde-frontières dans cet aéroport.

Le pouvoir discrétionnaire organisationnel repose sur un accord entre les membres de l'équipe des garde-frontières sur la manière de procéder au contrôle et sur les modes de prise de décision. En suivant, la métaphore théâtrale de Goffman, en deuxième ligne les garde-frontières constituent un acteur collectif en représentation dont la performance dépend de la capacité à maîtriser l'accès aux « coulisses ». Dans celles-ci se définissent, par exemple, des règles de conduite qui sont cachées au public. Dans le cas d'espèce, la police des frontières a élaboré des règles bureaucratiques dans le contrôle de l'accès au territoire de voyageurs des pays tiers munis ou non d'un visa Schengen qui conduisent à la non-admission de certains d'entre eux, quand bien même le prescrit légal est respecté. Ainsi, nous avons relevé que l'interprétation restrictive de certaines conditions d'entrée sur le territoire formulées dans le Code frontière Schengen (avoir de l'argent liquide, payer l'intégralité des nuits d'hôtel) résulte d'une norme interne et non de pratiques discrétionnaires individuelles. Cette norme n'est pas perçue comme telle par le public, l'ensemble des voyageurs. Les voyageurs y sont confrontés individuellement. La performance de ce pouvoir discrétionnaire organisationnel tient en dernière instance à la capacité de cacher que le résultat recherché est tout autre que celui du contrôle singulier en cours. Il vise à la production des statistiques des non-admissibles sur le territoire.

Une des propriétés de la performance bureaucratique tient au processus de déresponsabilisation dans la chaîne de décision. Nous avons vu que lors de la production des identités des voyageurs non-admissibles, il n'y a pas un garde-frontières spécifique qui assume la décision du blocage. Le renvoi à une instance décisionnelle ultérieure réduit la confrontation avec le voyageur non-admis tout en évitant que des plaintes ne soient formulées. La performance bureaucratique semble très efficace puisque très peu de voyageurs protestent. La faible disposition à la contestation tient comme nous l'avons vu à l'occultation d'une règle générale mais aussi au changement de l'identité du voyageur. Que les raisons du blocage soient fondées ou non, l'identité d'inadmissible fait du voyageur un paria. Il n'est pas un voyageur légitime mais un usurpateur. Les pratiques de frontières ont révélé sa véritable identité, celle d'un potentiel immigré irrégulier. Ce changement d'identité qui s'opère dans un espace public, celui de la deuxième ligne, neutralise également la légitimité du voyageur à défendre ses droits. Comme il n'est pas un voyageur légitime, tout se

and the Securitization of Transnational Flows », *op. cit.* ; Heyman J. McC., « Trust, Privilege, and Discretion in the Governance of the US Borderlands With Mexico », *op. cit.*

passé comme s'il n'avait pas de droits. L'identité du voyageur est discréditée, ce qui affaiblit la légitimité de sa capacité à se défendre. Le processus de déresponsabilisation et les processus de stigmatisation ont pour effet de neutraliser ou de réduire les ressources des mobilisations et des constatations.

Le contrôle en deuxième ligne ne sert pas seulement à contrôler les conditions d'accès au territoire mais constitue un instrument de production des statistiques de l'activité des garde-frontières et par conséquent de la politique du contrôle migratoire. La production de voyageurs non-admissibles alimente les statistiques publiques sur le contrôle aux frontières, qui sont d'une importance primordiale pour la police des frontières et le ministère de l'Intérieur, et ce pour tous les pays européens, qui ont souvent un grand impact dans les espaces médiatique et politique. La performance bureaucratique produit une apparence de responsabilité (*accountability*) des agences de sécurité visant à détourner les critiques publiques, à justifier la pertinence de l'existence de l'organisation et, surtout, avec la managérialisation des pratiques de frontières, l'efficacité de leur action. Comme le souligne Andreas ⁶⁶, des méthodes qui sont inefficaces par rapport aux objectifs à atteindre, notamment de dissuader des migrants potentiels, peuvent être optimales du point de vue d'une politique de construction de l'image de l'autorité d'un État. Sans aucun doute, l'efficacité réside moins dans l'arrêt de l'immigration irrégulière que dans la réalisation de la politique du chiffre, dont l'effet est avant tout symbolique. L'efficacité de ces politiques n'est pas seulement de bloquer des personnes, mais aussi de rassurer l'opinion publique des pays d'immigration et d'apaiser l'anxiété du public à propos de l'immigration irrégulière. Le contrôle aux frontières constitue, avant tout, une politique symbolique ⁶⁷, mais l'action symbolique est au cœur de cette politique ⁶⁸.

Cependant, une lecture complémentaire de cette performance peut aussi être proposée. Suivant la perspective de la réaction sociale de la sociologie de la déviance ⁶⁹, la production de règles bureaucratiques qui se traduisent lors de pratiques du pouvoir discrétionnaire organisationnel peuvent être interprétées comme la production de l'irrégularisation non de la migration mais de la mobilité. La définition d'une interprétation très restrictive des lois, la production d'un pouvoir discrétionnaire organisationnel, le processus de déresponsabilisation et le processus de stigmatisation de certains voyageurs ont pour effet de rendre irrégulières des mobilités qui sont parfois régulières. En cela, des pratiques de frontières visent à la constitution de l'irrégularisation de la mobilité de ressortissants de pays tiers alors qu'elles sont présentées comme des pratiques de lutte contre l'immigration irrégulière. L'irrégularisation de

66. Andreas P., *op. cit.*, p. 9.

67. Edelman M., *The Symbolic Uses of Politics*, Chicago, Chicago University Press, 1964.

68. Guiraudon V. et Joppke C., *Controlling a New Migration World*, New York, Routledge, 2001.

69. Becker H., *op. cit.*

certaines mobilités instaure un climat d'incertitude permanente auprès des ressortissants des pays tiers sur leurs droits d'accès au territoire et sur leurs pratiques de mobilité toujours suspectes d'être illégitimes. En cela, certaines pratiques de frontières à l'aéroport, notamment celles en deuxième ligne, servent à irrégulariser la mobilité de certains voyageurs provenant de pays tiers.